

# LATVIEŠU BURINIEKI

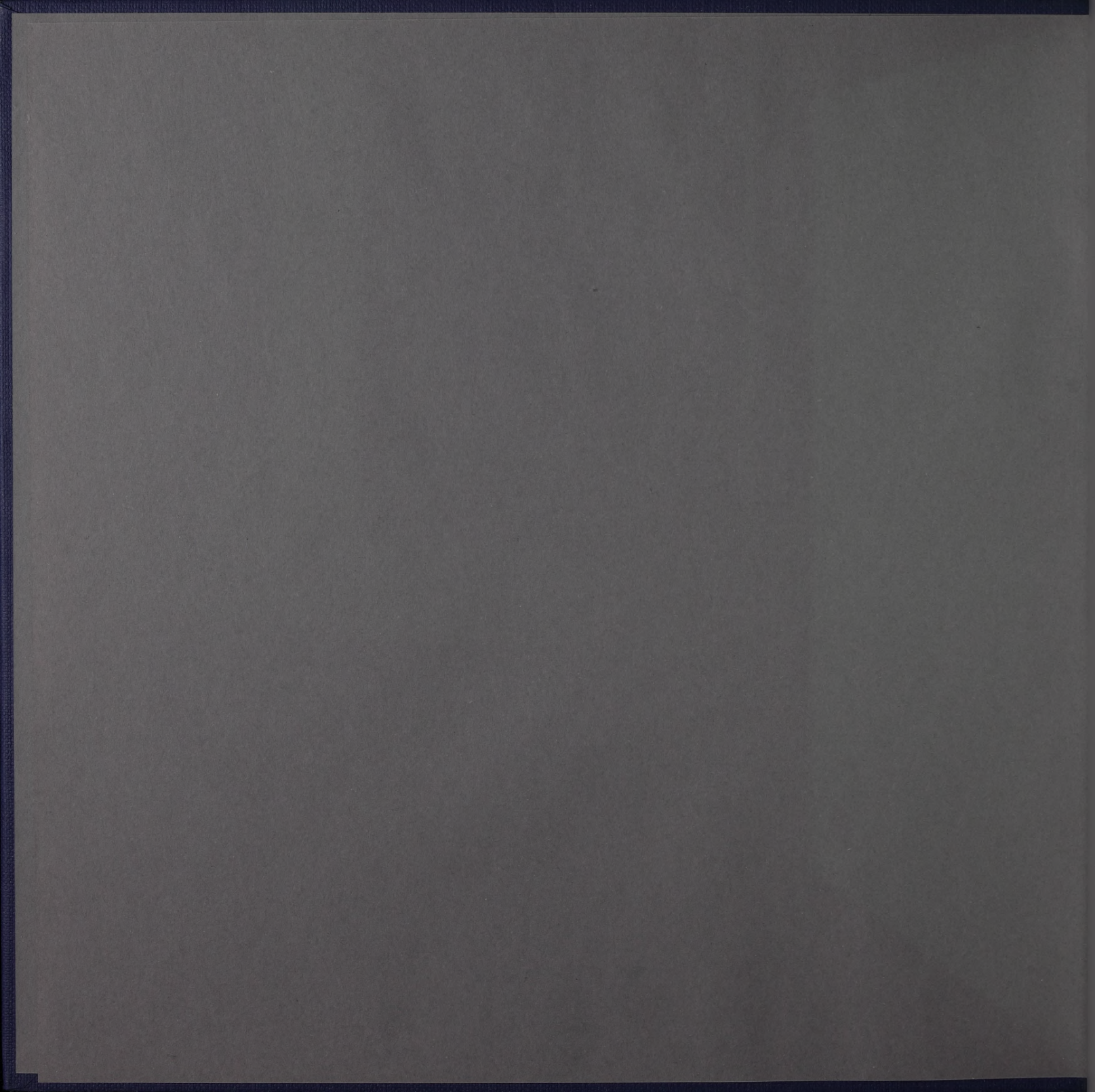


LATVIAN SAILING SHIPS





LATVIEŠU BURINIEKU REISI  
 ROUTES OF LATVIAN SAILING SHIPS



LATVIEŠU BURINIEKI  
LATVIAN SAILING SHIPS



PAR FINANSIĀLO ATBALSTU PATEICAMIES  
WE ARE GRATEFUL TO

---

A/S "BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA"

VAS "RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA"

RĪGAS OSTU PĀRVALDEI

VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDEI

A/S "VENTSPILS TIRDZNIECĪBAS OSTA"

VAS "LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA"

LIEPĀJAS OSTAS PĀRVALDEI

ROJAS OSTAS PĀRVALDEI

SALACGRĪVAS OSTAS PĀRVALDEI

PĀVILOSTAS OSTAS PĀRVALDEI

A/S "AUDA"

KA "TRANSLĪNIJA BT"

LATVIJAS KUĢU BROKERU UN AĢENTU NACIONĀLAJAI ASOCIĀCIJAI

A/S "LATVIJAS UNIBANKA"

98-4

158

L  
629

# LATVIEŠU BURINIEKI

LATVIAN  
SAILING SHIPS

RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS



UDK 629.12(091)(084)

Be 666

ISBN 9984-9116-1-6

Latvijas Nacionālā  
BIBLIOTĒKA

~~98-16.609~~  
0304045263

Projekta autore  
Project

**Iveta ERDMANE**

Sastādītāja un teksta autore  
Text and compilation for production

**Ilze BERNSONE**

Fotogrāfs  
Photos

**Ilgvars GRADOVSKIS**

Redaktore  
Editor

**Māra SILIŅA**

Mākslinieks  
Art design

**Jānis SPALVIŅŠ**

Tulkotāji  
Translators

**Rasma MOZERE** (angļu val., English)

**Valdis BIŠENIEKS** (vācu val., German)

**Maija FRĪDBERGA** (krievu val., Russian)

Atbildīgā par izdevumu  
Production manager

**Maija STEFANE**



## SATURS CONTENTS

Burinieku laiks Latvijā

*6*

The Age of Sailing Ships in Latvia

*10*

Die Zeit der Segelschiffe in Lettland

*14*

Времена парусников в Латвии

*16*

Latvijas burinieki, jūrnieki, jūrskolas un ostas  
Latvia's Sailing Ships, Seaman, Navigation Schools and Ports

*18*



*“Jūrniecības pamats ir ciets un uzticams uz visiem laikiem, un Latvija stāv tik laimīgā vietā, ka viņas jūrniecība ir jāceļ un jāizmanto.”*

*Krišjānis Valdemārs*

**B**altijas jūra bija tās krastos dzīvojošajiem cilvēkiem ne tikai darba un maizes devēja, tā vilināja latviešus doties arī uz tālām zemēm un nest mūsu tautas vārdu pasaulē. Izcilākais burinieku būves un kuģošanas laiks Latvijā bija 19. gadsimta otrā puse un 20. gadsimta sākums, kad Vidzemē un Kurzemē tika uzbūvēts ap 550 burinieku. Ainažu, Mangaļu, Ventspils, Engures un citu jūrskolu absolventu vadīti, tie veda kravas gandrīz uz visiem pasaules kontinentiem.

Jau agrāk daudzas jūrmalnieku paaudzes bija būvējušas vienmastniekus malkas un lauksaimniecības preču pārvadāšanai gar piekrasti. Viņu tālākie reisi sniedzās līdz Pērnavai un Pēterburgai. 19. gadsimta vidū, attīstoties tirdzniecībai un palielinoties pārvadājamo kravu daudzumam, bija nepieciešami lielāki kuģi un profesionāli kapteiņi. Viens no izcilākajiem jaunlatviešiem, jūrniecības speciālists un popularizētājs Krišjānis Valdemārs (1825-1891), iepazīs ar vairāku Eiropas valstu pieredzi jūras transportā, aicināja jūrmalas ciemu iedzīvotājus dibināt akciju sabiedrības, uzsākt tālbraucēju burinieku būvi un atvērt skolas, kuru absolventi vadītu kuģus ne vien Baltijas jūrā, bet arī uz citu kontinentu ostām.

Tālbraucēju zēģelnieku būve un jūrskolu atvēršana Vidzemē un Kurzemē sākās pēc Krimas kara (1853-1856). Par kuģu būves centriem Vidzemē kļuva Ainaži, Kurzemē - Nogales un Vandzenes pagastu apdzīvotās vietas: Kaltene, Upesgrīva un Valgalciems. 19. gadsimta 60. gados vairāk tālbraucēju uzbūvēja Vidzemē, bet vēlākajos gados Kurzeme to apsteidza. Veiksmīgi ekspluatēts, burinieks sevi atpelnīja trīs līdz piecos gados. Gan piekrastes, gan tālbraucēju burinieku būvei sākotnēji līdzekļus apvienoja vairāki cilvēki, bet gadsimtu mijā kuģi piederēja dažiem vai pat vienam īpašniekam. Ienesīgie reisi vairoja jūrmalnieku turību. Izveidojās ievērojamas jūrnieku dzimtas, kurās bija gan kuģu īpašnieki un būvmeistari, gan tālbraucēji kapteiņi un stūrmaņi. Kurzemē par tādām kļuva Bertliņi, Brunsliepas, Dambekalni, Graudi (vēlāk lielākie tvaikoņu īpašnieki Latvijas Republikā), Grīvāni, Pūliņi, Štāli, bet Vidzemē - Ādamsoni, Krauzes, Lielkalni, Miķelsoni, Šnores, Veides, Vikmaņi.

Lielāku burinieku būvi bija izdevīgi uzsākt vietās, kur daudz kokmateriālu un lēts darbaspēks. Jūrmalas ciemu zemnieki un zvejnieki ziemā, kad nebija jāveic lauku darbi un jūra bija aizsalusi, labprāt strādāja meža darbus, tā gūstot papildu ienākumus. Latvijā būvēja divu līdz četrmastu gafelšonerus un barkentīnas, bet visizplatītākie bija trīsmastu gafelšoneri, kas bija vieglāk vadāmi un to apkalpei vajadzēja mazāk jūrnieku. Burinieka garums sasniedza 25 - 40 metru, bet to tilpība bija no 150 līdz 400 tonnām.



Būvēt kuģus, kas šķērsotu gan jūras, gan okeānus, bija daudz sarežģītāk nekā vienmasta "malkas jančus". Darbi turpinājās vairākus gadus, un tos vadīja būvmeistars. Pirmie latviešu kuģu būves meistari amata prasmi apguva no pilsētās dzīvojošajiem vācu tautības meistariem, piemēram, A. Ferles, brāļiem Gudšmitiem un ieceļotājiem no Igaunijas salām, piemēram, R. Tūma, A. Vamusa, brāļiem Sepiem, tēva un dēla Hoenzē. Daudzu burinieku būvi jūrmalas ciemos vadīja latvieši - P. Andersons, G. Grasis, P. Krauze, M. Morgenšterns, J. Strādnieks, J. Vilnis u.c.

Pirms būvdarbu sākuma būvmeistars precīzā mērogā izgatavoja būvējamā kuģa korpusa pusmodeli un vienkāršotu rasējumu - būvrisi. Rudenī meistars ar savu palīgu iegādājās vajadzīgos kokmateriālus - atlasīja ozolu nākošā kuģa ķīlim un brangām un priedi pārējām detaļām. Ziemā kokus izveda no meža. Nākošajā vasarā pēc siena laika sākās būvdarbi. Tie notika zem klajas debess pie jūras. Izvēloties vietu, ņēma vērā krasta reljefu un jūras dībeņu piekrastes joslā, lai vēlāk vieglāk varētu korpusu ievilkt ūdenī. Vispirms būvētavai uzlika grīdu, turpat uzcēla koku sutinātavu, smēdi un galdnieku darbnīcu. Paplašinoties kuģu reisu diapazonam un gūtajai peļņai, būves centros izveidojās specializēti kuģu kalēji, namdari, takelāžas un drīvēšanas darbu meistari. Būvi sāka no ķīļa un brangām. Pie tām piestiprināja plankas. Kuģi būvēja klinkera (pārlaidu) tehnikā, par sastiprinājumiem izmantojot dzelzs naglas un koka tapas. Spraugas starp dēļiem aizdrīvēja. Apmēram pusgada, ilgākais, gada laikā korpusi bija gatavi nolaišanai ūdenī, un varēja rīkot "kuģa kāzas". Tās notika talkas veidā. Pa speciāli izveidotu, ar taukiem ieziestu reņi korpusu ievilkā ūdenī (atsevišķos gadījumos ievilkšana notika arī pa ledu). Darbs bija grūts un bieži ilga vairākas dienas. Gadījās arī kļūmes - pārtrūka trose vai apgāzās korpusi, tad nācās visu sākt no jauna. Ar ūdeni salaulātajam buriniekam deva vārdu. Jūrmalas ciemos būvētie kuģi ieguva dabas parādību, ģeogrāfisku vietu, cilvēku, dzīvnieku un citus vārdus, piemēram, *Bangpuhtis*, *Besbail*, *Eitik*, *Anna Maria*, *Haynasch*, *Ugunszeems*. Ūdenī nolaisto korpusu aizvilka uz ostu, visbiežāk Rīgu, kur tam uzstādīja mastus un iegādājās nepieciešamo inventāru. Attīstoties burinieku būvei, tie kļuva lielāki un varēja pārvadāt vairāk kravas. 1857. gadā tika uzbūvēti pirmie latviešu zēģelnieki, kuru tilpība pārsniedza 100 tonnas: *Peter Sofija* Mangaļos (210 BRT/192 NRT\*) un *Victoria* Pabažos (135 BRT/122 NRT). Pirmo jūrmalas ciemos būvēto trīsmastnieku *Versuch* (288 BRT/278 NRT) nolaida ūdenī 1874. gadā Ķesterciemā, bet lielāko burinieku un pirmo četrmastnieku Krievijā, barkentīnu *Andreas Weide* (572 BRT/544 NRT) - 1891. gadā Ainažos. Mazākais burinieks, kas kuģoja pāri Atlantijas okeānam, bija 1902. gadā Ainažos ūdenī nolaistais *Monitor* (136 BRT/108 NRT). Visvairāk burinieku uzbūvēja laika posmā no 1900. gada līdz 1904. gadam. Nozīmīgākais šajā ziņā bija 1902. gads, kad ūdenī nolaida 33 zēģelniekus. Kopā Vidzemē uzbūvēja pāri par 200 kuģu, Kurzemē ap 300.

1864. gadā sākās latviešu koka burinieku reisi uz Rietumeiropas ostām. Šajā gadā Ainažos būvētā *Katarina* (191 BRT/162 NRT) Kristiāna Dāla vadībā aizkuģoja uz Ziemeļjūru un sasniedza Beļģijas ostu Ģenti. Kuģa lielā peļņa pierādīja tālbraucieni izdevīgumu. Jūrmalas ciemos būvētie burinieki uzsāka kuģot uz Eiropas ostām, galvenokārt pa Baltijas jūru, Balto jūru, Ziemeļjūru un Vidusjūru. Viens no retajiem buriniekiem, kas apmeklēja Melno jūru, bija 1899. gadā Rojā būvētā *Tanita* (150 BRT/129 NRT). Ik gadu Eiropas ūdeņos kuģoja ap

\* Reģistra tonna - starptautiska kuģa tilpuma mērvienība, kas atbilst 100 kubikpēdām jeb 2,83 m<sup>3</sup>.

Bruto reģistra tonna (BRT) - viss kuģa korpusa un virsbūvju tilpums.

Neto reģistra tonna (NRT) jeb tīrā tilpība - kravas un pasažieru telpu tilpums.



170 latviešu koka kuģu. Nonākot Vidusjūrā, burinieki aizveda kravas arī uz Ziemeļāfriku, visbiežāk uz Alžīriju un Maroku.

Pirmais latviešu burinieks pāri Atlantijas okeānam un ekvatoram devās 1870. gadā. Zviedru tautības kapteiņa O. Olsona vadītā 1869. gadā Ainažos būvētā trīsmastu barkentīna *Georg* (283 BRT/269 NRT) no Londonas ar eļļas un tauku kravu sasniedza Urugvajjas pilsētu Montevideo. 1883. gadā Atlantiju šķērsoja barka *Atalanta* (577 BRT/533 NRT). Tā no Svonsi (Lielbritānija) ieradās Verakrusā (Meksika). Kuģi uzbūvēja 1857. gadā Vācijā. 1882. gadā to nopirka kuģniecības akciju sabiedrība "Austra" un pierakstīja Rīgai. Sabiedrību nodibināja 1882. gadā pēc K. Valdemāra ierosmes. *Atalanta* bija tās pirmais kuģis. Latviešu kapteiņi ar vietējo iedzīvotāju būvētiem buriniekiem uz Ameriku sāka zēģelēt 1885. un 1886. gadā. 1884. gada augustā no Rīgas izbrauca Mīlgrāvi būvētā trīsmastu barkentīna *Austra* (374 BRT/342 NRT, kapteinis A. Tomelis) un 1885. gada janvārī tā sasniedza Argentīnas ostas Buenosairesu un Rosario. 1886. gada decembrī kurzemnieku *Pollux* (443 BRT/421 NRT, kapteinis K. Grīvāns) ar ogļu kravu pietauvojās vienā no Mazo Antiļu salu ostām, bet vēl pēc mēneša vidzemnieku *Rota* (368 BRT/323 NRT, kapteinis P. Šnore) sasniedza Argentīnas pilsētu Laplatu. Laikā no 1890. gada līdz 1910. gadam pa Atlantijas okeānu ik gadu kuģoja ap 50 latviešu burinieku.

Rīgas jūras līča piekrastē būvētie zēģelnieki regulāri bija sastopami Amerikas kontinenta austrumu piekrastē: Ziemeļamerikā no Kanādas līdz Meksikas līcim (izņemot ostas ar augstu mehanizācijas līmeni un lieliem nodokļiem, piemēram, Baltimoru, Bostonu, Ņujorku u.c.); Centrālamerikā visā Karību jūras rajonā un Dienvidamerikā no Karību jūras līdz Folklanda (Malvinu) salām. Burinieki apmeklēja arī Āfrikas piekrasti, ieskaitot tās galējo dienvidu punktu Moselbājas ostu.

Latviešu kuģu transportētās kravas bija daudzveidīgas: kokmateriāli, akmeņogles, darva, sāls, lauksaimniecības ražojumi, korkšis, boksīts, cements, ķieģeļi, siļķes, cukurs, jēlcukurs, kafijas un kakao pupiņas, rums, garšvielas u.c.

Koka burinieku izturību un latviešu kapteiņu prasmi iepazīna visā pasaulē, bet vairāki reisi kļuva īpaši slaveni. 1900. gadā vidzemnieku trīsmastu barkentīna *Anna Alwine* (364 BRT/322 NRT) Atlantijas okeānā uzgāja apkalpes pamesto norvēģu barku *Ellen*. Divas reizes mazākais latviešu burinieks 18 dienas tauvā vilka lielo barku un nogādāja to Vaitas salā (Lielbritānija), par ko saņēma 20 000 rbļ. lielu prēmiju. 12 gadus vēlāk J. Zilemana vadītais, Pērnavā būvētais, bet Rīgas ostai pierakstītais trīsmastu gafelšoneris *Roma* (417 BRT/382 NRT) izbrauca no Ņujorkas un 12 dienās šķērsoja Atlantijas okeānu, uzstādot ātruma rekordu, un sasniedza Lielbritāniju.

Jūrniecība kļuva par nodarbošanos daudziem jūrmalas ciemu iedzīvotājiem, gan iesaistoties kuģu būves procesā, gan kā burinieku apkalpes locekļiem iepazīstot tālas zemes. Vienmastnieka komanda sastāvēja no diviem līdz trim cilvēkiem, bieži vienas ģimenes locekļiem. Ar tāljūras zēģelniekiem burāja 7 - 10 apkalpes locekļi. Piekrastes braucieniem speciālas zināšanas navigācijā, locijā, jūras likumdošanā, svešvalodās un citās zinībās nebija vajadzīgas. Nepieciešamajā līmenī tās apguva pašmācības ceļā un mācoties no pieredzējušiem jūrniekiem, bieži vien tēviem. Lai kuģi varētu paplašināt reisu diapazonu, bija jāmācās skolās, kas sagatavoja kvalificētus kapteiņus un stūrmaņus. Rīgas un Liepājas jūrskolas atradās tālu no piejūras ciemiem. Apmācības tajās notika par maksu vācu valodā. Teorētisko un praktisko darbu jūrnieku profesionālās izglītības organizēšanā Vidzemes un Kurzemes jūrmalā veica K. Valdemārs. Īpašu atbalstu viņš saņēma no Ainažu zemniekiem un zvejniekiem, kuri gan morāli, gan materiāli veicināja jūrnieku mācību iestādes atvēršanu. 1864. gada 23. novembrī Ainažos



atklāja jūrskolu, kas pirmos trīs gadus darbojās no ziedojumiem un pierādīja savu dzīvotspēju. 1867. gadā Krievijā izdeva likumu par jauna tipa jūrniecības skolām, kurām bija jābūt demokrātiskām, ar mācībām dzimtajā valodā, bezmaksas, bez kārtu un mantiskajiem cenziem. Latvijā atvēra 11 šādas skolas un tautā tās sauca par "Valdemāra skolām". Līdz 19. gadsimta beigām jauna tipa jūrskolas absolvēja ap 3000 tālbraucēju un tuvo braucienų kapteiņu un stūrmaņu.

No 1904. gada uzbūvēto zēģelnieku skaits samazinājās, jo ievērojami kritās vedmaksas, divkāršojās kuģu būves izdevumi un arvien grūtāk bija konkurēt ar tvaikoņiem. Turpmāko desmit gadu laikā uzbūvēja vairs tikai 50 tālbraucēju burinieku. Daudzi jūrskolu beidzēji bija spiesti meklēt darbu uz tvaikoņiem ārpus Latvijas.

Kurzemnieku un vidzemnieku zēģelnieku floti iznīcināja Pirmais pasaules karš. Jūrskolas darbu pārtrauca vai arī tās tika evakuētas uz Krieviju. Pēc kara neatkarīgajā Latvijas valstī burinieki galvenokārt veica piekrastes braucienus, bet tālākos ceļos sūtīja tvaikoņus. Latvijas Republikas pastāvēšanas gados uzbūvēja 30 gafelšonerus un barkentīnas. 1924. gadā Upesgrīvā būvētais trismastnieks *Daina* (384 BRT/346 NRT) un 1925. gadā Pliņciemā ūdeni nolaistais četrmastnieks ar motoru *Eurasia* (528 BRT/513 NRT) bija pēdējie jūrmalas ciemos uzbūvētie koka kuģi - tālbraucēji.

Gandrīz 100 gadu šķir mūs no burinieku ziedu laikiem Latvijā, bet senos notikumus vēsturei glabā dokumenti, gleznas, fotogrāfijas un cilvēku atmiņas.

*Ilze Bernsone*



*'The foundation for seafaring is forever solid and reliable, and Latvia enjoys such a fortunate location that its seafaring must be developed and employed.'*

*Krišjānis Valdemārs*

**T**he Baltic Sea not only provided work and sustenance for the people on its shores; it lured the Latvians to venture to far-off countries, making the name of our nation known in the world. The peak period for building sailing ships and seafaring in Latvia was the latter half of the 19th century and early 20th century, with nearly 550 sailing ships built in Vidzeme and Kurzeme. Under the guidance of naval school graduates from Ainaži, Mangaļi, Ventspils and Engure, the ships carried cargoes to almost every part of the world.

Even before, many generations had lived on the seashore and built single-masted crafts for coastal trading of firewood and agricultural produce, sailing as far as Pärnu and Sankt Peterburg. In mid-19th century, the developing trade and the increase of cargo volume called forth a necessity for bigger ships and professional captains. One of the outstanding representatives of the Neo-Latvian movement, an expert and advocate of marine affairs Krišjānis Valdemārs (1825-1891) had studied the sea transport experience of several European countries and appealed to the inhabitants of Latvian coastal villages to found shareholding companies, start building seagoing sailing ships and open navigation schools whose graduates would navigate ships not only in the Baltic but could also take ships to ports of other continents.

The building of seagoing sailing ships and developing a network of nautical schools started after the Crimean War (1853-1856). Ainaži and its vicinity grew into a shipbuilding centre in Vidzeme; the villages of Kaltene, Upesgrīva, Valgalciems (the rural districts of Nogale and Vandzene) were known for their shipyards in Kurzeme. In 1860s, more sailing ships were built in Vidzeme; later Kurzeme took over. Under shrewd management, a sailing ship paid off in three to five years. For the purpose of building either coastal or seagoing ships initially several persons pooled the funds; however, at the turn of the century ships were owned by a few, even by one person. The profitable voyages brought prosperity to the homes of seaside villagers. Prominent sea-related families appeared whose members were shipowners and shipbuilders, sea captains and helmsmen. In Kurzeme these were the families of Bertliņi, Brunsliepas, Dambekalni, Graudi (later the biggest shipowners in Latvia), Grīvāni, Pūliņi, Štāli. In Vidzeme the notable families were the Ādamsoni, Krauzes, Lielkalni, Miķelsoni, Šnores, Veides, Vikmaņi.



The building of big sailing ships was more advantageous at the places where timber was abundant and labour cheap. In winter, when the sea was ice-covered and all field works done, the seaside peasants and fishermen were willing to work in the wood and to earn additional money. In Latvia, mostly two- to four-masted gaff schooners and barquentines were built. They were easier to navigate and required smaller number of hands. The length of such sailing ships reached 25-40 m, average tonnage was 150-400 t.

The building of a seaworthy sailing ship was considerably more complicated than that of a 'wood johnny'. Under the guidance of a master shipwright the construction process lasted several years. The first Latvian shipbuilding masters learned their trade from the city-residing German masters and immigrants from Estonian islands. Many sailing ships were built under the supervision of Latvian masters - P. Andersons, G. Grasis, P. Krauze, M. Morgēņšterns, J. Strādnieks, J. Vilnis and others.

Before the commencement of the shipbuilding process, the master shipwright was required to produce a half-model at a definite scale and a simple drawing. In autumn the master and his assistant purchased the necessary timber - oak was selected for the keel and frame, and pine for the other parts. In winter the timber was taken out of the wood. The following summer, after haymaking time, the building began. The works took place in the open, at the sea, and the site was chosen considering the coastal relief and the coastal sea-bed so that it would be easier to pull the hull into the water. First, the slipway was floored, then a timber steam-box, smithy and carpenter's shop were built nearby. With the shipping routes expanding and profits growing, the shipbuilding centres started to employ craftsmen specializing in shipbuilding: blacksmiths, carpenters, rigging and caulking masters. The building began at the keel and frames, to which the clinker (lapstrake) planking of the hull was firmly fastened by iron nails and wooden pins. The seams between the planks were caulked. Six months, but not more than a year later the hull was ready for launching, and it was time for the 'ship's wedding'. With many people summoned to lend a hand, the hull was pulled along a specially fat-covered groove (sometimes along ice) into the water. It was hard work, often taking several days to complete. Occasionally accidents happened - a rope snapped or the hull heeled - so that everything had to be started over again. The sailing ship, married to water, was given a name. The ships, built at the seaside villages, got the names of natural phenomena, geographical places, people, animals and other, for example, *Bangpuhtis* (Billow-sweller), *Besbail* (Dauntless), *Eitik* (Go on!), *Anna Maria*, *Haynasch*, *Ugunszeems* (Tierra del Fuego). The hull was tugged to a port, in most cases to Riga, where it was masted and outfitted. As shipbuilding developed, it turned out bigger sailing ships of greater carrying capacity. The first Latvian sailing ships, exceeding 100 NRT, were built in 1857: the *Peter Sofia* in Mangali (210 BRT/192 NRT\*) and the *Victoria* in Pabaži (135 BRT/122 NRT). The first locally built three-masted sailing ship was the *Versuch* (288 BRT/278 NRT), launched at Ķesterciems in 1874. The largest sailing ship and first four-masted vessel in Russia was the barquentine *Andreas Weide*

---

\* Register tonne - international unit of ship's volume, equalling 100 cubic feet or 2.83 m<sup>3</sup>.

Gross register tonne (BRT) - capacity of ship's hull and superstructure.

Net register tonne (NRT) - capacity of ship's cargo space and passenger quarters.



(572 BRT/544 NRT), launched in 1891 at Ainaži. The smallest sailing ship to have crossed the Atlantic was the *Monitor* (136 BRT/108 NRT), launched at Ainaži in 1902. Most of sailing ships were built between 1900 and 1904. In 1902 alone, 33 sailing ships were launched. The total number of ships built in Vidzeme reached 200, in Kurzeme around 300.

In 1864 Latvian wooden sailing ships set out for the West European ports. The *Katarina* (191 BRT/162 NRT), built in 1864 in Ainaži, under captain K.Dāls sailed to the North Sea and reached Ghent in Belgium. The ship had made a handsome profit thereby proving the advantages of distant voyage. The sailing ships, built in coastal villages, embarked on voyages to ports of Europe, chiefly on the Baltic Sea, the White Sea, the North Sea and the Mediterranean Sea. One of the few ships to have reached the Black Sea was the *Tanita* (150 BRT/129 NRT), built in Roja in 1899. Annually around 170 Latvian-built wooden ships traversed European waters. Once in the Mediterranean, the sailing ships carried cargo also to North Africa, for the most part to Algeria and Morocco.

The first transatlantic voyage of a Latvian sailing ship took place in 1870. The three-masted barquentine *Georg* (283 BRT/269 NRT), built in 1869 in Ainaži, under the Swedish captain O. Olson left the port of London with a cargo of oil and fat, crossed the equator and reached Montevideo in Uruguay. The barque *Atalanta* (577 BRT/533 NRT) crossed the Atlantic in 1883. From Swansea, Great Britain, she called at Veracruz, Mexico. The ship had been built in 1857 in Germany. The shipowning shareholding company 'Austra', founded in 1882 on K. Valdemārs' initiative, purchased her in 1882 and registered her in Riga. It was 'Austra's' first vessel. The voyages to America under the guidance of Latvian captains started in 1885-1886. The three-masted barquentine *Austra* (374 BRT/342 NRT, captain A. Tomelis), built in Mīlgrāvis, left Riga in August 1884 and reached Argentinian ports of Buenos Aires and Rosario in January 1885. The Kurzeme-built *Pollux* (443 BRT/421 NRT, captain K. Grīvāns) with a cargo of coal was moored in one of the ports of the Lesser Antilles in December 1886. A month later the Vidzeme-built *Rota* (368 BRT/323 NRT, captain P. Šnore) reached the port of La Plata, Argentine. Between 1890 and 1910, around 50 Latvian sailing ships annually sailed in the Atlantic Ocean.

The sailing ships, built at the coast of the Gulf of Riga, regularly visited the eastern shore of America: North America from Canada to the Gulf of Mexico (except for the highly mechanized ports with high tax rates, like Baltimore, Boston, New York a.o.); Central America in the whole of the Carribean region and South America from the Carribean Sea to the Falkland Islands (Islas Malvinas). The sailing ships called also at the ports of Africa, including its extreme southern port of Mossel Bay.

Latvian ships carried various cargoes: timber, coal, tar, salt, agricultural produce, cork, bauxite, cement, bricks, herring, sugar, crude sugar, coffee and cocoa beans, rum, spices and other goods.

The durability of the wooden sailing ships and the navigation skills of Latvian captains were widely known; some trips gained special fame. In 1900 the Vidzeme-built three-masted barquentine *Anna Alwine* (364 BRT/322 NRT) came upon the Norwegian barque *Ellen*, forsaken by its crew in the Atlantic Ocean. The Latvian sailing ship for 18 days towed the Norwegian vessel, which was twice her own size, to the Isle of Wight, Great Britain, and received a reward of 20,000 roubles. Twelve years later the three-masted gaff



schooner *Roma* (417 BRT/382 NRT), built in Pärnu, port of registry Riga, under captain J. Zilemans set up a speed record by crossing the Atlantic from New York to Great Britain in 12 days.

Many inhabitants of the seaside villages took up seafaring as their principal occupation either as ship-builders or crew members on the sailing ships. Two or three men, often family members, made up the crew of a single-masted vessel. A seagoing ship's crew consisted of seven to ten persons. The coastal seafaring did not require special knowledge of navigation, pilotage, the sea law or foreign languages. The seamen were usually self-taught, having picked up the know-how from experienced mariners, often their own fathers. To be able to go on distant voyages one had to study at schools which prepared qualified captains and helmsmen. The existing navigation schools in Riga and Liepāja were far from the seaside villages; the tuition was expensive and in the German language. The theoretical and practical work towards professional marine education in Vidzeme and Kurzeme was carried out by K. Valdemārs. He was specially supported by the Ainaži peasants and fishermen both morally and materially, who assisted in the opening of a nautical school. On November 23, 1864, a navigation school was opened in Ainaži. The first three years it subsisted on donations and thus proved its viability. In 1867 Russia passed a decree on a new type of nautical schools which were to be democratic, free of charge, free from rank and property restrictions, with tuition in the native language. In Latvia twelve such schools were opened, popularly called 'Valdemārs' schools'. By the end of the 19th century around 3000 seagoing and coastal captains and helmsmen had graduated from them.

Since 1904, the building of sailing ships went into decline, for freight rates dropped substantially, ship-building expenses grew twofold, and it was more and more difficult to compete with steamships. During the next decade, only 50 seagoing sailing ships were built. Many nautical school graduates had to seek job on steamships outside Latvia.

World War I destroyed the sailing fleet of Vidzeme and Kurzeme. Nautical schools either ceased activities or they were relocated to Russia. After the war, in the independent Republic of Latvia, sailing ships mostly went on coastal trips; distant voyages were entrusted to steamships. During the independence period 30 gaff schooners and barquentines were built. The three-masted vessel *Daina* (384BRT/346 NRT), built in 1924 in Upesgrīva, and the four-masted vessel *Eurasia* with an engine (528 BRT/513 NRT), launched at Pļieņciems in 1925, were the last seaworthy wooden sailing ships, built in the coastal villages.

A time span of almost one hundred years separates us from the golden age of sailing ships, yet the bygone events reach us through documents, pictures, photos and memories of the people.

*Ilze Bernsone*



*“Die Seefahrt hat für immer einen festen und sicheren Grund, und Lettland liegt auf einem so ergiebigen Platz, daß seine Seefahrt aufgebaut und ausgenutzt werden soll.”*

*Krišjānis Valdemārs*

**V**on besonderer Bedeutung war Segelschiffbau und -fahrt in Lettland in der zweiten Hälfte des 19. und am Anfang des 20. Jahrhunderts, als in den Küstendörfern von Livland/Vidzeme und Kurland/Kurzeme ungefähr 550 Zwei-, Drei- und Viermastgaffelschoner und Barkentinen gebaut wurden, die ihre Fracht fast nach allen Erdteilen beförderten.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts fuhren die von den Ortsbewohnern gebauten Schiffe an der Küste Lettlands entlang Holz und landwirtschaftliche Produktion. Ihre Führer waren Seeleute ohne Fachbildung. Mit der Entwicklung des Handels und des Umsatzes der zu befördernden Fracht wuchs auch die Anfrage nach Schiffen und professionellen Seeleuten, die die Segelschiffe nicht nur nach europäischen Häfen, sondern auch nach anderen Kontinenten führen könnten. In Riga und Liepāja/Libau wurden qualifizierte Kapitäne und Steuerleute ausgebildet, aber für Geld, dabei war der Unterricht in deutscher Sprache, darum waren diese Lehreinrichtungen den Küstenbewohnern nicht zugänglich.

Es war der große Junglette, der Popularisierer der Seefahrt Krišjānis Valdemārs (1825-1891), der forderte, für die Ortsbewohner Seefahrtschulen zu eröffnen und mit dem Bau von Segelschiffen für große Fahrt in den Ostseedörfern anzufangen. Auf seine Anregung entstand 1864 die Seefahrtschule in Ainaži. Der Unterricht war hier kostenlos, in der Muttersprache, ohne Alters- und Standeszensus. Das gab den Söhnen der Bauern und Fischer die Möglichkeit, professionelle Seeleute zu werden. 1867 wurde in Rußland ein Gesetz über Seefahrtschulen neuen Typs erlassen, und in Lettland kamen zu der Seefahrtschule Ainaži 10 weitere Schulen hinzu. Im Volk nannte man sie “Waldemarschulen”. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts haben ungefähr 3000 Kapitäne und Steuerleute diese Schulen absolviert.

Gleichzeitig mit der Schaffung eines Ausbildungssystems für nationale Seeleute begann auch der Bau der Segelschiffe für große Fahrt in den Ostseedörfern Lettlands. Die meisten Schiffe wurden in Upešgrīva, Ainaži und Kaltene vom Stapel gelassen. Gewöhnlich legten die wohlhabendsten Ortseinwohner ihre Mittel zum Bau eines neuen Segelschiffes zusammen. Hölzerne Schiffe baute man in waldreichen Gegenden mit Einsatz der Ortsbevölkerung. Den Bau des Schiffes leitete der Schiffbaumeister. Er machte im genauen Maßstab das Halbmodell und einen Aufriß des Schiffsrumpfes und wählte die nötigen



Holzmaterialie. Die wurden danach aus dem Wald gefahren und getrocknet. Das Schiff wurde auf einem dafür eigens gewählten Platz auf den Dünen am Meer gebaut. Zum Hineinziehen des fertigen Rumpfes ins Wasser holte man viele Leute herbei: das hieß "Schiffhochzeit". Der Bau des Schiffes wurde im Hafen beendet, meist in Riga, wo das Schiff Masten und Segel bekam.

Am meisten verbreitet waren in Lettland die Dreimastgaffelschoner. Ihre Länge betrug 25 bis 40 Meter, ihr Tonnengehalt - 150 bis 400 Tonnen. Die meisten Segler wurden von 1900 bis 1904 gebaut. Das bedeutendste Jahr war 1902, als die Segelflotte 33 neue Schiffe für große Fahrt erhielt. Im ganzen wurden in Livland über 200 Schiffe gebaut, in Kurland - etwa 300. Der größte Segler der Küstendörfer und der erste Viermaster in Rußland war die 1891 in Ainaži vom Stapel gelassene Barkentine *Andreas Weide* (572 BRT/ 544 NRT\*), der kleinste, der über den Atlantik schiffte, - der 1902 gebaute *Monitor* (136 BRT/108 NRT).

Die Segelfahrten erstreckten sich immer weiter - die hölzernen Schiffe und ihre gewandten Kapitäne lernte man in der ganzen Welt kennen. Der 1864 vom Stapel gelassene Gaffelschoner *Katarina* segelte von der Ostsee zur Nordsee und erreichte Gent. Der erbrachte Gewinn erwies, wie vorteilhaft solche Fahrten sind. Regelmäßig wurde der Anlauf der Häfen der Ostsee, der Nordsee, des Weißen Meeres und des Mittelmeeres. Jedes Jahr schifften auf den Wassern Europas etwa 170 der auf den Dünen von Livland und Kurland gebauten Segler. Im Jahre 1870 begannen die lettischen Segler den Atlantik zu durchqueren. Von 1890 bis 1910 schifften an den Küsten Amerikas entlang jährlich gegen 50 in den Ostseedörfern Lettlands gebaute Segler. Sie suchten auch die Häfen Afrikas auf. Gaffelschoner und Barkentinen fuhren Holz, Kohle, Teer, Salz, Landwirtschaftsprodukte, Kork, Zement, Ziegel, Heringe, Zucker, Kaffee, Kakao, Rum, Spezereien und andere Frachten.

Die Entwicklung der Seefahrt veränderte die Küstendörfer und das Leben der Ortsbewohner: die Reeder wurden reicher, die am Schiffbau Beteiligten hatten Nebeneinkünfte, was ihnen erlaubte, ihre Wirtschaft zu erweitern, viele Strandbewohner wurden berufsmäßige Seeleute und lernten ferne Länder und Meere kennen.

Seit 1905-1906 nahm die Zahl der Segelschiffe ab, da sie der immer zunehmenden Konkurrenz mit den Dampfern nicht standhalten konnten. Die in den Küstendörfern Lettlands gebaute Seglerflotte vernichtete der Erste Weltkrieg. In der unabhängigen Republik Lettland waren in der Handelsflotte die Dampfer vorherrschend, die Segler benutzte man vorwiegend in der Küstenschiffahrt. Der 1924 in Upešgrīva gebaute Dreimaster *Daina* und der 1925 in Pļieņciems vom Stapel gelassene Viermaster mit Motor *Eurasia* waren die letzten in den Küstendörfern gebauten hölzernen Schiffe für Hochseefahrt. 1933 ging *Eurasia* unter, und somit wurde die ruhmvolle Zeit der lettischen Segler zur Geschichte.

Fast 100 Jahre trennen uns von der Blütezeit der Segelschiffe in Lettland, doch die alten Geschichten sind für immer in den Dokumenten, Bildern, Fotos und Erinnerungen jener Jahre aufbewahrt.

*Ilze Bernsone*

---

\* Registertonne - internationales Raumaß für Schiffe, 2,83 m<sup>3</sup>.  
Bruttoregistertonne (BRT) - Raumaß für das gesamte Schiff.  
Nettoregistertonne (NRT) - Maßeinheit für den Nutzraumgehalt.



*“Мореходное дело имеет прочную и надежную опору на веки вечные, а Латвия расположена на счастливом месте, где мореходство следует создавать и им пользоваться.”*

*Кришьянис Валдемарс*

**С**амым значительным периодом строительства парусников и мореходства в Латвии была вторая половина 19 и начало 20 века, когда в приморских селениях Лифляндии (Видземе) и Курляндии (Курземе) были спущены на воду около 550 двух-, трех- и четырехмачтовых гафельных шхун и баркентин, осуществлявших перевозки грузов в разные концы света.

В первой половине 19 века парусники, построенные местными жителями, ходили вдоль побережья Латвии с дровами и сельскохозяйственными товарами. Управляли ими моряки без специального образования. С развитием торговли и увеличением объема перевозимых грузов возрос спрос на суда, а также на профессиональные команды, способные управлять парусниками не только в водах Европы, но отправиться также в другие части света. В Риге и Лиепае была организована подготовка квалифицированных капитанов и штурманов, однако обучение было платным и велось на немецком языке, поэтому для жителей прибрежных селений эти учебные заведения были недоступны.

Выдающийся представитель младолатышского движения и популяризатор мореходного дела Кришьянис Валдемарс (1825-1891) призывал к созданию мореходных школ для местного населения и строительству парусников дальнего плавания в приморских селениях. По его инициативе в 1864 году в поселке Айнажи была открыта мореходная школа с бесплатным обучением на родном языке, без возрастных и сословных ограничений. Для выходцев из крестьянских и рыболовецких семей открылась возможность стать профессиональными моряками. В 1867 году в России был принят закон о мореходных школах нового типа, и на территории Латвии Айнажской школе присоединились еще 10, в народе именованных Валдемаровскими училищами. К концу 19 века в этих школах демократического типа получили дипломы около 3000 капитанов и штурманов дальнего и каботажного плавания.

Одновременно с созданием национальной системы обучения моряков в приморских поселках Латвии развернулось строительство парусных судов дальнего плавания. Наибольшее количество парусников было спущено на воду в селениях Упесгрива, Айнажи, Калтене. Для постройки нового парусного судна обычно объединяли средства нескольких более зажиточных сельчан. Постройка осуществлялась в богатой лесами местности, в качестве рабочей силы привлекая местное население. Работой руководил мастер-судостроитель. Точно соблюдая масштаб, он изготовил полумодель корпуса будущего судна и упрощенный чертеж, а также отобрал необходимые



лесоматериалы. Судно строилось в специально избранном месте в дюнах непосредственно на берегу моря. При спуске законченного корпуса на воду участвовало большое количество людей. Достройка парусника завершалась в порту, чаще всего в Риге, где судно приобрело мачты и паруса.

Наиболее распространенными на территории Латвии были трехмачтовые гафельные шхуны длиной 25-40 м, вместимостью 150-400 тонн. Наибольшее количество парусников было построено с 1900 по 1904 год. В одном только 1902 году флот Латвии пополнился 33 новыми парусниками дальнего плавания. В целом в Лифляндии было построено свыше 200 судов, в Курляндии - около 300. Крупнейшим построенным на побережье Латвии парусником - одновременно и первым четырехмачтовым в России - была спущенная на воду в поселке Айнажи в 1891 году баркентина *Andreas Weide* (572 BRT/544 NRT\*), а наименьшим, пересекшим Атлантический океан - построенный в 1902 году *Monitor* (136 BRT /108 NRT).

Маршруты парусников стали все более дальними - деревянные суда и их умелые капитаны стали известными во всем мире. Спущенная на воду в 1864 году гафельная шхуна *Katarina* достигла Гента на берегу Северного моря. Принесенный парусником доход доказал выгодность подобных рейсов. Регулярными стали походы в порты Белого, Северного и Средиземного морей. Каждый год в водах Европы можно было встретить около 170 парусников, построенных в дюнах Курляндского и Лифляндского побережья. С 1870 года латышские парусники стали пересекать Атлантику. В период с 1890 по 1910 год вдоль берегов Америки ежегодно плавало около 50 парусных судов, спущенных на воду в приморских поселках Латвии. Они заходили также в порты Африки. Гафельные шхуны и баркентины перевозили лесоматериалы, уголь, деготь, соль, сельскохозяйственные продукты, пробку, цемент, кирпич, сельдь, сахар, кофе, какао, ром, пряности и прочие грузы.

Развитие мореходства придало новый облик прибрежным поселкам и изменило жизненный уровень местного населения - судовладельцы стали состоятельными, дополнительный доход получили участники судостроения - они могли расширить свои хозяйства. Многие выходцы из прибрежных поселков стали профессиональными моряками и познали дальние моря и страны.

С 1905-1906 годов число парусников стало уменьшаться, так как они не могли противостоять возрастающей конкуренции пароходов. Парусный флот, родившийся в приморских поселках Латвии, уничтожила Первая мировая война. В торговом флоте независимой Латвийской Республики преобладали пароходы, парусники осуществляли в основном каботажные перевозки грузов. Построенный в 1924 году в селении Упесгрива *Daina* и в 1925 году в Плиенциемс моторный четырехмачтовик *Eurasia* были последними построенными на побережье Латвии деревянными судами дальнего плавания. В 1933 году *Eurasia* потерпела крушение, и с тех пор славная эпоха латышских парусников стала историей.

Прошло почти сто лет со времен расцвета парусного судоходства в Латвии, а прошлые события для истории народа хранят документальные материалы тех лет, картины, фотографии и воспоминания людей.

Илзе Бернсоне

\* Регистровая тонна - международная единица вместимости судна, равна 100 кубическим футам или 2,83 куб.м.  
Брутто регистровая тонна (БРТ) - полная вместимость корпуса и надстройки судна.  
Нетто регистровая тонна (НРТ) - вместимость трюмов и пассажирских помещений.

Latvijas Nacionālā  
BIBLIOTĒKA  
98-16.609





PĀVILOSTA

LIEPĀJA

VENTSPILS

LIELIRBE  
MIKELTORNIS  
LŪŽNA

PITRAGS  
KOŠRAGS  
MAZIRBE  
SIKRAGS

MELNSILS

GIPKA  
ŽOCENE

ROJA  
ILMATI  
KALTENE  
VALGALCIEMS  
UPESGRĪVA

MĒRSRAGS

BĒRZCIEMS

ENGURE

KĒSTERCIEMS  
PLIENCIEMS  
APŠUCIEMS

MANGAĻI  
RĪGA

HĒDEMĒSTE

KABĻI

ORAJE

TREIMANI

AINAŽI

KUIVIŽI

SALACGRĪVA  
(LIELSALACA)

SVĒTE

VITRUPE  
(ĶIRBIŽI)

LIEPUPE

DUNTE

SKULTE

PĒTERUPE  
PABAŽI

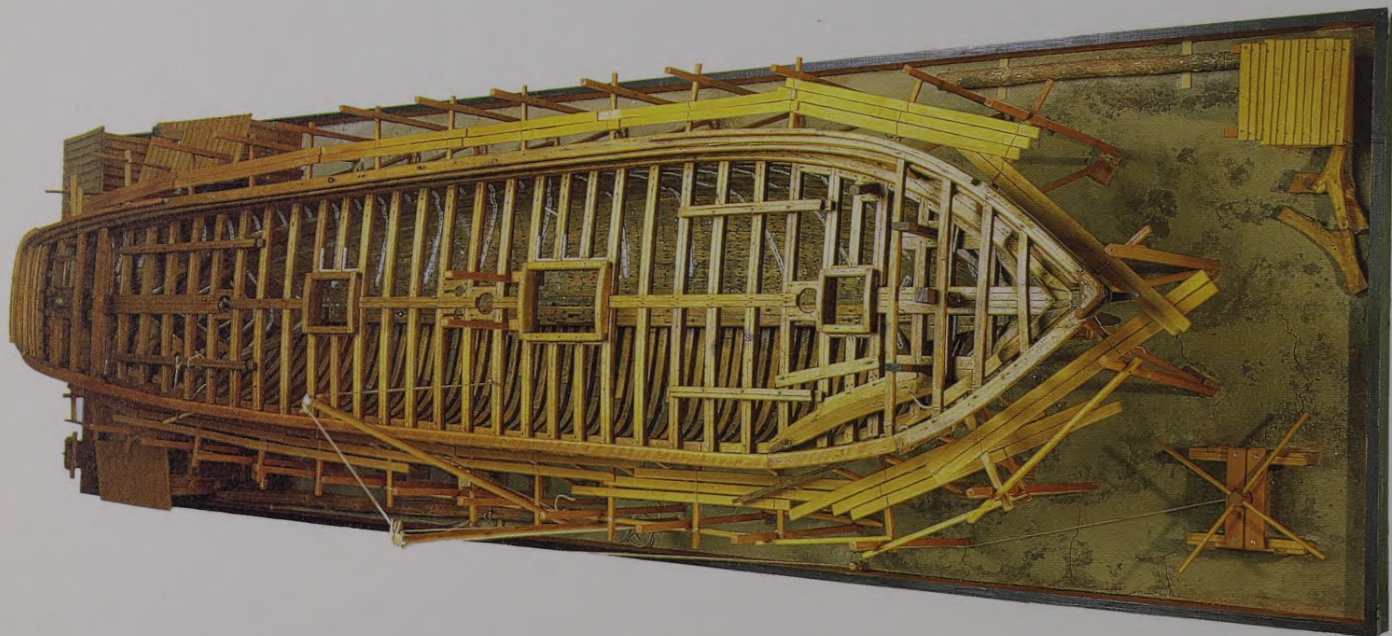
BURINIEKU BŪVES VIETAS  
SHIPBUILDING SITES



Barkentīna *Anna Victoria*. Uzbūvēta 1878. gadā Ainažos.  
248 BRT/234 NRT. Piederības osta Rīga.  
Pazuda bez vēsts 1898. gadā ceļā no Lielbritānijas uz Latviju  
Ziemeļjūrā pie Aberdīnas ostas.

Barquentine *Anna Victoria*. Built in 1878 in Ainaži.  
248 BRT/234 NRT. Port of registry Riga.  
Reported missing in the North Sea off the Port of Aberdeen  
in 1898 en route from Britain to Latvia.





Burinieka būvētava. Modeļa autors Augusts Ferle (1837-1904),  
apmācījis amatā vairākus izcilus latviešu burinieku būvmeistarus.

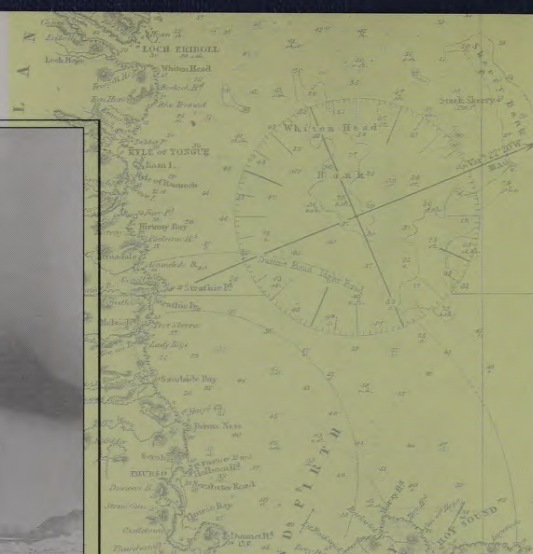
Shipyards. Model made by August Ferle (1837-1904).  
He had taught many excellent Latvian masters shipwrights.



Gafelšoneris *Samuel*. Uzbūvēts 1879. gadā Ainažos.  
252 BRT/238 NRT. Piederības osta Rīga.  
Ekspluatēts līdz 19. gadsimta beigām.

Gaff schooner *Samuel*. Built in 1879 in Ainaži.  
252 BRT/238 NRT. Port of registry Riga.  
Sailed till the end of the 19th century.





Divmastu gafelšonera *Minor*  
korpasa nolaišana ūdenī  
Ainažos 1897. gadā.

Launch of the hull of the  
two-masted gaff schooner *Minor*.  
Ainaži, 1897.



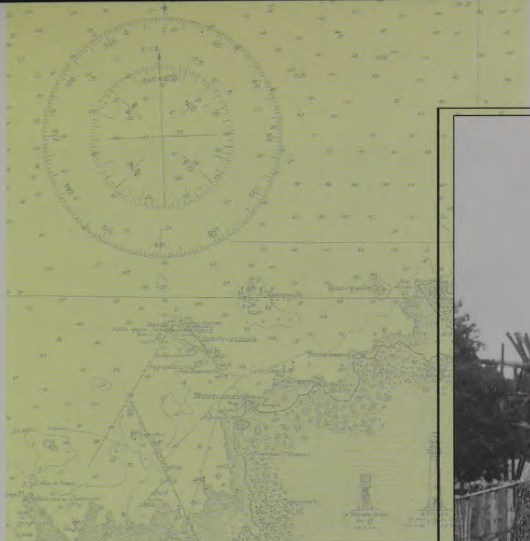
Divmastu gafelšonera *Vilnis* korpasa nolaišana ūdenī  
Skultē 1922. gadā.

Launch of the hull of the two-masted gaff schooner *Vilnis*.  
Skulte, 1922.



Divmastu barkentīnas (ar motoru) *Roland* korpasa  
nolaišana ūdenī Neibādē 1913. gadā.

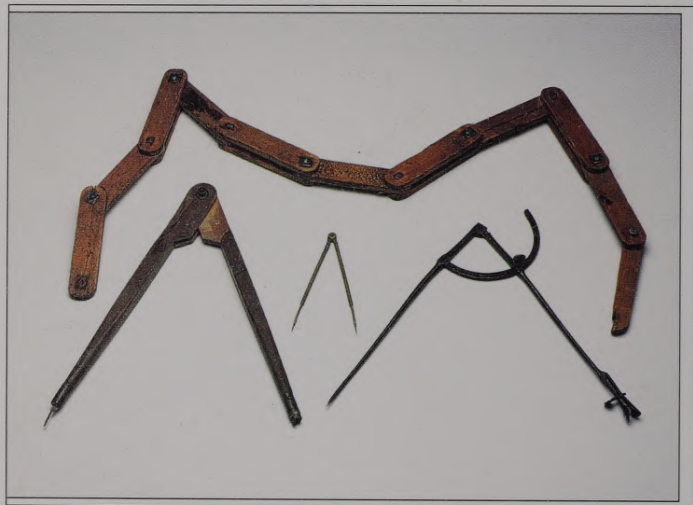
Launch of the hull of the two-masted barquentine  
(with an engine) *Roland*. Neubad, 1913.



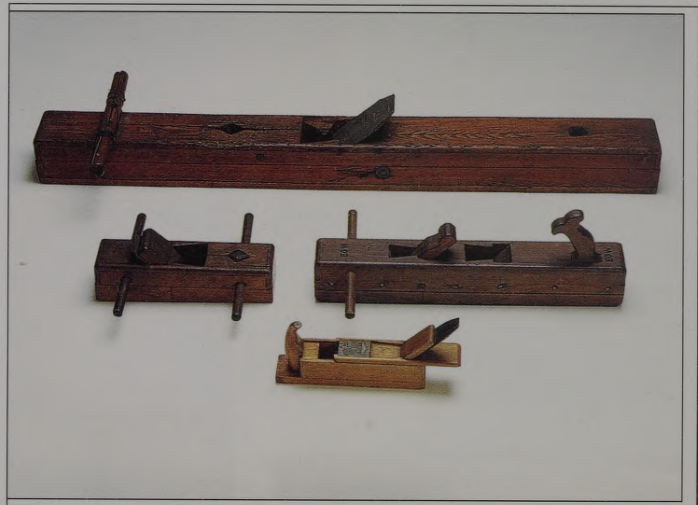
Četrmastu gafelšonera *Eurasia*  
korpasa būve un būvētāji  
Pliņciemā 1924. gadā.

Construction of the hull of the  
four-masted gaff schooner *Eurasia*  
and the builders. Pliņciems, 1924.





Cirkuļi. 19. gs. otrā puse-20. gs. sākums.  
Compasses. Second half of the 19th-early 20th cent.



Ēveles. 19. gs. beigas-20. gs. sākums.  
Planes. End of the 19th-early 20th cent.



Burinieku pusmodeļi. 19. gs. beigas-20. gs. sākums.  
Half-models of sailing ships. End of the 19th-early 20th cent.



Burinieku būvdarbos izmantotie darbarīki. 19. gs. beigas-20. gs. sākums.  
Tools for shipbuilding. End of the 19th-early 20th cent.



Gafelšoneris *Martin*. Uzbūvēts 1883. gadā Upesgrīvā.  
260 BRT/242 NRT. Piederības osta Rīga.  
Gāja bojā 1897. gadā ceļā no Rīgas uz Pēterburgu  
Baltijas jūrā.

Gaff schooner *Martin*. Built in 1883 in Upesgrīva.  
260 BRT/242 NRT. Port of registry Riga.  
Shipwrecked in the Baltic Sea in 1897 en route  
from Riga to St. Petersburg.





Gafelšoneris *Sibens*. Uzbūvēts 1895. gadā Upesgrīvā.  
196 BRT/177 NRT. Piederības osta Rīga.  
Strandēja 1900. gadā pie Lielbritānijas.  
1907. gadā pārdots īpašniekiem Zviedrijā.

Gaff schooner *Sibens*. Built in 1895 in Upesgrīva.  
196 BRT/177 NRT. Port of registry Riga.  
Stranded off Great Britain in 1900.  
Sold to owners in Sweden in 1907.



Gafelšoneris *Kuronia*. Uzbūvēts 1900. gadā Pitragā.  
127 BRT/105 NRT. Piederības osta Ventspils.  
Ekspluatēts līdz Pirmajam pasaules karam.

Gaff schooner *Kuronia*. Built in 1900 in Pitragā.  
127 BRT/105 NRT. Port of registry Ventspils.  
Sailed till World War I.



Gafelšoneris *Laima*. Uzbūvēts 1902. gadā Ventspilī.  
148 BRT/125 NRT. Piederības osta Ventspils.  
1917. gadā pie Lielbritānijas to nogremdēja Vācijas zemūdene.

Gaff schooner *Laima*. Built in Ventspils in 1902.  
148 BRT/125 NRT. Port of registry Ventspils.  
Sunk off Great Britain in 1917 by a German submarine.





Barkentīna *Rudolf*. Uzbūvēta 1904. gadā Skultē.  
418 BRT/346 NRT. Piederības osta Rīga. Viens no lielākajiem  
jūrmalas ciemos uzbūvētajiem buriniekiem. *Rudolf* veda kravas  
pāri Atlantijas okeānam. 1927. gadā pārdots īpašniekiem Igaunijā.

Barquentine *Rudolf*. Built in 1902 in Skulte.  
418 BRT/346 NRT. Port of registry Riga. One of the largest  
sailing ships built at a seaside village. The *Rudolf* carried cargo  
across the Atlantic. Sold to owners in Estonia in 1927.





Barkentīnas *Georg* modelis. Burinieks uzbūvēts 1869. gadā Ainažos.  
283 BRT/269 NRT. Piederības osta Ainaži, vēlāk Rīga.  
Pirmais Latvijas piekrastes ciemos ūdeni nolaistais burinieks,  
kas šķērsoja Atlantijas okeānu.  
Gāja bojā 1909. gadā pie Dānijas salas Anholtas.

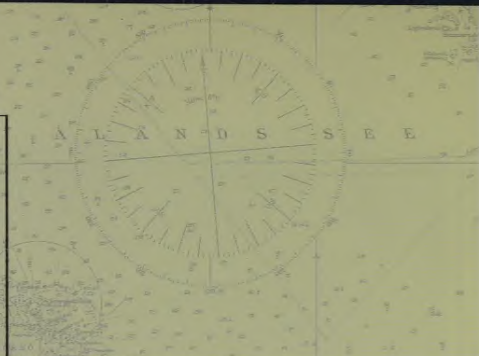
Model of the barkentine *Georg*. The ship was built in 1869 in Ainaži.  
283 BRT/269 NRT. Port of registry Ainaži, later Riga.  
The first of the sailing ships to have crossed the Atlantic Ocean  
and launched in the coastal waters of Latvian villages.  
Shipwrecked in 1909 off the Isle of Anholt, Denmark.



Barkentīna *Baltzer*. Uzbūvēta 1893. gadā Skultē. 343 BRT/300 NRT. Piederības osta Rīga. *Baltzer* veda kravas pāri Atlantijas okeānam. Gāja bojā Pirmā pasaules kara laikā - 1915. gadā to nogremdēja Vācijas zemūdene. Pēc kara izcelts, piederējis Lielbritānijai un izmantots kā pasažieru kuģis.

Barquentine *Baltzer*. Built in 1893 in Skulte. 343 BRT/300 NRT. Port of registry Riga. The *Baltzer* carried cargo across the Atlantic. Shipwrecked in World War I - in 1915 she was sunk by a German submarine. After the war the ship was lifted, came into the ownership of Great Britain and was used as a passenger liner.





Ainažu jūrskola. Darbojās no 1864. gada.  
Sākoties Pirmajam pasaules karam,  
evakuēta uz Aļoškiem (tag. Cjurupinska) Krievijā.

Ainaži Naval School. Functioned since 1864.  
Upon the outbreak of World War I,  
relocated to Aloski (now Tsjurupinsk), Russia.



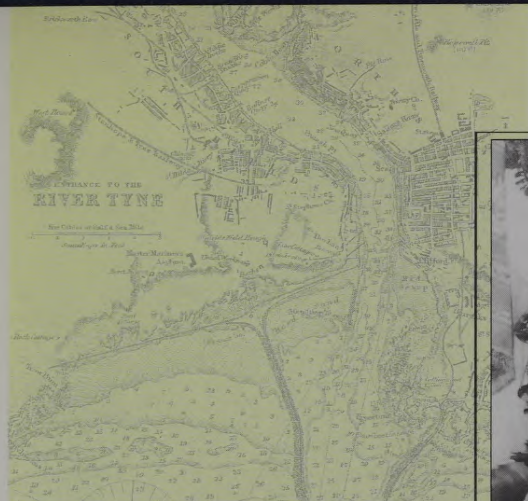
Ģipkas jūrskola.  
Darbojās no 1869. gada līdz 1894. gadam.

Ģipka Naval School.  
Functioned from 1869 till 1894.



Mangalu jūrskola. Darbojās no 1876. gada.  
Sākoties Pirmajam pasaules karam, evakuēta uz Gelendžiku Krievijā.

Mangali Naval School. Functioned since 1876.  
Upon the outbreak of World War I, relocated to Gelendjik, Russia.



Liepājas jūrskolas absolventi. 1900. gads.  
Skolas priekšnieks Kristiāns Dāls (1839-1904)  
1. rindā centrā.

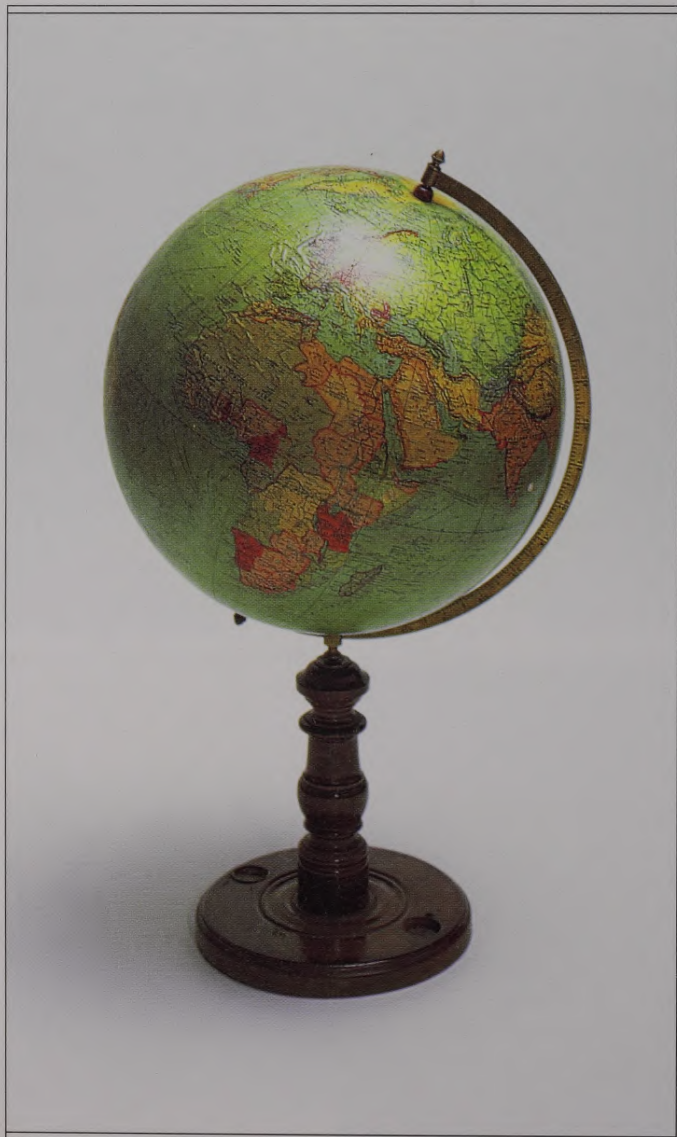
Liepāja Naval School graduates. 1900.  
Front, in the centre - headmaster  
Kristiāns Dāls (1839-1904).



Ainažu jūrskolnieki.  
1904./1905. gads.

Ainaži Naval School students.  
1904/1905.





Globuss. 19. gs. vidus.  
Globe. Mid-19th cent.



Kompass. 19. gs. otrā puse.  
Compass. Second half of the 19th cent.



Barkentīna *Austrums*. Uzbuvēta 1895. gadā Duntē.  
398 BRT/339 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Austrums* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1927. gadā Irijas jūrā pie Menas salas.

Barquentine *Austrums*. Built in Dunte.  
398 BRT/339 NRT. Port of registry Riga.  
The *Austrums* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1927 in the Irish Sea off the Isle of Maine.





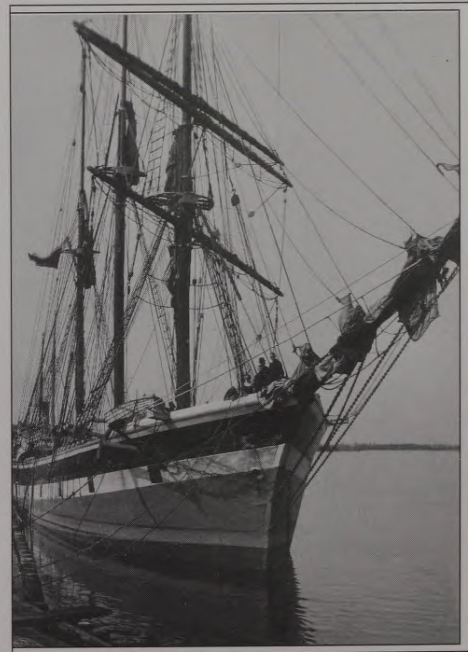
Barkentīna *Anna Alwine*. Uzbūvēta 1894. gadā Ķirbižos.  
364 BRT/322 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Anna Alwine* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
1917. gadā Atlantijas okeānā pie Īrijas krastiem  
to nogremdēja Vācijas zemūdene.

Barquentine *Anna Alwine*. Built in 1894 in Ķirbiži.  
364 BRT/322 NRT. Port of registry Riga.  
The *Anna Alwine* carried cargo across the Atlantic.  
Sunk in the Atlantic Ocean off the Irish coast  
in 1917 by a German submarine.



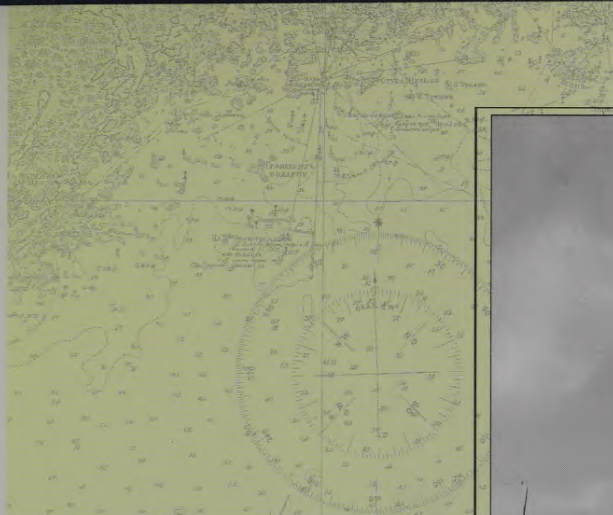
Barkentīna *Dsenis*. Uzbūvēta 1904. gadā Ķirbižos.  
292 BRT/248 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Dsenis* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
1930. gadā pārdots īpašniekiem Igaunijā.

Barquentine *Dsenis*. Built in 1904 in Ķirbiži.  
292 BRT/248 NRT. Port of registry Riga.  
The *Dsenis* carried cargo across the Atlantic.  
Sold to owners in Estonia in 1930.



Barkentīna *Equator*. Uzbūvēta 1892. gadā Ainažos.  
432 BRT/347 NRT. Piederības osta Ainaži, vēlāk Rīga.  
*Equator* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Pazuda bez vēsts 1924. gadā Atlantijas okeānā.

Barquentine *Equator*. Built in 1892 in Ainaži.  
432 BRT/347 NRT. Port of registry Ainaži, later Riga.  
The *Equator* carried cargo across the Atlantic.  
Reported missing in the Atlantic Ocean in 1924.



Gafelšoneris *Amalie*. Uzbūvēts 1885. gadā Pēterupē.  
343 BRT/327 NRT. Piederības osta Rīga.  
Pēc Pirmā pasaules kara pārdots īpašniekiem Somijā.

Gaff schooner *Amalie*. Built in 1885 in Pēterupe.  
343 BRT/327 NRT. Port of registry Riga.  
After World War I the ship was sold to owners in Finland.



Gafelšoneris *Indrik*. Uzbūvēts 1899. gadā Kaltenē.  
229 BRT/219 NRT. Piederības osta Rīga.  
1914. gadā pārdots īpašniekiem Somijā.

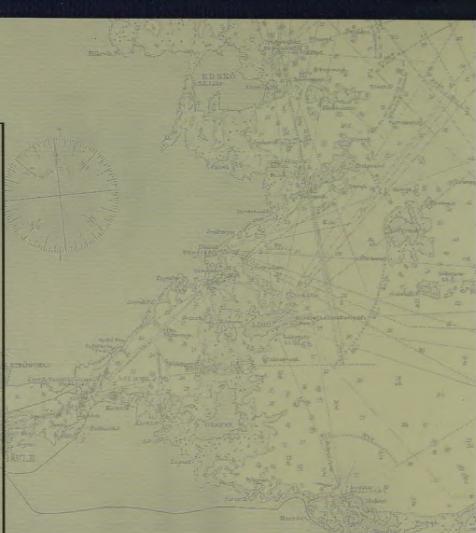
Gaff schooner *Indrik*. Built in 1899 in Kaltene.  
229 BRT/219 NRT. Port of registry Riga.  
In 1914 the ship was sold to owners in Finland.





Gafelšoneris *Peter*. Uzbūvēts 1876. gadā Ainažos.  
261 BRT/245 NRT. Piederības osta Rīga, vēlāk Ainaži.  
Strandēja 1912. gadā Skageraka jūras šaurumā pie Skagenas.

Gaff schooner *Peter*. Built in 1876 in Ainaži.  
261 BRT/245 NRT. Port of registry Riga, later Ainaži.  
Stranded in 1912 in the Strait of Skagerak off Skagen.



Gafelšoneris *Vizma* (agrāk Fritz Gustav).  
Uzbūvēts 1894. gadā Ķirbižos.  
340 BRT/307 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Vizma* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1924. gadā Atlantijas okeānā  
pie Spānijas.

Gaff schooner *Vizma* (earlier Fritz Gustav).  
Built in 1894 in Ķirbiži.  
340 BRT/307 NRT. Port of registry Riga.  
The *Vizma* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1924 in the Atlantic Ocean  
off Spain.





Barkentīna *Latwija*. Uz būvēta 1897. gadā Kaltēnē.  
450 BRT/425 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Latwija* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1906. gadā Atlantijas okeānā pie Brazīlijas.

Barquentine *Latwija*. Built in 1897 in Kaltene.  
450 BRT/425 NRT. Port of registry Riga.  
The *Latwija* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1906 in the Atlantic Ocean off the Brazilian coast.





Gafelšoneris *Janow*. Uzbūvēts 1898. gadā Ainažos.  
202 BRT/183 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Janow* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Strandēja 1921. gadā Baltijas jūrā pie Ēlandes salas.

Gaff schooner *Janow*. Built in 1898 in Ainaži.  
202 BRT/183 NRT. Port of registry Riga.  
The *Janow* carried cargo across the Atlantic.  
Stranded in 1921 in the Baltic Sea off Öland.



Gafelšoneris *Stars*. Uzbūvēts 1902. gadā Upesgrīvā.  
263 BRT/228 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Stars* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1913. gadā pie Lielbritānijas.

Gaff schooner *Stars*. Built in 1902 in Upesgrīva.  
263 BRT/228 NRT. Port of registry Riga.  
The *Stars* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1913 off Great Britain.



Gafelšoneris *Uranus*. Uzbūvēts 1908. gadā Kaltenē.  
279 BRT/237 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Uranus* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
1927. gadā pārdots īpašniekiem Lielbritānijā.

Gaff schooner *Uranus*. Built in 1908 in Kaltene.  
279 BRT/237 NRT. Port of registry Riga.  
The *Uranus* carried cargo across the Atlantic.  
In 1927 the ship was sold to owners in Great Britain.

SUNDERLAND.



Gafelšoneris *Kalps*. Uzbūvēts 1904. gadā Upesgrīvā.  
284 BRT/246 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Kalps* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
1918. gadā Atlantijas okeānā to nogremdēja Vācijas zemūdene.  
Centrā kapteinis Dāvids Tomsons (1874-1942).

Gaff schooner *Kalps*. Built in 1904 in Upesgrīva.  
284 BRT/246 NRT. Port of registry Riga.  
The *Kalps* carried cargo across the Atlantic.  
Sunk in 1918 in the Atlantic Ocean by a German submarine.  
Centre: captain Dāvids Tomsons (1874-1942).



Gafelšoneris *Sinams*. Uzbūvēts 1902. gadā Upesgrīvā.  
299 BRT/248 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Sinams* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1927. gadā Somu līcī pie Tallinas.

Gaff schooner *Sinams*. Built in 1902 in Upesgrīva.  
299 BRT/248 NRT. Port of registry Riga.  
The *Sinams* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1927 in the Gulf of Finland off Tallinn.





Barkentīnas *Rota* modelis. Burinieks uzbūvēts 1886. gadā Liepupē.  
368 BRT/323 NRT. Piederības osta Rīga.  
Viens no pirmajiem Latvijas piejūras ciemos ūdenī nolaistajiem  
buriniekiem, kas šķērsoja ekvatoru. Gāja bojā 1894. gadā Karību  
jūrā pie Kolumbijas.

Model of the barkentine *Rota*. The ship was built in 1886 in Liepupe.  
368 BRT/323 NRT. Port of registry Riga.  
One of the first sailing ships to have crossed the equator and built at  
a Latvian coastal village. Shipwrecked in 1894 in the Caribbean Sea  
off the Colombian coast.



Barka *Japan*. Uzbūvēta 1869. gadā Zviedrijā. 689 BRT/669 NRT.  
Piederības osta Rīga. Īpašnieks - latviešu kuģniecības sabiedrība "Austra".  
*Japan* bija viens no lielākajiem un skaistākajiem latviešu īpašniekiem  
piederošajiem buriniekiem.

Bark *Japan*. Built in 1869 in Sweden. 689 BRT/669 NRT.  
Port of registry Riga. Shipowner Latvian shipping company 'Austra'.  
The *Japan* was one of the largest and most beautiful ships  
owned by Latvian shipowners.





Pastkartes ar ostu skatiem, kuras apmeklēja latviešu kuģi un jūrnieki.

Postcards with the views of the ports, visited by Latvian ships and seamen.



Gafelšoneris *Walda*. Uzbuvēts 1901. gadā Ventspilī.  
267 BRT/225 NRT. Piederības osta Ventspils.  
*Walda* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Pēc Pirmā pasaules kara pārdots.

Gaff schooner *Walda*. Built in 1901 in Ventspils.  
267 BRT/225 NRT. Port of registry Ventspils.  
The *Walda* carried cargo across the Atlantic.  
The sailing ship was sold after World War I.





Tālbraucējs kapteinis Mārtiņš Sņikeris (1862-1908) – pa kreisi. Viņš vadīja buriniekus *Pollux*, *Banga*, *Ingeborg*, *Pittan* un *Brihnums*. Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības priekšnieks tālbraucējs kapteinis Jānis Sakne (1863-1927). Viņš vadīja buriniekus *Equator*, *Vega* (igauņu kuģis) un *Fritz Gustav*.

Sea captain Mārtiņš Sņikeris (1862-1908), left. He navigated the sailing ships *Pollux*, *Banga*, *Ingeborg*, *Pittan* and *Brihnums*. Sea captain Jānis Sakne (1863-1927), chairman of the Latvian Association of Sea Captains. He navigated the sailing ships *Equator*, *Vega* (an Estonian vessel) and *Fritz Gustav*.



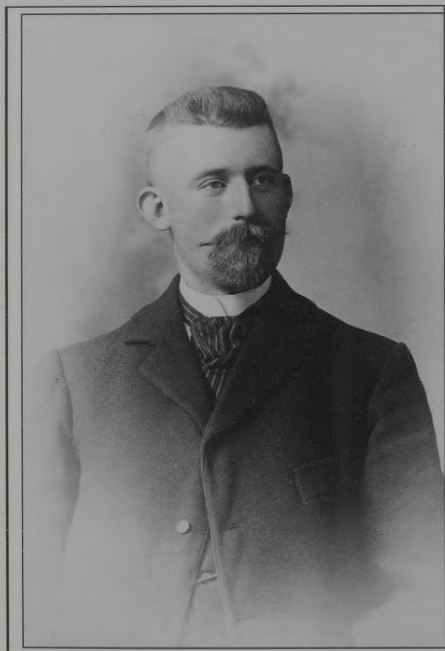
Tālbraucējs kapteinis Jānis Zilemans (1860-1933). Viņa vadītais burinieks *Roma* 12 dienās, uzstādot ātruma rekordu, šķērsoja Atlantijas okeānu.

Sea captain Jānis Zilemans (1860-1933). His ship *Roma* crossed the Atlantic in 12 days, setting a speed record.



Tālbraucējs kapteinis Gustavs Martinsons (1862-1908). Viņš vadīja buriniekus *Liwadia*, *Ernest Alfred* un *Regulus*.

Sea captain Gustavs Martinsons (1862-1908). He navigated the sailing ships *Liwadia*, *Ernest Alfred* and *Regulus*.



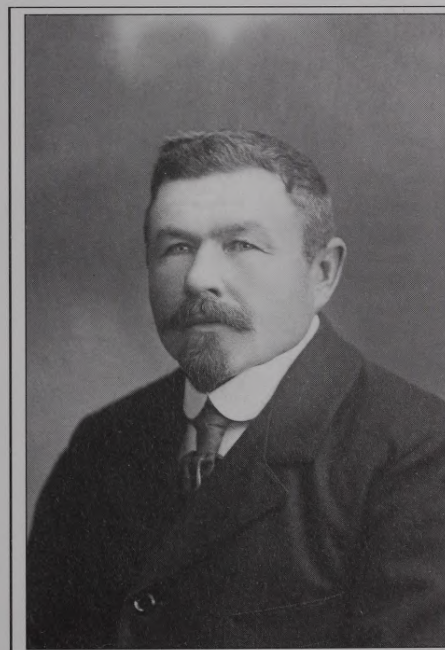
Tālbraucējs kapteinis un kuģu īpašnieks  
Märtiņš Štāls (1878-1910).  
Viņš vadīja buriniekus *Stahl*, *Noah* un *Zenson*.

Sea captain and shipowner  
Märtin Štāls (1878-1910).  
He navigated the sailing ships *Stahl*, *Noah* and *Zenson*.



Tālbraucējs kapteinis un Ārensburgas  
(Kuresāre Igaunijā) jūrskolas priekšnieks  
Jānis Princis (1846-1923).  
Viņš vadīja buriniekus *Lisette* un *Austra*.

Sea captain and headmaster of the Arensburg  
(Kuressaare, Estonia) Naval School  
Jānis Princis (1846-1923).  
He navigated the sailing ships *Lisette* and *Austra*.



Tālbraucējs kapteinis  
Märtiņš Dambekalns (1873-1953).  
Viņš vadīja buriniekus *Indrik* un *Austra*.

Sea captain  
Märtin Dambekalns (1873-1953).  
He navigated the sailing ships *Indrik* and *Austra*.



Tālbraucējs kapteinis un kuģu īpašnieks Pēteris Pavārs (1873-1947) ar ģimeni.  
Viņš vadīja buriniekus *Puhlin, Ans, Kristian, Presto* un *Paul*.

Sea captain and shipowner Pēteris Pavārs (1873-1947) with his family.  
He navigated the sailing ships *Puhlin, Ans, Kristian, Presto* and *Paul*.



Tālbraucējs kapteinis Eduards Vikmanis (1866-1916) ar ģimeni.  
Viņš vadīja buriniekus *Rota, Peter Paul, Noas* un *Betty*.

Sea captain Eduards Vikmanis (1866-1916) with his family.  
He navigated the sailing ships *Rota, Peter Paul, Noas* and *Betty*.



Gafelšoneris *Eufrosine*. Uzbūvēts 1902. gadā Pļieņciemā.  
293 BRT/245 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Eufrosine* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
Gāja bojā 1926. gadā Ziemeļjūrā.

Gaff schooner *Eufrosine*. Built in 1902 in Pļieņciems.  
293 BRT/245 NRT. Port of registry Riga.  
The *Eufrosine* carried cargo across the Atlantic.  
Shipwrecked in 1926 in the North Sea.





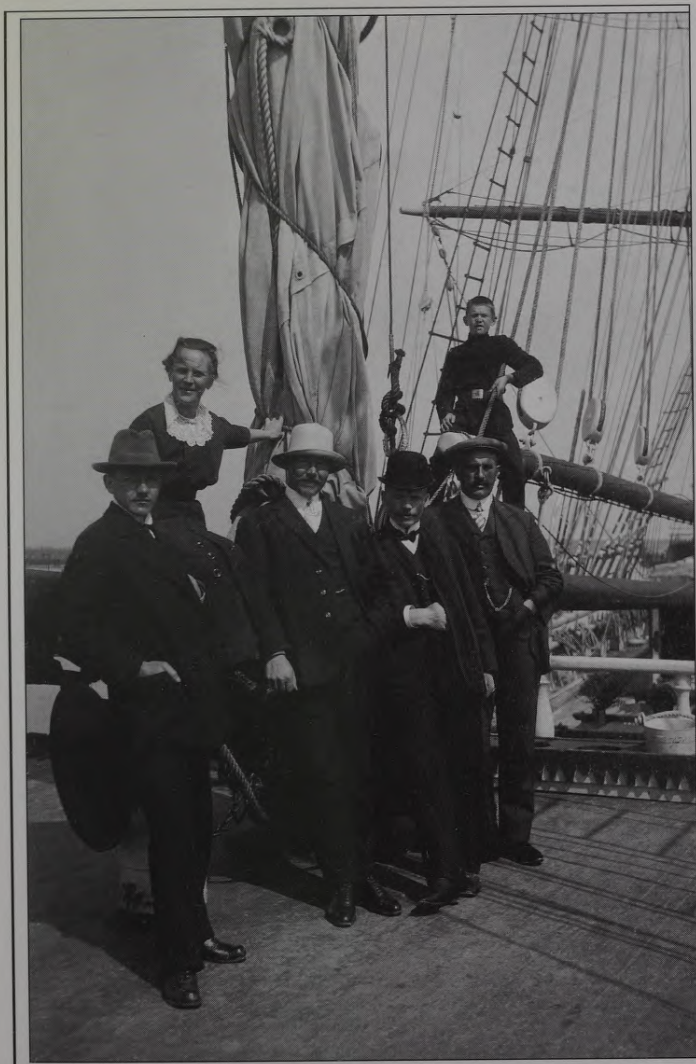
Trismastu barkentīnas *Nimrod* komanda.  
Kapteinis Mārtiņš Āboliņš (1860-?) otrais no kreisās.

Crew of the three-masted barquentine *Nimrod*.  
Second from the left - captain Mārtiņš Āboliņš (1860-?).



Trismastu gafelšonera *Tehwija* komanda.  
Kapteinis Jānis Gustavs Martinsons (1866-?)  
1. rindā trešais no kreisās.

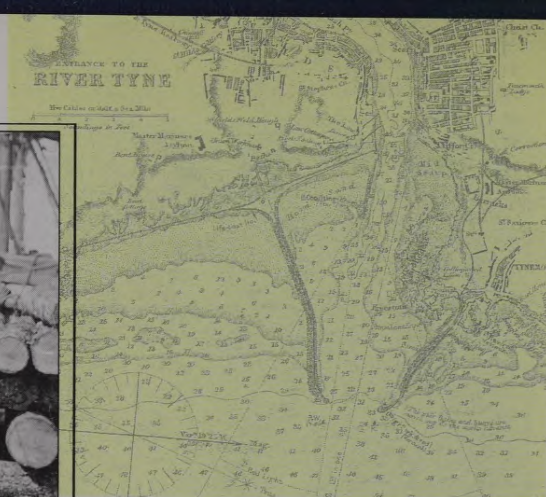
Crew of the three-masted gaff schooner  
*Tehwija*. Front, third from the left - captain  
Jānis Gustavs Martinsons (1866-?).



Trīsmastu barkentīnas *Equator* komanda.  
 Kapteinis Jānis Asaris (1885-1942) 1. rindā otrais no kreisās.  
 Crew of the three-masted barquentine *Equator*.  
 Front, second from the left – captain Jānis Asaris (1885-1942).



Trīsmastu gafelšonera *Mateus* komanda.  
 Crew of the three-masted gaff schooner *Mateus*.



Trīsmastu gafeļšonera *Jacob Maria* komanda.  
 Kapteinis Didriķis Grīnvalds (1874-1913)  
 1. rindā centrā.

Crew of the three-masted gaff schooner  
*Jacob Maria*. Front, in the centre -  
 captain Didriķis Grīnvalds (1874-1913).



Trīsmastu gafeļšonera *Uranus* komanda.  
 Kapteinis Frīcis Dambekalns (1885-1965) 1. rindā centrā.

Crew of the three-masted gaff schooner *Uranus*.  
 Front, in the centre - captain Frīcis Dambekalns (1885-1965).



Trīsmastu gafeļšonera *Anna Maria* komanda.  
 Kapteinis Remberts Rungainis (1888-ap 1942) 1. rindā pirmais no kreisās.

Crew of the three-masted gaff schooner *Anna Maria*.  
 Front, first from the left - captain Remberts Rungainis (1888-about 1942).



Gafelšoneris *Christian Woldemar*. Uzbūvēts 1903. gadā Pēterupē.  
 290 BRT/215 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Christian Woldemar* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
 1929. gadā buriniekam Liepājā iebūvēja motoru un nosauca par *Pikolu*.  
 Gāja bojā 1929. gadā Baltijas jūrā pie Igaunijas.

Gaff schooner *Christian Woldemar*. Built in 1903 in Pēterupe.  
 290 BRT/215 NRT. Port of registry Riga.  
 The *Christian Woldemar* carried cargo across the Atlantic.  
 In 1929, she had an engine installed and was renamed *Pikols*.  
 Shipwrecked in 1929 in the Baltic Sea off Estonia.

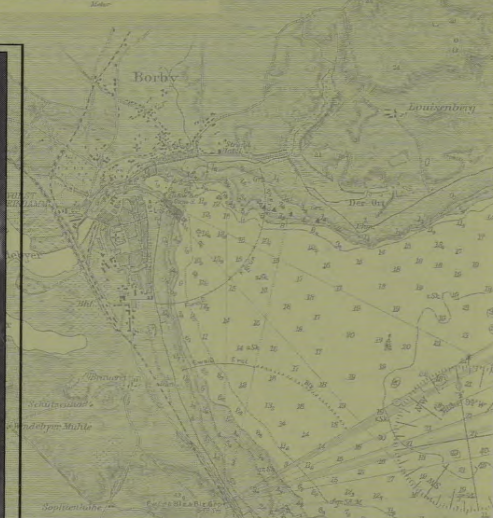




ECKERNFÖRDE

Maßstab 1 : 25000

100 200 300



Latviešu jūrnieki Laplatā (Argentīna) ap 1900. gadu.

Latvian seamen in La Plata (Argentina) c. 1900.



Kapteiņa Gustava Pīkšēna kāzas 1906. gadā  
uz trismastu gafelšonera *Arius*.

Captain Gustavs Pīkšēns' wedding party on board  
the three-masted gaff schooner *Arius*, 1906.



Kapteiņa Bernhārda Rikarda (dz. 1877)  
bēres 1923. gadā Kārdifā (Lielbritānija).

Burial of captain Bernhārds Rikards (b. 1877)  
in 1923, Cardiff (Great Britain).



Jūrnieka lāde. 19. gs. beigās–20. gs. sākums.

Sailor's chest. End of the 19th-early 20th cent.





Kuģa lukturis. 19. gs. beigas.

Ship's lantern. End of the 19th cent.



Cirkulis, tauku rags, buru šujamais cimdus un "kuģa kaķis".  
19. gs. beigas-20. gs. sākums.

Compasses, a fat horn, a sailmaker's mitten and a cat-o'-nine-tails.  
End of the 19th-early 20th cent.



Burinieku bloki. 19. gs. otrā puse-20. gs. sākums.

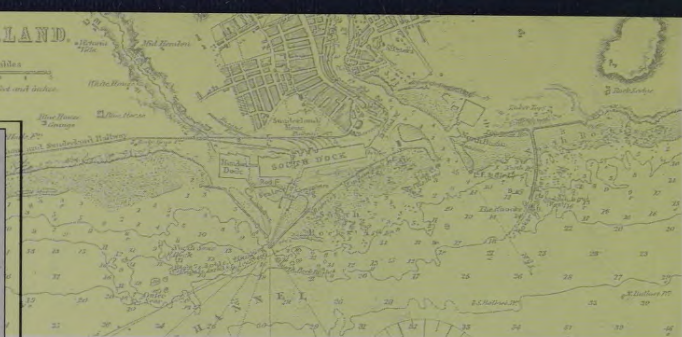
Blocks of sailing ships. Second half of the 19th-early 20th cent.



Gafelšoneris *Widwud*. Uzbūvēts 1903. gadā Duntē. 299 BRT/249 NRT. Piederības osta Rīga. *Widwud* veda kravas pāri Atlantijas okeānam un bija viens no retajiem latviešu buriniekiem, kas kuģoja arī Indijas okeānā. Gāja bojā Pirmā pasaules kara laikā - 1917. gadā ceļā no Lielbritānijas uz Islandi Norvēģu jūrā to nogremdēja Vācijas zemūdene.

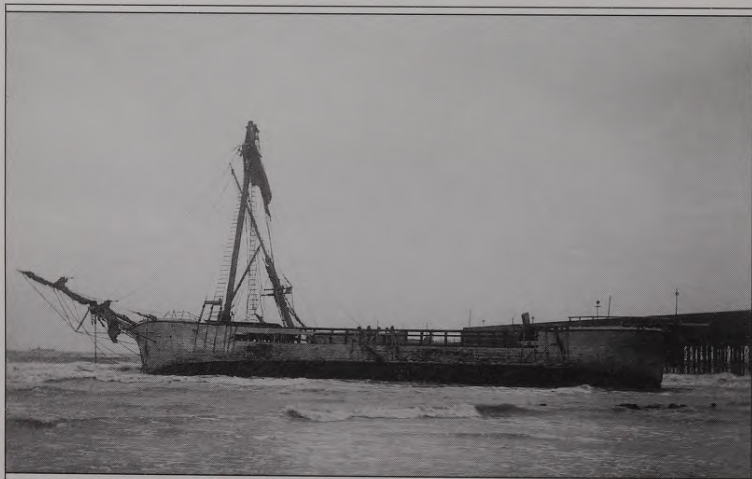
Gaff schooner *Widwud*. Built in 1903 in Dunte. 299 BRT/249 NRT. Port of registry Riga. The *Widwud* carried cargo across the Atlantic and was one of the few Latvian ships to sail also in the Indian Ocean. Shipwrecked in World War I - in 1917. En route from Britain to Iceland, she was sunk in the Norwegian Sea by a German submarine.





Trismastu barkentina *Anna Olga* strandēja  
1912. gadā pie Liverpūles (Lielbritānija).

The stranded three-masted barquentine *Anna Olga*  
in 1912 off Liverpool (Great Britain).



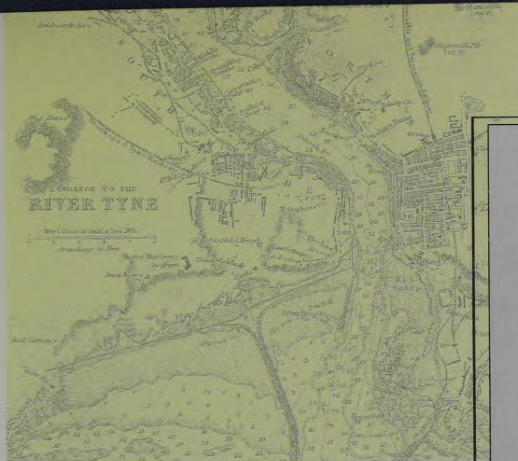
Trismastu gafelšoneris *Daina* strandēja  
1926. gadā Ziemeļjūrā pie Zēbriges (Beļģija).

The stranded three-masted gaff schooner *Daina*  
in 1926 in the North Sea off Seebrige (Belgium).



Trismastu gafelšoneris *Kaleten* strandēja  
1914. gadā pie Kasablankas (Maroka).

The stranded three-masted gaff schooner *Kaleten*  
in 1914 off Cassablanca (Morocco).



Trismastu barkentīna *Hiram* 1912. gadā remontā Plimutā (Lielbritānija) pēc vētras laikā Atlantijas okeānā gūtajiem bojājumiem.

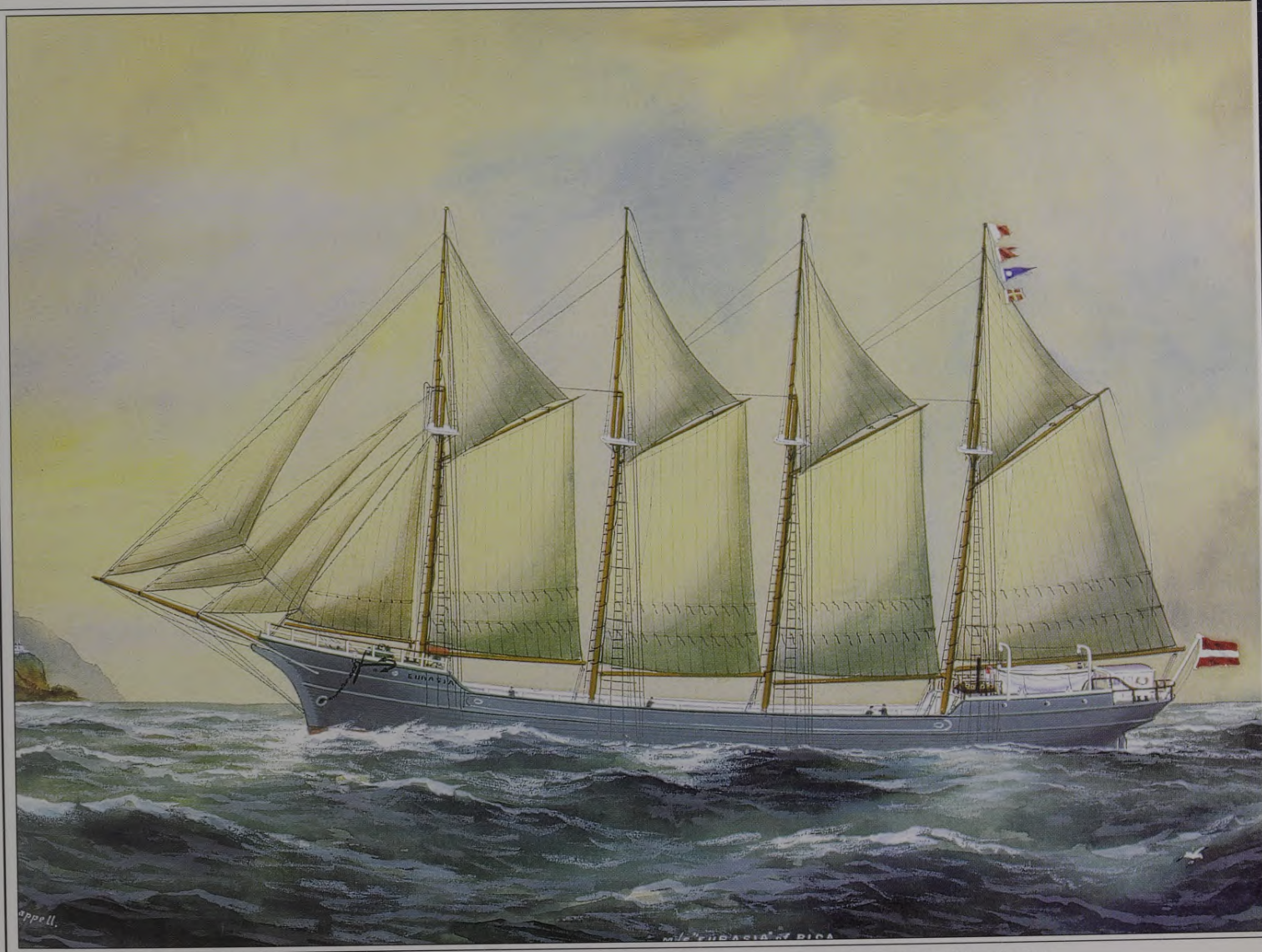
The tree-masted barquentine *Hiram* in 1912 in Plymouth (Great Britain) under repairs due to storm-inflicted damage in the Atlantic Ocean.





Barkentīnas *Andreas Weide* modelis. Burinieks uzbūvēts 1891. gadā Ainažos.  
572 BRT/544 NRT. Piederības osta Ainaži.  
Lielākais Latvijas piejūras ciemos ūdenī nolaistais burinieks un pirmais četrmastnieks.  
Guva bojājumus 1901. gadā Āfrikas piekrastē pie Zālā raga salām un 1902. gada sākumā  
kopā ar kravu pārdots.

Model of the barquentine *Andreas Weide*. The ship was built in 1891 in Ainaži.  
572 BRT/544 NRT. Port of registry Ainaži.  
The first four-masted and largest sailing ship built at a Latvian coastal village.  
Suffered damage in 1901 off the coast of Africa at the Cape Verde Islands.  
Sold with the cargo in the beginning of 1902.



Gafelšoneris (ar motoru) *Eurasia*. Uzbūvēts 1925. gadā Pļieņciemā.  
 528 BRT/513 NRT. Piederības osta Rīga.  
*Eurasia* veda kravas pāri Atlantijas okeānam.  
 Gāja bojā 1933. gadā orkāna laikā Atlantijas okeānā pie Trinidadas.

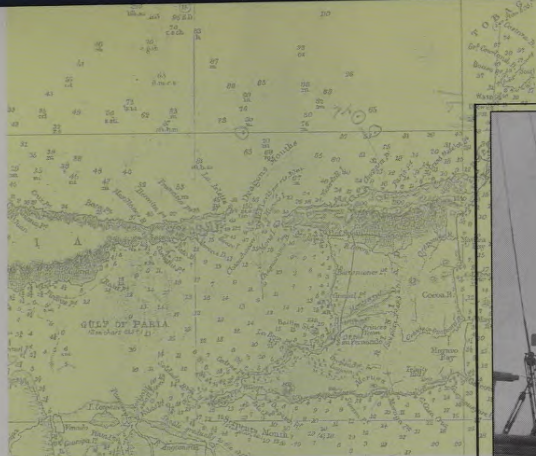
Gaff schooner (with an engine) *Eurasia*. Built in 1925 in Pļieņciems.  
 528 BRT/513 NRT. Port of registry Riga.  
 The *Eurasia* carried cargo across the Atlantic.  
 Shipwrecked in 1933 in a hurricane in the Atlantic Ocean off Trinidad.





Gafelšonera (ar motoru) *Eurasia* modelis.  
Pedējais Latvijas piejūras ciemos ūdenī nolaistais tālbraucējs burinieks.

Gaff schooner (with an engine) *Eurasia*. Model.  
The last seagoing sailing ship, launched in the waters of Latvian coastal villages.



Ainažu osta 1914. gadā.  
Port of Ainaži, 1914.

Ventspils — Windau.



Ventspils osta 20. gadsimta sākumā.  
Port of Ventspils, early 20th cent.

ЛИБАВА. Гавань. — LIBAU. Hafen.

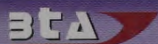


Liepājas osta 20. gadsimta sākumā.  
Port of Liepāja, early 20th cent.





Рига. Набережная Двины.  
RIGA. Dünaufer



## A/S «BALTIJAS TRANSPORTA APDROŠINĀŠANA» PIEDĀVĀ ŠĀDU JŪRAS UN OSTU RISKU APDROŠINĀŠANU:

- Ostu pārvaldes civiltiesiskās atbildības apdrošināšana (Port authorities liability insurance).
- Kuģu un kuģu īpašnieku civiltiesiskās atbildības apdrošināšana (Marine and ship owners liability insurance).
- Kuģu aģentu civiltiesiskā apdrošināšana (Ship agents insurance).
- Ekspedītoru, autopārvadātāju, stīvidoru civiltiesiskās atbildības apdrošināšana (Forwarders, transport operators, stevedores liability insurance).
- Kravu apdrošināšana.  
A/S "BTA" piedāvā klientiem izmantot šādus kravas apdrošināšanas polišu veidus:  
polises vienam kravu pārvadājumam;  
ģenerālā polise, kas tiek izrakstīta uz gadu un ir paredzēta regulāriem kravu pārvadājumiem.
- Ostu īpašumu un celtniecības risku apdrošināšana (Property and construction risks insurance).
- Papildus sniedzam konsultācijas par nepieciešamās dokumentācijas sastādīšanu, palīdzam noregulēt pretenzijas, kas izvirzītas pret mūsu klientiem.



Informācija: Jūras un kravu apdrošināšanas departaments. Tālr: 7331903, faksa: 7333487





# State Shareholders Company Riga Commercial Port

Riga Commercial Freeport has available more than 430 hectares of riverside land areas for development, for distribution, manufacturing and added - value activities and investment.

It is administered by the State Shareholders Company "Riga Commercial Port", which provides a "one-stop" facility for all Freeport activities including:

- \*Land lease and licensing for Freeport Users and Developers;
- \*All supporting services, Security and internal rail and data network logistics for its Users;
- \*Setting of all tariff levels for the vessel dues and User services.

Riga Commercial Freeport is one of the main ports of Latvia, incorporating established private stevedoring companies, and the only fully developed Container Terminal in the Baltic States.

The favorable geographical location of Riga in the Past and nowadays is continuing to make Riga Commercial Freeport to be an important link in the development of trade and sea transportation between East and West.

is the most significant  
link between  
the Baltic Sea and  
the Russian Hinterland

OPERATES WITHIN  
A FREEPORT REGIME



RIGA COMMERCIAL PORT  
5a, Katrinās Street, Riga, LV 1227, Latvia  
Phone 371 7329224, Fax 371 7830215





## Riga Port Authority

6, Eksporta Str., Riga, LV - 1010, Latvia  
Phone: 371 7 322644, 371 7 325350  
Fax: 371 7830051  
E - Mail: [rop@open.lv](mailto:rop@open.lv)

The Port of Riga is a multi-purpose transit port. Situated 15 km alongside the both banks of the Daugava river falling into the Gulf of Riga. The availability of land is considered one of the biggest advantages for development of Riga Port. There are good hinterland connections to freight generating areas. The port is open for shipping all year around with ice-breaker ensuring passage during the severe winter months. Tugs assistance available.

About 27 stevedoring companies are operating in the port. The main commodities handled are: general cargo, containers, various metals, timber / wood, coal, cotton, oil and oil products, chemicals, perishables.

With its tradition of reliable service and a willingness to adapt to new and ever-changing customer requirements the Port of Riga has established a reputation as a port with the ability to handle virtually any cargo quickly, efficiently and economically.





# VENTSPILS BRĪVOSTA

OSTA AR GADSIMTIEM ILGU PIEREDZI

## VENTSPILS FREE PORT

A PORT WITH TRADITIONS OF MANY CENTURIES



**VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDE**

Užavas iela 8, Ventspils, LV-3601, Latvija

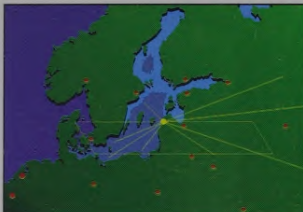


**VENTSPILS FREE PORT AUTHORITY**

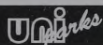
8, Užavas Str., Ventspils, LV-3601, Latvia

Tāl. / Phone: +371 36 22586; 36 22563, Fakss / Fax: +371 36 21297





# BALTIJAS CENTRĀ



## A/S "UNIPARKS"

Latvijas līderis sauskraavu pārkraušanā:

- čuguns, melno un krāsaino metālu velmējumi, refrīžeratorkravas un kokvilna, ferrosakausējumi, fasētas pārtikas un ķīmisko preču kravas un citas ģenerālkraavas;
- specializēta kokvilnas noliktava ar 16 000 t ietilpību; unikāla specializēta beramā ferosilīcija noliktava ar 8 000 t ietilpību;
- iespējams apkalpot līdz 230 m garus kuģus ar 70 000 t celtpēju.



## A/S "KĀLIJA PARKS"

Pēc kravu apgrozījuma - pasaulē lielākais kālija minerālmēslu pārkraušanas termināls:

- minerālmēslu noliktava ar ietilpību 75 000 t ;
- dzelzceļa izkraušanas mezgls ar jaudu 200 vagonu diennaktī;
- pārkraušanas intensitāte - līdz 20 000 t diennaktī;
- iespējams pieņemt kuģus ar celtpēju līdz 75 000 t.



## A/S "VENTSPILS TIRDZNICĪBAS OSTA-G"

Ostas sabiedrību izveidotās servisa firmas uzdevums ir gādāt par stīvidorkompāniju darbības organizatorisko un tehnisko nodrošināšanu, kā arī veikt mārketinga, konsultatīvās, reklāmas un komunikatīvās funkcijas Ventspils tirdzniecības ostas uzņēmumu interesēs.



SIMTGADU  
TRANZĪTA  
TRADĪCIJAS

## VENTSPILS TIRDZNICĪBAS OSTA:

Dzintaru iela 20a, Ventspils, LV-3602, LATVIJA.

Tālrunis +371 36 68778. Fakss +371 36 21231. Telekss 161867 VCP LV.

XLIX  
XLVIII  
XLVII  
XLVI  
XLV  
XLIV  
XLIII  
XLII  
XLI  
XL  
XXXIX  
XXXVIII  
XXXVII  
XXXVI  
XXXV  
XXXIV  
XXXIII  
XXXII  
XXXI  
XXX  
XXIX  
XXVIII  
XXVII

XXIV  
XXIII  
XXII





*Bezpeļņas organizācija Valsts akciju sabiedrība*

## **LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA**

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA (JA) IR VALSTS UZRAUDZĪBAS UN KONTROLES INSTITŪCIJA, UN TĀ VEIC VALSTS FUNKCIJAS, KAS NOTEIKTAS LATVIJAS JŪRAS KODEKSĀ, EIROPAS SAVIENĪBAS DIREKTĪVĀS UN STARPTAUTISKAJĀS JŪRNIECĪBAS KONVENCIJĀS, KURĀM IR PIEVIENOJUSIES LATVIJA.

THE MARITIME ADMINISTRATION OF LATVIA (MAL) IS AN INSTITUTION PERFORMING STATE SUPERVISION AND CONTROL IN ACCORDANCE WITH THE LATVIAN MARITIME CODE, GUIDELINES OF THE EUROPEAN UNION AND INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS ADOPTED IN LATVIA.

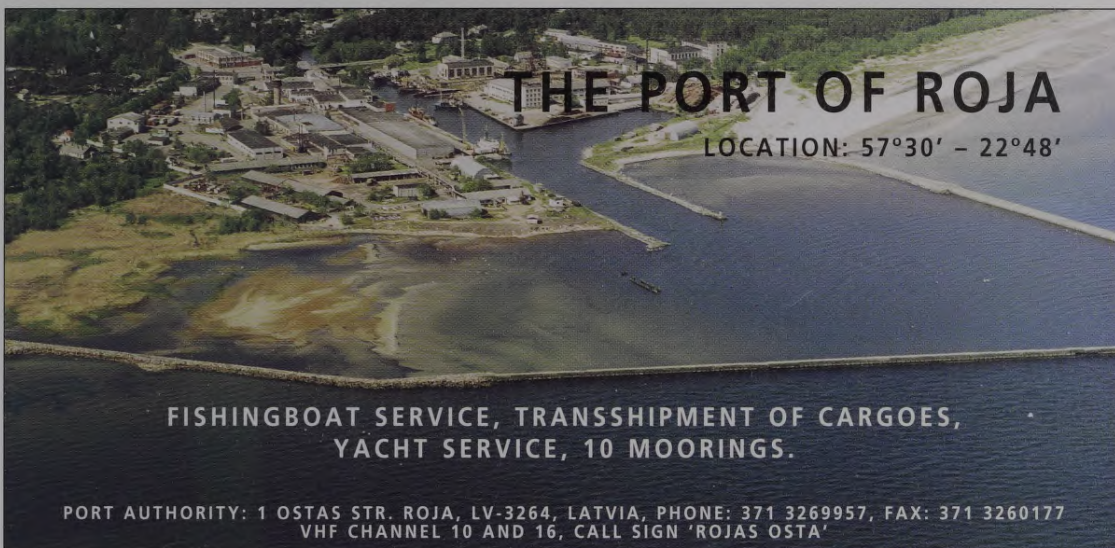
TRIJĀDĪBAS 5, RĪGA, LV-1048, LATVIJA. TĀLR.: 7062101, 7062100, FAKSS: 7860082

**Port of Liepaja -  
natural link  
between  
expanding  
markets**

**LIEPAJA SPECIAL ECONOMIC ZONE**

**4 Feniksa Street, Liepaja, LV 3401, phone: (371) 3427605, fax: (371) 3480252**






# THE PORT OF ROJA

LOCATION: 57°30' – 22°48'

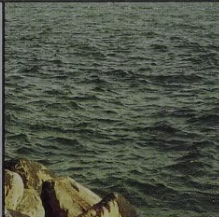

**FISHINGBOAT SERVICE, TRANSSHIPMENT OF CARGOES,  
YACHT SERVICE, 10 MOORINGS.**

PORT AUTHORITY: 1 OSTAS STR. ROJA, LV-3264, LATVIA, PHONE: 371 3269957, FAX: 371 3260177  
VHF CHANNEL 10 AND 16, CALL SIGN 'ROJAS OSTA'



## SALACGRĪVAS OSTAS PĀRVALDE

RĪGAS IEĻA 2, SALACGRĪVA, LV-4033  
TEL.: 371 40 41601,  
MOB. TEL.: 371 9262429,  
FAKSS: 371 7894027

## PĀVILOSTAS OSTAS PĀRVALDE · PĀVILOSTA PORT AUTHORITY

ZVEJAS OSTA	FISHING PORT
KRAVU PARKRAUŠANA	RELOAD OF CHARGOS
JAHTU OSTA	YACHT'S PORT

TEL./FAKSS 371 3486309, DZINTARU 3, PĀVILOSTA, LV-3466, E-MAIL: PAVILOSTA@MAIL.ANET.LV





AKCIJU SABIEDRĪBA

**•AUDA•**

AUDUPES IELA 15/17  
RĪGA, LV-1030, LATVIJA  
REALIZĀCIJAS DAĻA  
TEL./FAKSS: 7353807

ZIVJU NOZVEJA UN APSTRĀDE  
OSTAS PAKALPOJUMI  
KUGU REMONTS UN  
NESTANDARTA IEKĀRTAS  
JAHTKLUBA "AUSEKLIS" PAKALPOJUMI

FISHING AND FISH PROCESSING  
PORT SERVICES  
SHIPREPAIR AND BOAT BUILDING  
YACHT-CLUB

  
**TRANSLĪNIJA BT**

KRAVAS-PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

RĪGA-TRĀVEMINDE (VĀCIJA)-RĪGA  
RĪGA-STOKHOLMA-RĪGA

RĪGAS PASAŽIERU OSTA  
EKSPORTA IELA 3A, RĪGA, LV-1010  
TEL.:7329967, TEL./FAKSS: 7322002





## NATIONAL ASSOCIATION OF LATVIAN SHIPBROKERS & SHIPPING AGENTS

WAS FOUNDED ON 8TH AUGUST 1994

### Basic activities:

- Introduction and implementation of minimum standards for Latvian shipping agents based on recommendations of United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD;
- Introduction and implementation of co-operation agreements related to the matters of shipping agency between Association and Latvian port authorities of- Riga, Ventspils, Liepaja and Salacgriva ports;
- The evaluation of professional skills and requirements for shipping agents with the intention to secure sufficiently high professional level of their services rendered to the shipowners/charterers;
- Intervention with international and national organizations on matters concerning the trade policy of the shipping agency industry;
- Protection of professional interests on national level;
- Distribution of information related to shipping agency business.

President: Jānis Legzdīns  
Secretary General: Raimonds Toms

**LATVIJAS UNIBANKA**

**LATVIJAS unibanka**

[www.unibanka.lv](http://www.unibanka.lv)



UDK 629.12(091)(084)  
Be 666

ISBN 9984-9116-1-6

LATVIEŠU BURINIEKI  
LATVIAN SAILING SHIPS



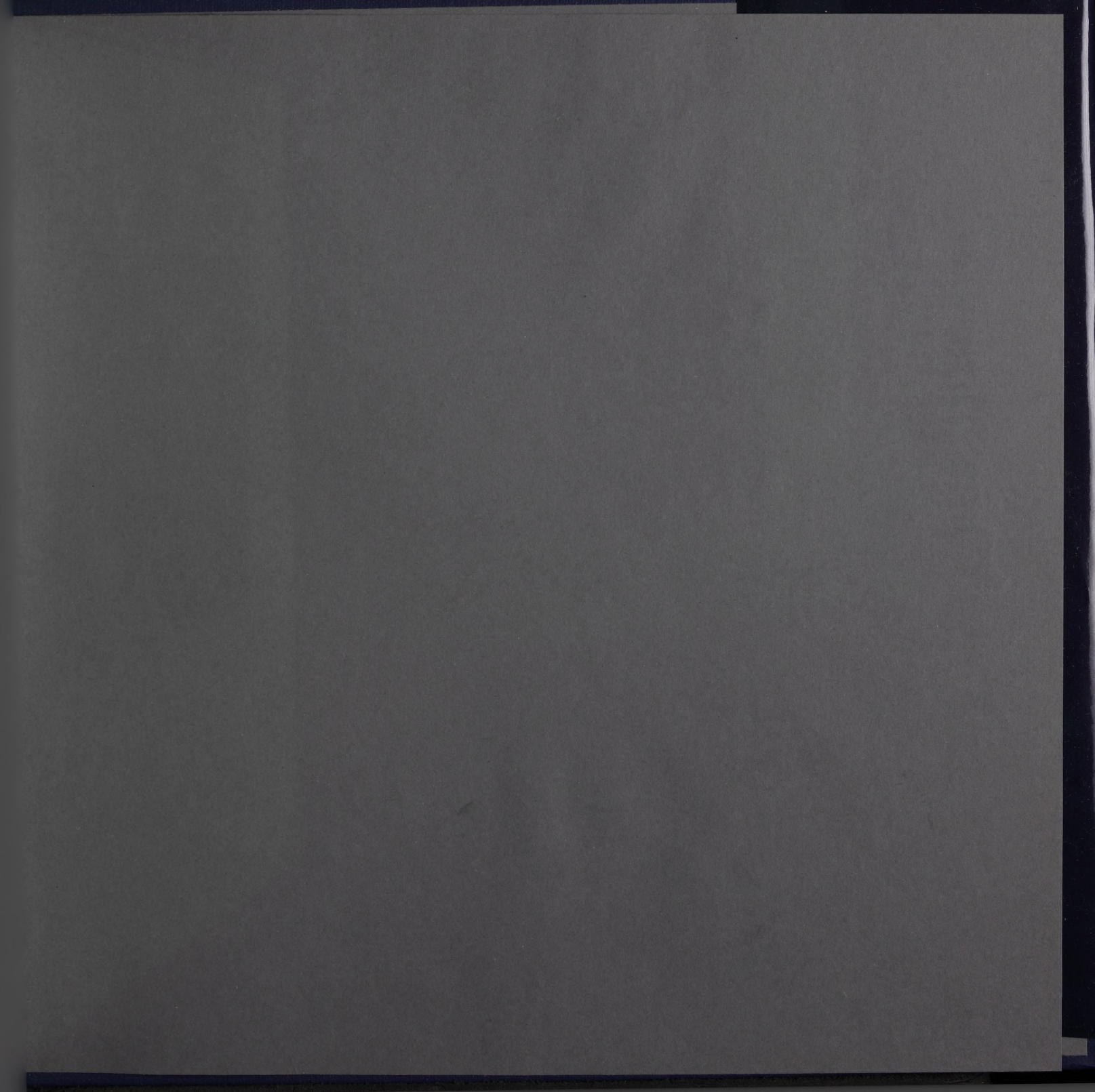
Rīgas osta 20. gadsimta sākumā.  
Port of Riga, early 20th cent.

RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS  
1998

DATORSALIKUMS  
ELĪNA KĻAVIŅA

SAGATAVOTS UN IESPIESTS SIA "APGĀDS JĀNA SĒTA"





6.85

OBLIGĀTAIS  
EKSEMPLĀRS

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0304045263

LIELBRITĀNIJA  
GREAT BRITAIN



LATVIEŠU BURINIEKU REISI  
ROUTES OF LATVIAN SAILING SHIPS

98-4  
L158

# LATVIEŠU BURINIEKI



*Jacob von Kainasch. Cap. J. Osolin. 1894*

# LATVIAN SAILING SHIPS