



Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2002



2003-3
L 249

L
65

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2002

RĪGA 2002

Latvijas Nacionālā
bibliotēka

03030 216039

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA

2002

Redkolēģija:

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Gints Šimanis, Ilze Bernsone.

Datorgrafika:

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, J. Deinata, U. Kalmaņa, H. Apoga, A. Bērziņa foto, kā arī foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas Brīvostas pārvaldes, Ventspils Brīvostas pārvaldes, Latvijas Ostu attīstības fonda, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras akadēmijas un SIA «Jūras Vēstis» krājuma.

Makets sagatavots SIA «Jūras Vēstis»

© Latvijas Jūrniecības savienība

Nebūsim malāstāvētāji!

Jau desmitā Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata nāk lasītāju rokās, un, šķiet, saturiski te viss ir kā ierasts. Varbūt nedaudz neierasta un arī nesaprotama ir jūrnieceības sabiedrības tāda kā neieinteresētība Jūrnieceības gadagrāmatas izdošanā. Tā vien šķiet, ka paši isti nevaram izšķirties, vai tradīcijas turpināt un par sevi nākotnei liecību atstāt, vai labāk ir tad, ja no tevis nevienam neko nevajag? Skaidrs ir viens, ja – «kreks, breks, feks» – kāds uzburtu naudiņu vai rakstītāji strādātu vienīgi entuziasma mudināti, tad varētu kaut vairākas grāmatas gadā izdot! Lasītāju netrūktu! Bet citādi tiešām viss ir pa vecam. Vienīgi varbūt vēl priekšvārdu minorīgā forma pāraugusi mažorā, tuvinoties grāmatas satura intonācijai, kas gadu gaitā nav bijusi ne skumja, ne bezcerīga. Tā teikt, «Raudāja, māte, raudāja meita...» laiks ir pagājis. Jo mūsu jūrlietās šos atjaunotnes gadus nemaz tik briesmīgi nav gājis – ostas nostiprinājušās, flote privatizēta, vienīgi «truba» politisko vētru rezultātā izsūsējusi. Ko darīt, tirgus rosina pārorientēties, jo Latvijā, lūk, taču atnākuši jaunie laiki. Savukārt Kremlim savu uzņēmēju un līdzcilvēku ciešanas kalpo kā politisks ierocis, lai brīvā tirgus apstākļos to stingri reglamentētu – tev būs naftu kraut Primorskā, bet banānus – Sanktpēterburgā. Un kuģiem ar sviestu un vistu stilbiņiem tur mēnešiem jāstāv reidā, lai tos izkrautu, tāpat kā auto vadītājiem pie Krievijas dzelzs vārtiem, jo dumpošanās un revolūcijas ir šis valsts stihija. Un asredzīgo, kuri nokliesies – «Tārpi zupā!» – taču netrūks arī šobaltdien.

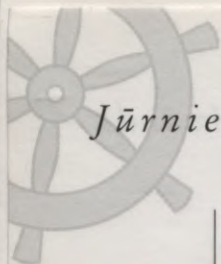
Izvērtējot 2002. gada Latvijas ostu rādītājus, vispirms uzmācas tādas kā bažas-kopējie rādītāji kritas, nevaram izturēt krunku! Tallina, Sanktpēterburga, Klaipēda, Primorska, Gdaņska! Kā viņiem auguši kravu apjomi! Un visvairāk, protams, kaulā kož tuvāko kaimiņu – igauņu un lietuviešu panākumi. Par tuvāko vajadzētu tā kā priecāties, brāji vien ir, bet nekādas prieka asaras acīs neriešas! Drīzāk kamolu kaklā save! pašu nespēja. Nē, katastrofāls nekas jau nav noticis! Rīgai, Liepājai un Skultei kravu apgrozījuma dinamika ir strauji augšupejoša. Arī Ventspils, kopumā ņemot, strauji auļojošā zirga seglos turas. Taču tīri intuitīvi tomēr jūtams, ka kaut kas nav īsti kārtībā!

Bažas pastiprina sarunās ar uzņēmējiem un ostiniekiem dzirdētais gan par likumdošanas likločiem, kas dažu labu reizi met tādas cilpas, kas rada draudus savilkties ap ostinieku kaklu, gan par varas struktūru norobežošanas no svarīgu ostu problēmu risināšanas. Valsts neinteresētība izkristalizē atziņu, ka neviens, īpaši jau nu valsts, tev nepalīdzēs un katram pašam vien savas problēmas būs jārisina. Kā tautā mēdz teikt – katrs pats savas laimes kalējs!

Tāpēc jau kuro gadu jūrnieceības un ostu biznesa cilvēki paši meklē sabiedrotus. Veismīgākie trūkumu necieš. Un raudāt pašiem par sevi nu gan nebūtu vērts. Ir lietas, kurās jūtamies stipri – paškritikā, nākotnes centienos un optimismā, ko vieš ne jau žēlabas, bet gan sevis varēšanas apzināšana.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Neviens darbs nav mazsvarīgs

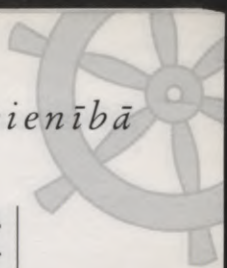
2002. gada 25. janvārī notika Jūrniecības savienības kopsapulce, kurā jūrniecības nozares darbinieki un veterāni kopīgi apskatīja nozarei svarīgus jautājumus, pieņēma lēmumus un Rezolūciju, kura 2002. gadā bija tāds kā Jūrniecības savienības valdes un valdes priekšsēdētāja pamatuzdevums. Daudzi priekšlikumi Rezolūcijā netika iekļauti, bet kalpoja par pamudinājumu tālākajam darbam. Par Jūrniecības savienības 2002. gadā padarīto stāsta valdes priekšsēdētājs **ANTONS VJATERS**.

Jūs jau visi atceraties, cik saasināts vēl 2002. gada sākumā un arī gandrīz visa gada garumā bija «Latvijas Kuģniecības» privatizācijas jautājums. Mums jāapzinās, ka visus aizvadītos gadus LK tika noplicināta, jo valsts ņēma līdzekļus, lai glābtu «Banku Baltija», norēķinātos par kurināmo un tamlīdzīgi. Līdzekļi tolaik netika ieguldīti flotes atjaunošanā, tāpēc tagad no jaunajiem īpašniekiem nevaram gaidīt īpašus brīnumus. Līdz pēdējam brīdim LJS sekoja LK privatizācijas gaitai un aktīvi izteica savu viedokli. Privatizācija satrauca ne tikai jūrniecības sabiedrību, bet gandrīz visus Latvijas iedzīvotājus. Nevarētu teikt, ka satraukumam un apspriešanai nebūtu bijis pamata. LK taču bija valsts īpašums, tātad katrs no mums līdztiesīgs šīs privatizācijas dalībnieks. Diemžēl līdztiesība mūsu valstī ir tikai šķietama, jo pilsoņu viedokli augstākie varas pārstāvji uzklausa visai nelabprāt vai neuzklausa vispār. Tagad LK ir privāts uzņēmums, un mēs varam tikai ticēt, ka šī privatizācija ir bijusi veiksmīga, valsts un katrs tās pilsonis no privatizācijas ir ieguvis maksimāli lielu labumu. Varam arī cerēt, ka LK kā privātuzņēmuma attīstība būs sekmīga un tā neizzudīs no šī biznesa aprites. Praktiski jautājumu, ko daudzu gadu garumā Jūrniecības savienība aktualizēja kā svarīgāko, tagad no dienas kārtības var noņemt, jo iejaukties un ietekmēt privāta biznesa intereses un darbību mēs nespējam. Tādas nav nedz mūsu tiesības, nedz mūsu kompetence. Taču interesi par LK tālāko attīstību mēs noteikti saglabāsim. Vēl jo vairāk tāpēc, ka LK ir Latvijas Jūrniecības savienības biedre un tālāko sadarbību varētu veidot abpusēji izdevīgu. Domāju, ka mūsu aktivitātes arī nav palikušas gluži bez rezonanses, jo LJS viedoklis par LK privatizāciju tika uzklauss un daudzas lietas iestrādātas privatizācijas noteikumos

Sadarbība ar valsts institūcijām

Ja atceramies, kā 2001. gadā mēģinājām izveidot sadarbību ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu un cik nesekmīgs bija šis process, tad gribētos teikt, ka arī 2002. gadā mūsu sadarbība nav ieguvusi pozitīvu virzību. Vēlos atgādināt, ka pagājušajā Jūrniecības savienības kopsapulcē piedalījās «Jaunā laika» līderis, tagadējais Ministru prezidents Einars Repše. 2002. gadā sākām ciešu sadarbību ar partiju «Jaunais laiks», izstrādājām un iesniedzām LJS redzējumu par jūrniecības un zvejniecības jautājumiem, kas saistīti ar kuģošanu, nozares attīstību un tālāko virzību. Uz tā pama





ta jūrniecības jautājumu risināšanai tika izveidota darba grupa, kas darbojas arī tagad. Ceru, ka jūrniecības darba grupa pārtaps Saeimas Tautsaimniecības komisijas apakškomisijā, tikai tadā gadījumā tās pastāvēšana iegūs jaunu jēgu. Vēl tikai jāpiebilst, ka darba grupu vada Jūrniecības savienības valdes loceklis Pāvels Rebenoks – jauns, aktīvs cilvēks, kurš daudzu jautājumu risināšanā ienes jaunu redzējumu. Ir svarīgi, lai aktīvajā darbā un politikā iesaistās jauni cilvēki.

2002. gada novembrī Jūrniecības savienības vārdā aizsūtīju vēstuli Ministru prezidentam, lai informētu par mūsu sabiedriskās organizācijas darbību un aktualizētu jūrniecības nozares problēmas. Saņēmām atbildi no Valsts kancelejas, ka ar mūsu vēstuli iepazīstinātas attiecīgās ministrijas. Te nu gan vēlreiz nākas secināt, ka no ministrijām nevaram sagaidīt kādu reakciju, jo reāli tur taču strādā tie paši ierēdņi, un domāju, ka savu darba stilu viņi pagaidām nemainīs.

Izmantojot masu medijus, internetu un «Jaunā laika» atklātības principu, mēs varam uzzināt, pie kādiem jautājumiem strādā valdība un kādi risinājumi jau atrasti vienā vai otrā jautājumā. Taču mums ir svarīgi piedalīties likumu un lēmumu tapšanas procesā, kad tikai vēl pavid doma par kādas problēmas aktualizēšanu. Ir pietiekami daudz mūsu nozares sabiedrisko organizāciju, tādas kā Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Kapteiņu asociācija, arī Jūrniecības savienība, kas aktīvi var iesaistīties darbā un profesionāli strādāt dažādos līmeņos. Šodien mēs praktiski varam vienīgi spriest par jau pieņemtiem likumiem, lēmumiem, bet nespējam piedalīties šo normatīvo aktu sagatavošanā. Ja runājam kaut vai par Ostu likumu, tad jāatzīst, ka darbs pie šā likuma labojumiem ir bijis visai saraustīts un pretrunīgs. Tika laboti likuma panti, izdarīti labojumi labojumos, tad mainīti labojumi. Rodas iespaids, ka tie, kas strādāja pie likuma grozījumiem, ir maldījušies kā pa necaurejamu mežu, bet likums taču ir saistošs mūsu ostniekiem, tas bez atkāpēm jāievēro. Katra likuma jauna atvēršana vieš zināmu neuzticību investoros, jo viņi nevar būt pārliecināti par savu līdzekļu drošību tur, kur neimtīgi tiek mainīta likumdošana. Tas tikai lieku reizi apliecina, ka valsts šajā gadījumā nav pārliecināta par ostu darbības principiem tagad un stratēģiju rīt vai pēc gada. Mēs nevaram būt droši arī par to, ka kādam ierēdnim pēkšņi neienāks prātā doma likumā iestrādāt normas, kas kopumā būtiski varētu pasliktināt investīciju klimatu.

Kas attiecas uz jaunievēlēto Saeimu, tad varu teikt, ka ar zināmām cerībām raugos uz tās spēju saprast un kompetenti risināt jūrniecības nozares jautājumus. Uzskatu, ka, piemēram, Indulis Emsis ir cilvēks, kas ļoti labi pārzina ostu jautājumus. No viņa esam saņēmuši pamudinājumu veidot ciešāku sadarbību. Arī Vilis Krištopans un daudzi citi deputāti ir kompetenti jūrniecības jautājumos. Taču vēlreiz uzsvēršu, ka tieši ministriju līmenī neveidojas sadarbība un dialogi.

Latvijas karogs

Kad LK vēl bija valsts īpašums, pieņemot rezolūciju, mēs iestrādājām normu, ka būtu vēlams LK kuģus reģistrēt zem Latvijas karoga. Tā mēs akcentējām Latvijas karoga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002

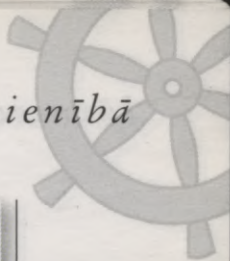


nozīmīgumu un vēlējamies veicināt jaunā Kuģošanas likuma iedzīvināšanu. Likums ir pieņemts, un uzskatu, ka tie punkti, kas attiecas uz kuģiem, likumā ir iestrādāti korekti un ļauj tam būt konkurētspējīgam ar citu valstu kuģošanas likumiem. Likums nav tāds, lai Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētos kuģus uzskatītu par tā saukto *ērto karogu* kuģiem, jo ērtā karoga gadījumā praktiski nenotiek kontrole, bet mūsu Jūras administrācijas prasības paredz pastiprinātu kontroli Latvijas karoga kuģiem. Lai gan nodokļu politika, kas likumā attiecas uz kuģiem, ir labi sakārtota, tāpēc vien jau tūlīt nevar gaidīt, ka kuģi tiks reģistrēti zem Latvijas karoga, jo jāsaprot, ka pārreģistrācija ir saistīta ar finansu ieguldījumiem. Taču pirmās tendences ir pozitīvas, jo pēc likuma pieņemšanas jau ir reģistrēti kuģi zem Latvijas karoga. Varētu cerēt, ka, arī pērkot jaunus kuģus, to īpašnieki izvēlēties mūsu reģistru. Iespējams, ka darba procesā atklāsies likuma vājās vietas, kas laika gaitā būtu jānovērš, bet kopumā likums šajā sadaļā darbojas labi. Taču viss līdz galam likumā nav jūrniekiem pieņemams. Par to mēs daudz esam diskutējuši. Visu gadu esam aktualizējuši jautājumu par likuma attiecināšanu ne tikai uz jūrniekiem, kas strādā uz Latvijas karoga kuģiem, bet uz visiem jūrniekiem, kas ir saņēmuši Latvijas jūrnieku grāmatiņas, neatkarīgi no tā, zem kādiem karogiem viņi strādā. Katram jūrniekam būtu jāmaksā nodoklis no divām minimālajām algām par katru nostrādāto mēnesi. Tie varētu būt 75 latu mēnesī. Bet tā kā nav kontroles mehānisma, lai iegūtu ziņas, cik jūrnieks ir nostrādājis, tad būtu pareizi piemērot konstantu likmi, piemēram, 900 latu gadā. Tā būtu kā licence jūrniekam, kas dotu garantiju, ka viņš ir sakārtojis savus sociālos jautājumus. Arod biedrības šajā jautājumā pagaidām ieņem neitrālu nostāju, jūrnieki, īpaši tie, kuriem vairs nav 20 un 30 gadu, ļoti labprāt pieņemtu šādu risinājumu, jo lieliski saprot, ka viņiem ir nepieciešamas sociālās garantijas, kuru diemžēl pašlaik nav.

Ostas un to perspektīva

Lai gan 2002. gadā ievērojami krities kravu apgrozījums Latvijas ostās kopumā, tomēr Rīgā, Liepājā un Skultē tas ir ievērojami pieaudzis. Taču teikt, ka kravu apjoms krities tāpēc, ka Latvijas ostas nebūtu spējīgas to apstrādāt, mēs nekādā gadījumā nevaram, jo Latvijas ostas ir konkurētspējīgas. Arī Ventspils, kur kravu apjoms 2002. gadā ievērojami saruka, ir lieliski sakārtota un moderna Eiropas osta, kas var piedāvāt augstu servisa līmeni. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka kravu plūsma uz Ventspili atjaunosies. 2002. gadā kravu kritums ir tieši saistīts ar Krievijas valdības politiskajiem lēmumiem. Lai cik paradoksāli tas būtu, padomju gados skandētais sauklis – ekonomikai jābūt ekonomiskai – arī tagad ir aktuāls. Un tieši ekonomika būs tā, kas agrāk vai vēlāk visu noliks savās vietās. Jau toreiz taču redzēja, ka tieši caur Ventspili ved izdevīgākais naftas ceļš. Varēja, protams, prognozēt, ka sakarā ar Krievijas jauno ostu konkurenci mazliet kritīsies kravu apgrozījums arī Ventspils ostā, taču tas kravu apjoms, kas ir aizgājis no Ventspils, nav Krievijas ostu tiešas konkurences rezultāts, bet gan Krievijas valdības politiskie manevri. Nedomāju, ka tas var turpināties ilgi. Arī jūrniecības sa-





Māra Mihejeva un Antons Vjaters vienmēr ir notikumu krustpunktā.

biedrība Latvijā kopumā šo situāciju ļoti labi saprot.

Kravu apjoms Rīgas ostā gan ir ievērojami pieaudzis, tomēr kopumā ostai 2002. gads ir bijis ļoti sarežģīts. Es pat gribētu pastiprināt teikto un piebilst, ka tā pretdarbība, kas bijusi gandrīz visiem Rīgas ostas projektiem, reizēm ir bijusi tiem nāvējoša. Cilvēki tiek mērķtiecīgi noskaņoti piketiem un skaļiem protestiem. Tā tas bija gan Mangaļsalas gadījumā, gan arī izskatot «Baltic Oil Terminal» celtniecības projektu Bolderājā. Ja gribētu izteikties tēlaini, tad varētu uzburt šādu ainu: cilvēks sēž pie dīķa un priecājas par vārdem – cik lieliski būs, kad šķīlsies varžu kurkuļi, cik labi, ka dīķis lēnām aizvelkas ar timekli, cik vienreizīgi, ka nav neviena, kas šajā dīķī vēlētos iemest akmeni, lai aizietu *rimbuli*. Vajadzēja paiet vairāk nekā deviņiem gadiem pēc Krievijas armijas izvešanas no Daugavgrīvas, lai Pieminekļu aizsardzības inspekcija pēkšņi attaptos, ka šis apvidus gadu desmitiem slēpis milzīgas vēsturiskas vērtības. Rodas iespaids, ka vajadzēja atrast iemeslu, lai nobremzētu projektu, un tas arī īstajā brīdī uzradās. Ne sevišķi piekritu izteiktajam viedoklim, ka Rīgas projektam pretojas Ventspils, jo uzskatu, ka Ventspils business necietīs. Es gan vairāk sliecos domāt, ka pretdarbība varētu nākt no Rīgas termināliem, kuri nevēlētos ostā ielaist sev konkurentus. Protams, saņemamas ir Bolderājas iedzīvotāju bažas, ka naftas termināls pasliktinās viņu dzīves apstākļus. Projekta vājā vieta pašlaik ir dzelzceļš, pa kuru piegādās terminālam naftas produktus. Taču dzelzceļa speciālisti uzskata, ka tas ir atrisināms jautājums.

Ja runā par termināla drošību un vides aizsardzības jautājumiem, tad vajadzētu atcerēties, ka tāpēc notiek priekšprojekta saskaņošana, tiek veikti izpētes darbi un sniegts visu atbildīgo institūciju atzinums par projekta iespējamību. Mūsu likumdošana jau šobrīd ir pakārtota Eiropas Savienības prasībām, kas ļoti stingri nosaka tos stan-



dartus, ko mēs pēc savas gribas vai iniciatīvas pazemināt reāli nemaz nedrīkstam. Projektā jānosaka konkrētas prasības, no kurām tās realizētāji nebūs tiesīgi atkāpties. Tā ir pretvalstiska rīcība, ka mākslīgi tiek bremsēti projekti gan Bolderājā, gan Mangaļsalā, pamatojot to ar dabas liegumiem, retām brūkleņu sugām un vēstures pieminekļiem.

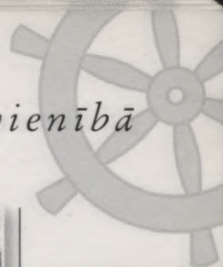
Mazās ostas – kā tālāk dzīvot?

Par mazajām ostām tiešām plaši izrunājām valdes sēdē, kurā piedalījās visu mazo ostu pārvaldnieki. LJS arī bija iniciatore Pašvaldību un Zvejnieku federācijas kopīgai diskusijai. Atgriežoties pie mazajām ostām, gribu akcentēt domu, ka nepieciešams šo ostu problēmas saistīt ar Pašvaldību savienības redzējumu to tālākā attīstībā, kā arī ar zvejniecības tālāku attīstību. Pašvaldību savienība ir aktīvi iesaistījusies mazo ostu problēmu apzināšanā un atbalsta tās iniciatīvas, kas nāk no LJS. Šo ostu tālāka attīstība tiešām visciešāk saistāma ar reģionu attīstību. Jābūt stingram izvērtējumam, lai skaidri zinātu, kāda saimnieciskā vai cita veida darbība notiks katrā no ostām. Neviens šodien naudu tāpat vien neieguldīs ostas dziļumu uzturēšanā, ja tur nenotiks nekāda saimnieciskā darbība. Ja apstākļu izvērtējums parādīs, ka tieši šajā ostā attīstīsies zivsaimniecība vai jahtu tūrisms, tad konkrēti līdzekļi jāiegulda šo pakalpojumu un saimnieciskās darbības attīstībā. Domāju, ka vajadzētu izdarīt grozījumus Ostu likumā tai aspektā, kas reglamentē mazo ostu darbību. Iespējams, ka mazās ostas vispār būtu izņemamas no šī likuma, jo tādas pārvaldes struktūras, kādas ir lielajām ostām, gluži vienkārši sarežģī mazo ostu darbību. Tas gan nenozīmē, ka jāpazemina drošības līmenis. Mazajās ostās vajadzētu sakārtot īpašuma attiecības. Kas attiecas uz Eiropas Savienības strukturālajiem fondiem, tad tie ir jāpielāgo mazajām ostām tieši caur pašvaldībām. Strukturālie fondi tiek attiecināti uz konkrētu īpašnieku, bet pagaidām īpašuma tiesības nav sakārtotas. Katrai no mazajām ostām jābūt vai nu savai attīstības vai iekonservēšanas programmai. Mēs nevaram tik vienkārši skatīt lietas – mazajām ostām ir nepieciešami līdzekļi, kurus mēs prasīsim no valdības. Tas nav tik viennozīmīgs jautājums.

Izglītība – plusi un mīnusi

Izglītība tiešām ir tā, ko LJS allaž ir paturējusi savā redzeslokā. Viena no iniciatīvām ir vērsta uz studentu piesaistišanu akadēmijai ne tikai no Rīgas, bet arī no Latvijas reģioniem. Ļoti daudz jauniešu no visas Latvijas vēlas studēt Jūras akadēmijā, bet nesakārtoto sadzīves apstākļu dēļ viņiem tas ir liegts. Izvērtējot iestājesāmenu atzīmes, vajadzētu uzņemt arī lauku rajonu skolu absolventus. Mūsu skatījumā arī tas dotu zināmu stimulu reģionu attīstībai. Tāpēc šo ierosinājumu iesniedzām Izglītības ministrijā. Tas, protams, reāli darbosies tikai tai gadījumā, ja būs lauku jaunieši, kas izteiks vēlēšanos studēt. Pavasaros lauku skolās notiek Jūras akadēmijas prezentācijas, kurās jaunieši tiek iepazīstināti ar mācību programmu, prasībām un tām iespējām, ko





Gunārs Šteinerts saņem balvu no LJS par sekmīgu «Spaniel» dalību regatē.

jaunietis iegūst, pabeidzot studijas. Iespējas lauku un Rīgas jauniešiem pagaidām nav vienādas, jo sarežģīts ir gan kopmītņu jautājums, gan finansiālā situācija. Izglītības iegūšana jāskata ciešā saistībā ar studiju kreditēšanu. Kopā ar Jūras akadēmijas studentu padomi meklējam papildu iespējas Aizkraukles bankā studentiem ņemt kreditus, kā arī risināt galvojuma problēmas caur speciālistu nākamajām darba vietām.

Ļoti interesanta diskusija izvērtās vienā no valdes sēdēm, kurā valdes locekļi izteica savu viedokli par sieviešu uzņemšanu akadēmijas studentu pulkā. Valdes locekļi uzskata, ka nedrīkst ierobežot sieviešu kārtas studentu uzņemšanu, bet būtu jāizskaidro darba specifika uz kuģa. Tam es piekriņu, ka meitenei reāli jāstāsta, kāds ir darbs uz jūras, lai viņa apsvērtu, vai Jūras akadēmija tiešām ir tā mācību iestāde un kāda no jūrnieka specialitātēm tiešām ir tas arods, ar ko viņa vēlas saistīt savu nākotni. Meiteņu skaits Jūras akadēmijā ik gadus pieaug, un to neviens arī nevēlas ierobežot. Tikai un vienīgi vajadzētu uzsvērt jūrnieku darba smagos apstākļus, kas ne vienmēr sievietei ir piemēroti un pa spēkam, it sevišķi darbs kuģa mašintelpā pie dzinējiem.

Kā vienmēr, Jūras akadēmijai trūkst finansējuma. Mēs esam to darījuši zināmu Ministru prezidentam. Grūtības rada Jūras akadēmijas atrašanās divās vietās – Daugavgrīvā un Kronvalda bulvārī. Šis ir viens no steidzami risināmiem jautājumiem, lai izbeigtu nelietderīgu naudas šķiešanu abu objektu uzturēšanā.

Esam arī izteikuši savu vērtējumu par Jūras akadēmijas studentu stāju un uzvedību, ko apliecināja LJS, LKĪA un LKA un izteica savu neapmierinātību ar kārtību. Varbūt esam citas paaudzes cilvēki, bet jūrnieku stājai visos laikos ir jābūt nevainojamai. Palūkosimies uz mūsu jūrniecības veterānu, komandkapteini, nu jau var teikt – simtgad-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



nieku Hugo Legzdiņu. Viņš arī savos 100 gados ar nevainojamu stāju apliecina godu jūrnieku formai, amatam un piederībai jūras virsniekiem. Bet mēs diemžēl vizuāli nevaram atšķirt Mākslas akadēmijas studentus no Jūras akadēmijas studentiem. Visos laikos visā pasaulē ir lepojušies ar jūrnieku stāju, bet mums ar šā patriotisma ieaudzināšanu līdz šim nav veicies. Mācību procesā studenti, protams, daudzas lietas apgūst, un pirmā kursa studentus nevar salīdzināt ar akadēmijas absolventiem. Jau pieminēto sabiedrisko organizāciju pārstāvji ir nolēmuši pastiprināt patriotisma audzināšanu. Mēs arī domājam, ka Jūras akadēmijai tomēr vajadzētu būt pusmilitārai mācību iestādei.

Šāda sadarbība nepaliek bez sekām. Man prieks par to, ka akadēmijas absolventi, nu jau jūras virsnieki, atgriežoties no kārtējā reisa, neaizmirst atnākt uz Jūrniecības savienību, lai uzzinātu, kas jauns krastā, un pastāstītu, kā pašiem gājis. Jaunie neaizmirst, un tas, protams, priecē.

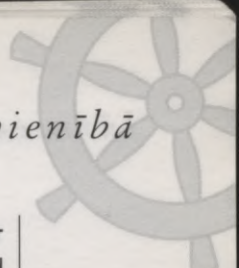
Sabiedriskās aktivitātes

Vēl gribētos parunāt par lietām, kas varbūt nav tik politiski aktuālas, bet arī prasa gan laiku, gan morālu atbalstu. Jūrniecības savienībai izvērtusies sadarbība gan ar māksliniekiem, gan dažādām sabiedriskajām organizācijām. Ļoti laba abpusēja sapratne izveidojusies ar sabiedrisko organizāciju par atklātību «Delna». Jūrniecības sabiedrība nevar lepoties ar daudziem kuģiem zem Latvijas karoga, bet var lepoties, ka zem Latvijas Jūrniecības savienības karoga ir daudzi mākslinieki – Andrejs Šulcs, Elita Viliama, Jēkabs Libmanis. No 13. februāra Imantas kultūras pili bija skatāma E. Viliamas *Ex libris* izstāde. 1. martā Rīgas Latviešu biedrības Baltajā zālē atklāja marīnista, Triju Zvaigžņu ordeņa kavaliera, LJS biedra, biedra karte Nr.5, Andreja Šulca darbu izstādi. Liels notikums bija aprīlī, kad izdevniecība «Dzīvesstāsts» laida klajā Hugo Legzdiņa atmiņu stāstu «Ronis – mana būdiņa un pils». 10. oktobrī Ventspils Piejūras brīvdabas muzejā notika jau otrā J. Libmaņa darbu izstāde. No 15. novembra līdz 17. janvārim Latvijas Akadēmiskajā bibliotēkā bija skatāma mākslinieces E. Viliamas marīnu izstāde «Ceļš uz jūru». 12. decembrī notika piemiņas brīdis Lapežciema Tautas namā, kas bija veltīts 71 zvejniekam, kas palika jūrā un tur arī atrada sev kapa vietu. 17. decembrī Ainažu Vecajos jūrnieku kapos bija piemiņas brīdis un Ainažu muzejā grāmatas «Jūras vilki» atvēršana. Un, beidzot, 19. decembrī Latvijas Akadēmiskajā bibliotēkā tika atvērta izstāde «Latvijas karogs pasaules jūrās», kurā apkopotas rakstu liecības, periodiskie izdevumi, grāmatas un citas liecības, kas iemūžinājušas jūrniecības attīstību. Visos šajos pasākumos ir piedalījusies arī LJS, palīdzot meklēt naudu un morāli atbalstot.

Kādas vērtības joprojām dzīvas?

Romantika un naivums dažos jautājumos jau ir zudis, pārtapis par pragmatiskāku pieeju šo jautājumu risināšanā. Bet pamatdoma par nacionālu jūrniecības attīstību jo-





projām ir dzīva, un pie tās mēs joprojām strādājam. Protams, daudzas lietas nav notikušas tā, kā savulaik bija cerēts, bet tas jau nenozīmē, ka būtu pazeminājusies mūsu pašapziņa. Jaunais Jūras kodekss pastiprina nacionālo kapteiņu institūciju uz kuģiem. Līdz ar to ir pamats arī nacionālās pašapziņas pieaugumam. Taču ne vienmēr šķietami loģiskais īstenojas reālajā dzīvē. Jaunais prāmis, kas kursē starp Rīgu un Stokholmu, ir reģistrēts zem Latvijas karoga, bet darba valoda uz kuģa ir krievu.

Šogad Latvijas Jūrniecības gadagrāmatai un, protams, arī mums visiem kopā ir tāda kā jubileja. Jau desmito reizi Gadagrāmata uzrunā savus lasītājus, lai stāstītu par svarīgākajiem notikumiem jūrniecības nozarē aizvadītajā gadā, lai ieskatītos vēstures apcirkņos un arī atdotu pēdējo godu aizsaulē aizgājušajiem. Šodiena rit jau kļūst par vēsturi, un Jūrniecības savienība ar Gadagrāmatas veidotāju palīdzību ir atstājusi liecību nākotnei. Diemžēl gan jāteic, ka tik grūti, pat mokoši, kā tas bija šoreiz, nekad vēl nav nācies meklēt finansējumu Gadagrāmatai. Tā kā 2002. gadā vairs nebija paredzēta nauda grāmatas daļējai finansēšanai no Ostu attīstības fonda, tad līdzekļus vajadzēja lūgt no ostām, jūrniecības uzņēmumiem un firmām. Skumji, bet Jūrniecības savienība nonāca lūdzējas lomā, kas līdzīgi kā ubadze stāvēja uz ielas stūra ar izstieptu roku. Bet lēmumu par Gadagrāmatas nepieciešamību taču pieņēma pati jūrniecības sabiedrība un Jūrniecības savienības valdes locekļi tai skaitā. Cik atceros, tad pirmo Gadagrāmatu izdošanai jūrniecības sabiedrība naudu nežēloja. Iespējams, ka tas bija patriotisms, varbūt romantisms, bet vistīcāmāk tomēr piederība savai jūrniecības nozarei un lepnums par to.

Liela mūsu vērtība ir tā, ka esam apzinājuši jūrniecības veterānus un savu finanšiālo iespēju robežas neesam viņus aizmirsuši. Paldies vēlos pateikt firmai «Hanza» un A. Jurdžam, kas palīdz ar Ziemassvētku dāvaniņām iepriecināt vecos jūrniekus. Arī tad, kad aiziet kāds no mūsu jūrniecības sabiedrības locekļiem, LJS ir tā, kas noliek vainagu uz kolēģa kapa. Ir jāprot parādīt pēdējo godu, noliecot galvu un noliekot ziedus. 2002. gadā esam zaudējuši savu kolēģi tālbraucēju kapteini, LJS ilggadējo priekšsēdētāju Miķeli Elsbergu, kapteini Juri Veidi, Vitoldu Cīruli.

2003. gada vīzijas

Nav nekādu revolucionāru pavērsienu. Sekosim likumdošanas sakārtošanai – tas būs jautājums, ko turēsim savā redzeslokā. Tas gan nenozīmē, ka mazāk svarīga būs interese par Latvijas karogu, ostu darbību, ekoloģijas problēmām, par izglītības tālāko attīstību un jaunu projektu realizēšanu. Arī kultūra, vēsture un māksla vienmēr būs kopā ar Jūrniecības savienību. Protams, gan tikai tai gadījumā, ja pati jūrniecības sabiedrība būs ieinteresēta Latvijas Jūrniecības savienības aktivitātēs.

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJĀS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Sarakste nedod vēlamo rezultātu

Jūrniecības savienība, atgādinot varas struktūrām, ka tā joprojām darbojas un aktīvi seko jūrniecības jautājumu risināšanai un sakārtošanai mūsu valstī, 2002. gadā sarakstījās gan ar LR Ministru prezidentu, gan nozarei piekritošo ministriju amatpersonām.

Jūrniecības savienības gada kopsapulce 2002. gada 25. janvārī pieņēma Rezolūciju.

Latvijas Jūrniecības savienības 2002. gada 25. janvāra kopsapulces REZOLŪCIJA

1. Aicināt Ministru Kabinetu:
 - 1.1. iekļaut PAS «Latvijas kuģniecība» privatizācijas pamatnostādnēs noteikumu par šī uzņēmuma īpašumā esošo kuģu pārreģistrāciju zem Latvijas karoga, izmantojot jaunus likumu labojumus par iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem un tonnāžas nodokli likumā par uzņēmuma ienākuma nodokli;
 - 1.2. izstrādājot noteikumus par tonnāžas nodokli, iestrādāt normu par kuģu vienlaicīgu obligātu reģistrāciju zem Latvijas karoga;
 - 1.3. izstrādāt noteikumus, kas nosaka, kā Latvijas jūrnieki, kas strādā uz ārvalstu kuģiem, var deklarēt savus ienākumus Valsts ieņēmumu dienestā un attiecīgi maksāt nodokļus likuma par iedzīvotāju ienākuma nodokli labojumos paredzētajā kārtībā.
2. Lai panāktu pastāvīgu sadarbību starp jūrniecības valsts pārvaldes institūcijām un nozares sabiedriskajām organizācijām un speciālistiem likumdošanas aktu un citu normatīvo dokumentu izstrādē un pielietošanā, kā arī citu aktuālu jautājumu izskatīšanā, aicināt Satiksmes ministriju izveidot pastāvīgu jūrniecības nozares konsultatīvo padomi, kuras lēmumus Satiksmes ministrija ņem vērā savā turpmākajā darbībā.
3. Uzdot LJS valdei:
 - 3.1. aktivizēt organizatorisko un finansiālo sadarbību ar Rīgas Domi un Rīgas Brīvostas pārvaldi par Jūras svētku rīkošanu Rīgā;
 - 3.2. piedalīties Daugavas – Dņepras tranzīta ceļa projekta izskatīšanā Satiksmes ministrijas darba grupā, nozīmējot tajā savu pārstāvi;
 - 3.3. organizēt LJS mājas lapas izveidošanu Internetā, kā arī sava informatīvā biļetena izdošanu;
 - 3.4. vērsties pie Rīgas Domes un Rīgas brīvostas valdes ar lūgumu par Rīgas brīvostas piestātnes DG-54 ilgtermiņa iznomāšanu Latvijas Jūras akadēmijai, lai šajā piestātnē izveidotu studentu apmācības un treniņu bāzi.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs
A. Vjaters



Šo Rezolūciju LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters nosūtīja Ekonomikas, Finanšu un Satiksmes ministrijai un saņēma ministriju atbildes uz Rezolūcijā iestrādātajiem viedokļiem. Lai jūrniecības sabiedrība gūtu priekšstatu, kādā manierē ministrijas pauž uzskatus un atbild uz nozīmīgiem jautājumiem, Gadagrāmātā publicējam to atbildes.

Latvijas Republikas Satiksmes ministrija

Atsaucoties uz Jūsu 20.02.2002. vēstuli, sniedzam savu viedokli par Latvijas Jūrniecības savienības 25.01.2002. kopsapulces rezolūcijas 2. un 3.2. punktu.

Attiecībā uz 2. punktu vēlamies informēt, ka jau pašlaik rezolūcijas 2. punktā minēto līdzīgu mērķu īstenošanai ir izveidota un darbojas Latvijas Ostu padome, kurā bez valsts un pašvaldību institūciju pārstāvjiem ir pārstāvētas arī vairākas nevalstiskas organizācijas – Latvijas Mazo ostu asociācija, Latvijas Ostu asociācija un Latvijas Jūrniecības savienība.

Turklāt jau pašlaik Satiksmes ministrijai ir izveidojusies laba sadarbība ar vairākām nozares organizācijām normatīvo aktu izstrādē un aktuālu jautājumu izskatīšanā, piemēram, Latvijas Universitātes Juridisko fakultāti, PVAS «Latvijas Kuģniecība», Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālo asociāciju, ostu pārvaldēm u.c.

Līdz ar to uzskatām, ka Satiksmes ministrijai izveidot pastāvīgu jūrniecības nozares konsultatīvo padomi nav nepieciešams, taču atsevišķu jautājumu risināšanā, tai skaitā atsevišķu normatīvo aktu izstrādē, nepieciešams stiprināt ministrijas sadarbību ar nozares organizācijām, tai skaitā ar Latvijas Jūrniecības savienību. Ceram uz Latvijas Jūrniecības savienības atsaucību.

Attiecībā uz 3.2. punktu informējam, ka Satiksmes ministrija atbalsta Latvijas Jūrniecības savienības pārstāvja dalību Daugavas – Dņepras tranzīta ceļa projekta izskatīšanā Satiksmes ministrijas darba grupā.

Ministrs A. Gorbunovs

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija

Ekonomikas ministrija sadarbībā ar Satiksmes un Finanšu ministriju, izpildot Ministru prezidenta A. Bērziņa kunga 2002. gada 13. februāra uzdevumu (rezolūcija Nr. 20/J-239–jur), ir iepazinusies ar Latvijas Jūrniecības savienības 2002. gada 25. janvāra kopsapulcē izteiktajiem priekšlikumiem un informē.

1. Šā gada 25.02. Satiksmes ministrija ir atbalstījusi LJS pārstāvju iekļaušanu likumdošanas un citu normatīvo dokumentu projektu izstrādē, kā arī pārstāvja dalību Daugavas – Dņepras tranzīta ceļa projekta izskatīšanā Satiksmes ministrijas darba grupā.

2. Attiecībā uz 1. punktu vēlamies informēt, ka ar VAS «Privatizācijas aģentūra» 2002. gada 18. janvāra lēmumu Nr. 17/173 apstiprināto PVAS «Latvijas Kuģniecība» privatizācijas noteikumu 9.4. punkts paredz «Latvijas Kuģniecības» reģistrāciju Latvijas Republikā, un privātai sabiedrībai jā saglabā darba vietas krasta struktūrvienībās un uz koncernam un koncerna uzņēmumiem piederošajiem kuģiem.

Ministrs A. Kalvītis

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Latvijas Republikas Finanšu ministrija

Finanšu ministrija, izskatījusi Jūsu vēstules pielikumā pievienoto Latvijas Jūrniecības savienības 2002. gada 25. janvāra kopsapulces rezolūciju, izsaka savu viedokli par minētās rezolūcijas 1.2 – 1.3. punktu.

Attiecībā uz rezolūcijas 1.2. punktā izteikto ierosinājumu par obligātu prasību reģistrēties zem Latvijas karoga vēršam uzmanību uz to, ka Ministru kabineta noteikumu projekts var tikt izstrādāts tikai saskaņā ar likuma nosacījumiem. Likums «Par uzņēmuma ienākuma nodokli» nenosaka ierobežojumus tonnāžas nodokļa maksātāja statusa iegūšanai, ja kuģi, kas tiek izmantoti starptautiskajos pārvadājumos, ir reģistrēti zem citu valstu karogiem. Tādējādi, izstrādājot Ministru kabineta noteikumu projektu, likuma normas nedrīkst paplašināt un tonnāžas nodokļa maksātāja statusa iegūšanai izvirzīt prasības, kādas neparedz likums – piemēram, prasību par kuģa obligātu reģistrāciju zem Latvijas karoga.

Attiecībā uz rezolūcijas 1.3. punktu jānorāda, ka likuma «Par iedzīvotāju ienākuma nodokli» 8. panta ceturtajā daļā ir noteikts, ka šī panta otrās daļas noteikumi neattiecas uz ienākumiem, ko fiziska persona gūst uz tādu darba attiecību pamata, kas paredz šo personu nodarbināt uz iekšzemes uzņēmuma īpašumā vai valdījumā esoša starptautiskajos pārvadājumos izmantojama kuģa, ja kuģis ir reģistrēts Latvijas Kuģu reģistrā. Minētās personas ienākumi, par kuriem maksājams algas nodoklis, ir uz darba attiecību pamata gūtā ienākuma daļa Ministru kabineta noteikto divu gadu (mēnešu) minimālo algu apmērā. Šajā gadījumā likums neparedz izstrādāt īpašus Ministru kabineta noteikumus.

Likuma «Par iedzīvotāju ienākuma nodokli» 8. panta ceturtdaļa nav attiecināma uz tādiem jūrniekiem, kas nodarbināti uz ārvalstu kuģiem, kā arī Latvijas uzņēmumiem piederošiem vai to valdījumā esošiem kuģiem, kuri nav reģistrēti zem Latvijas karoga.

Tie Latvijas jūrnieki, kuru pastāvīgā dzīvesvieta ir Latvija, ir iekšzemes nodokļa maksātāji jeb Latvijas rezidenti, neatkarīgi no tā, ka viņi ir nodarbināti uz kuģiem, kuri neatrodas Latvijas jurisdikcijā. Viņiem, tāpat kā jebkurai citai fiziskai personai – rezidentam, ir pienākums maksāt Latvijā iedzīvotāju ienākuma nodokli gan no Latvijā, gan ārvalstīs gūtajiem ienākumiem. Tā kā jūrnieki gūst ienākumu, būdami darba attiecībās ar ārvalstu darba devēju, uz viņiem attiecas Ministru kabineta 2000. gada 18. oktobra noteikumu Nr. 357 «Likuma «Par iedzīvotāju ienākuma nodokli» normu piemērošanas noteikumi» 9. punkts, kas nosaka, ka šīs personas deklarē savus ienākumus pēc kalendāra gada beigām un, ja rezumējošā kārtībā aprēķinātais nodoklis ir lielāks par gada laikā samaksāto, iemaksā trūkstošo summu budžetā likuma «Par iedzīvotāju ienākuma nodokli» 19. pantā noteiktajā termiņā. Tādējādi uzskatām, ka spēkā esošie normatīvie akti jau pašreiz reglamentē kārtību, kādā Latvijas jūrnieki, kas strādā uz ārvalstu kuģiem, deklarē savus ienākumus un maksā iedzīvotāju ienākuma nodokli.

Valsts sekretāre V. Andrējeva



Latvijas Jūrniecības savienība sagatavoja vēstuli arī Ministru prezidentam Einaram Repšem, lai aktualizētu jūrniecības jautājumu izskatīšanu jaunajā valdībā, un 2002. gada 19. novembrī to arī nosūtīja.

Latvijas Jūrniecības savienības valde savā 2002. gada 13. novembra sēdē izskatīja jautājumu par jūrniecības nozares aktualitātēm, sevišķu vērību pievēršot iepriekšējās valdības neatrisinātajiem jautājumiem.

1. Jaunās kuģošanas politikas ieviešana

Sakarā ar pieņemtajiem likuma labojumiem – iedzīvotāju ienākuma nodoklis no 2 minimālajām algām, uzņēmuma ienākuma nodokļa aizvietošana ar tonnāžas nodokli starptautiskajā kuģošanā nodarbinātiem kuģiem – ir radīta likumdošanas bāze. Tomēr tai nav praktiska pielietojuma attiecībā uz zvejas kuģiem un jūrniekiem, kas nestrādā uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem. Šādu jūrnieku – Latvijas pilsoņu un pastāvīgo iedzīvotāju, kas strādā uz ārvalstu kuģiem, ir apmēram 20 tūkstoši, kas nodokļus praktiski Latvijas valstij nemaksā un sociāli nav nodrošināti.

Praktiski visi Latvijas uzņēmumu lieltonnāžas kuģi ir pārgājuši zem «ērtajiem» karogiem. Patlaban aktuāls jautājums ir šo kuģu, kā arī ārvalstu kuģu piesaistīšana Latvijas Kuģu reģistram. Tāpēc jāveic aktīvs mārketinga pasākumu komplekss, tai skaitā no ekonomiskā un juridiskā izdevīguma viedokļa.

2. Ostu attīstība

Šajā aspektā vajadzētu realizēt atsevišķu atbalsta programmu mazajām ostām kā valsts reģionālās attīstības sastāvdaļu. Kuģu satiksme uz šīm ostām nenodrošina pietiekamus ienākumus no ostu nodevām, ko maksā ostā ienākošie kuģi. Līdz šim mazo ostu padziļināšanu un dažus citus projektus finansēja no Ostu attīstības fonda. Turpmāk (no 01.01.2003.) šis fonds ienākumus no lielo ostu – Rīgas, Ventspils un Liepājas – iemaksām nesaņems. Tāpēc finansējams Valsts investīciju projekta ietvaros no valsts budžeta, kura izlietojumu mazo ostu attīstībai realizē Satiksmes ministrija kopā ar Mazo ostu asociāciju.

Lai ievērotu lielo Latvijas ostu – Rīgas, Ventspils un Liepājas – konkurētspēju un attīstības perspektīvas, līgumā par Latvijas iestāšanos Eiropas Savienībā paredzēt moratoriju par brīvostu un speciālo ekonomisko zonu saglabāšanu.

3. Jūrniecības izglītība

Sakarā ar ievērojamo starptautiskā darba tirgus pieprasījumu pēc kvalificētiem kuģu speciālistiem un šo speciālistu labvēlīgo ietekmi uz nozares attīstību un ienākumiem valsts budžetā nepieciešams palielināt Latvijas Jūras akadēmijas studentu skaitu, paredzēt papildu līdzekļus šīs mācību iestādes materiālās bāzes attīstībai Daugavgrīvā, kā arī citu Latvijas jūrniecības mācību iestāžu attīstībai.

4. Likumdošana un valsts pārvaldes struktūras

Sakarā ar 19.11.2002. spēkā stājušos Jūrlietu pārvaldes un jūrasdrošības likumu ir noteikta kompetence jūrlietu pārvaldē starp Satiksmes ministriju un tās pakļautībā esošo Latvijas Jūras administrāciju, VARAM pakļautībā esošo Jūras Vides pārvaldi, Aizsar-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



dzības ministrijas pakļautībā esošo Jūras Vides pārvaldi un Aizsardzības ministrijas pakļautībā esošo Jūras spēku Krasta apsardzes vienību. Minētajā likumā Latvijas ostu kompetence noteikta kā «šajā likumā, Likumā par ostām un attiecīgajos ostu noteikumos noteiktā».

Jāatzīmē, ka praksē vērojama Satiksmes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas funkciju dublēšana. Lai to novērstu, stingri jāievēro jaunajā likumā noteiktā kompetence, ka Satiksmes ministrija ir atbildīga par likumdošanas un politikas izstrādāšanu, bet Latvijas Jūras administrācija ir izpildvara tai noteiktajā kompetencē.

Tāpat jūrlietu pārvaldes kompetences ievērojamā sadalīšana dažādām institūcijām, kā noteikts likumā, nelabvēlīgi ietekmē praktisku jautājumu risināšanu, piemēram, avārijas sakaru nodrošināšanu, glābšanas darbu organizēšanu, bīstamo kravu uzraudzību, kuģošanas režīma kontroli Latvijas ūdeņos. Tāpēc nepieciešams izveidot koordinējošu padomi, kura izskatītu aktuālus dažādu institūciju kompetencē esošus nozares jautājumus.

Latvijas Jūrniecības savienība savā iepriekšējā darbībā ir konstatējusi, ka valsts pārvaldes institūcijas praktiski neievēro sabiedrisko organizāciju izteiktos viedokļus par likumdošanas aktu projektiem, par privatizāciju un citām aktualitātēm. Tāpēc nepieciešams pie Satiksmes ministrijas izveidot Jūrniecības nozares konsultatīvo padomi, kurā iekļaut visu nozares sabiedrisko organizāciju pārstāvjus un izskatīt nozīmīgākos nozares aktuālos jautājumus, likumprojektus un normatīvos aktus.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters



Latvijas jūrniecība desmit gadagrāmatu garumā

1926. gadā Rīgas Krišjāņa Vademāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, izdot pirmo «Kuģniecības gada grāmatu 1925/26 gadam», aizsāka būtisku Latvijas jūrniecības kopainas dokumentēšanu 20. gadsimtā. «Kuģniecības gada grāmata» piedzīvoja 5 laidienus (1926–1931).

Dibinoties Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopai (04.11.1988.g.), viens no tās pamatuzdevumiem bija Latvijas jūrniecības atjaunotne, Latvijas jūras izglītības un latviešu valodas flotē attīstīšana. Laikmeta dokumentējums tika uzticēts «Latvijas Jūrniecības gadagrāmatai», kuras pirmais laidienis, pateicoties Latvijas jūras kuģniecībai, iznāca 1991. gadā kā atskats uz 1989. un 1990. gadu. Gadagrāmatas ilggadējais atbildīgais redaktors Arvis Pope ievadā raksta: «Gaidām, ka vērigs lasītājs starp šīm gadagrāmatas rindām izlasīs seno, savulaik bieži daudz zināto, bet šodienai tik piemēroto aicinājumu: «Latvji, brauciet jūriņā...» Ja tā notiks, «Jūrniecības gadagrāmata» savu mērķi būs sasniegusi.»

Domājot par pirmajiem Latvijas Jūras akadēmijas audzēkņiem, par topošo divsējumu enciklopēdiju «Latvijas jūrniecības vēsture» (1850–2000), par jauniem kuģiem Latvijas flotē – iecerētais ir piepildījies. Taču šajos 12 gados daudz kas ir arī zaudēts – sava Jūras lietu ministrija, Latvijas karogs uz tirdzniecības kuģiem, jūrniecības periodika («Jūras Vēstis») un raidījumi ēterā («Cilvēki un kuģi»),



1993. gads. Toreizējais LJS priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts (centrā) kopā ar jūrniecības sabiedrību norūpējies par Jūras lietu ministrijas likteni.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





«Ahoi!», «Latvija – jūras valsts»). Pagaidām izšķiras AS «Latvijas Kuģniecība» liktenis – tā ir privātīpašnieka rokās. Pēc ilgiem un daudzkārtējiem mēģinājumiem Latvijas tirdzniecības flote ir atradusi labāku saimnieku nekā valsts. Vai tā būs patiesībā, rādīs laiks.

Robežšķirtne – Latvijas jūrnieku kongress

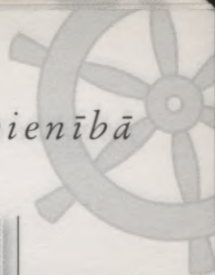
Jūrnieki *šūmējas*, aizsākas privatizācijas process, pirmie VAS «Latvijas Kuģniecība» kuģi nolaiž Latvijas karogu un mastā uzvelk «ērto» Panamas, Kipras vai Lībērijas *flagu*. Ir apdraudēta Jūras lietu ministrijas pastāvēšana. Šādā noskaņā 1993. gada 9. un 10. jūlijā Rīgas Latviešu biedrības namā sanāk Latvijas jūrnieku kongress. Vīriem ir tik daudz sakrājis sakāmā, ka to grūti ietvert pat četrās kongresa rezolūcijās. Kā tās pildītas? – palūkosim ar šodienas acīm.

1. rezolūcija. Par jūrniecības speciālistu sagatavošanu.

Komentē **Jānis Bērziņš**, Latvijas Jūras akadēmijas rektors:

– Pēc 1993. gada ir mainījušās starptautiskās prasības pret jūrniecības izglītību, jūrnieku zināšanām un prasmēm. 1995. gadā tika pieņemta Starptautiskā diplomēšanas konvencija *STCW-95*, kuras visi pārejas periodi beidzās 2002. gada februārī, ir pārstrādāta un izdota daļa no *IMO* paraugkursiem, 21.06.2002. apstiprināti pēdējie «Latvijas jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas noteikumi». Minētās prasību izmaiņas noteica sekojošu jūrniecības izglītības sistēmu, kopēju visām jūrniecības izglītības iestādēm, t.sk. arī Liepājas Jūrniecības





Jūrnieku kongresa delegāti, centrā A. Vjaters.



Jūrnieku kongresa delegāti noliek ziedus pie Brīvības pieminekļa.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Valsts prezidents Guntis Ulmanis un «Latvijas Kuģniecības» prezidents Pēteris Avotiņš apmeklē LK kuģi «Inženieris Kreilis», kura kapteinis bija Aigars Krastiņš.

koledžai: četrgadīgā jūrskola, trisgadīgs jūrniecības profesionālās augstākās izglītības pirmais (izpildes) līmenis, divgadīgs jūrniecības profesionālās augstākās izglītības otrais (vadības) līmenis.

Jūrnieku sagatavošana Latvijas Jūras akadēmijā tiek veikta atbilstoši *IMO* prasībām, par ko liecina gan Latvijas iekļaušana «Baltajā sarakstā», gan pozitīvās atsauksmes par LJA absolventu profesionālo sagatavotību no dažādu valstu kuģu īpašniekiem.

LJA aktīvi nodarbojas ar jūrnieku zināšanu pārbaudi un apmācību dažādosursos un uz simulatoriem. Tai pašā laikā vairākas krūinga kompānijas ir nodibinājušas savus apmācības kursus, neatzīstot citu kursu izsniegtos apmācības dokumentus.

Diemžēl līdz šim nav izstrādāta Latvijas jūrniecības izglītības attīstības programma. Te nu vajadzētu lūgt Jūrniecības savienības palīdzību un atbalstu šādas programmas aizstāvēšanā valdībā.

Būtu loģiski, ja Jūras akadēmijas paspārnē izveidotu mācību bāzi kvalifikācijas paaugstināšanai un pārkvalifikācijai, savukārt Latvijas Jūrnieku reģistra pakļautībā vajadzētu izveidot biroju, kas kontrolētu jūrnieku nosūtīšanu uz ārzemju kuģiem, kā arī ārvalstu jūrnieku pieņemšanu darbā uz Latvijas karoga kuģiem.





Likvidēta Jūras lietu ministrija. Pēdējais ministrijas darbinieku kopīgais foto, centrā ministrs Andrejs Dandzbergs (1993. g.).

Savu viedokli izsaka **Juris Leimanis**, SIA «Jūrnieku aģentūra» direktors:

– Aizvadītie gadi ir pierādījuši, ka ļoti daudzi no tiem, kuri absolvē Latvijas Jūras akadēmiju, ne tikai neiet jūrā, bet pat nepaliek krastā šajā nozarē. Vai tā nav lieka līdzekļu ieguldīšana cilvēkos, kuri Jūras akadēmiju izvēlējušies tikai augstākās izglītības dokumenta saņemšanai?

Tagad, izvērtējot mūsu jūrskolas, prāts vairāk sliecas uz nopietnas privātās jūras augstskolas izveidi Latvijā, līdzīgi, kā tas jau ir Polijā. Mums ir jāceļ jūras virsnieku sagatavotības kvalitāte, klāja komandā tāpat ir liela konkurence.

I. Burvis, 7. Saeimas deputāts, Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas priekšsēdētājs, LJS valdes loceklis:

– Jāteic, mēs, jūrniecības sabiedrība, sākumā necerējām, ka ar Latvijas Jūras akadēmiju ies tik labi. Rektors Jānis Bērziņš ir strādājis labāk, nekā sākumā prognozējām. Šobrīd ar pilnu atbildības sajūtu varu teikt, ka Latvijas Jūras akadēmija Jāņa Bērziņa vadībā godam ir nopelnījusi Krišjāņa Valdemāra vārdu. Pēc mūsu absolventiem ir pieprasījums darba tirgū, un viņi sevi ir pierādījuši!

Ivars Ross, jūrniecības darbinieks:

– Lai arī kāda būtu mūsu piekrastes zvejas flote, speciālisti tai ir jāgatavo. Uzskatu, ka tieši no Liepājas jūras koledžas nāk labi speciālisti zvejas flotei. Taču laiks prasa, lai Latvijā ir viena noteikta jūras izglītības iestāde (tā var būt akadēmija), kur sagatavo atsevišķu profilu speciālistus pa pakāpēm. Pasaules prakse rā-



da, ka tikai 5–6% no jūrskolu absolventiem paliek strādāt jūrā.

Tā ir normāla parādība. Taču mani uztrauc jauniešu veselības stāvoklis. Vai LJA šobrīd tik tiešām studē tikai tie, kuriem veselība ļaus strādāt jūrā?

Jūras akadēmijas rādītāji ir pozitīvi. LJA jau ir sasniegusi tādu brieduma pakāpi, ka tai jāklūst par privātu mācību iestādi. Jūras organizācijām, kuģu īpašniekiem savus nākamos darbiniekus ir jāsāk meklēt jau skolās – fiziski spēcīgus puīšus, kuri grib mācīties LJA un strādāt jūrā. Slēdzot līgumus un apmaksājot savu nākamo speciālistu mācības, šie rēderi radīs LJA kā privātas augstskolas biznesa un finansu pamatus. Prognozēju, ka no desmit LJA uzņemtajiem komandējošu posteni uz kuģa varēs ieņemt 2–3 cilvēki. Cilvēks var labi mācīties, bet, ja viņam nebūs vadītāja dotību, viņš neizaugs par komandieri. Ar to arī ir jārēķinās. Ne katrs var būt vadītājs. Piekrastes flotei, neapšaubāmi, nebūs vajadzīgi cilvēki ar inženiera diplomu. Jūrniecības izglītībai ir jābūt pakāpēm, un katra spējām te būs atbilstošs diploms un darbs jūrā.

2. rezolūcija. Par jūras transporta un zvejniecības kreditēšanu un nodokļiem.

Šī rezolūcija veicina kuģu būvi Latvijā un visas flotes atjaunošanu. Vai tas ir izdevies? To taujājam mūsu ekspertiem.

Normunds Riekstiņš, LR Zemkopības ministrijas Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks:

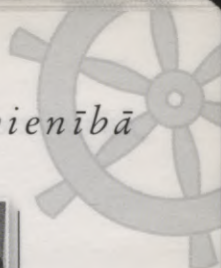
– Pirmajos gados mums nebija nekādu valsts subsīdiju. Tomēr ar laiku valsts rada iespēju izstrādāt subsīdiju programmu zivsaimniecībā, to veicina arī zvejnieku «pakļautība» Zemkopības ministrijai. Lai arī subsīdiju skaits ir ierobežots, zvejnieki var saņemt no valsts līdz 30% naudas zvejas laivu un nelielu kuģišu iegādei. Tomēr neviens zvejnieks pilnīgi jaunu kuģi nav pasūtījis, vienīgi Ventspils zvejas ostā SIA «R+R Ltd» ilgākā laikā būs pabeigusi pati savu jaunbūvi. Pirkst jaunus kuģus iznāk ļoti dārgi.

Būtībā no 1998. gada, kad pirmo reizi nozare saņēma valsts subsīdijas Ls 150 tūkst. apmērā (zvejnieki iegādājās 18 laivas un zvejas rīkus), līdz 2001. gadam, kad zvejas kuģu un saldētājkuģu modernizācijai un kuģu piestātņu renovācijai tika subsidēti Ls 298 168 valsts naudas, zivkopības attīstībai – Ls 78 932, stihisko dabas parādību radīto zaudējumu kompensācijai – Ls 19 101, iekšējo ūdeņu un piekrastes zvejas attīstībai – Ls 9695 un specializētā apmācības kursu zivsaimniecībā organizēšanai – Ls 2982, ir noticis būtisks pozitīvs pavērsiens, pateicoties visu ieinteresēto asociāciju pūlēm un vienotai politikai attiecībā pret Ministru Kabinetu.

Juris Leimanis, SIA «Jūrnieku aģentūra» direktors:

– Par laimi, beidzot ir sākts domāt par jūrnieku nodokļiem. Pagaidām Kruinga kompāniju asociācija ir vienojusies, ka 2003. gadā jūrnieki maksā nodokļus valstij divu minimālo mēnešalgu apmērā, jo reāli to, cik katrs jūrnieks nopelnījis, bez





Aktīvs darbs kārtējā Jūrniecības savienības valdes sēdē, 1995. gads.

milzīgas administrēšanas nemaz nav iespējams noteikt. Tā kā Ministru kabineta jaunajos noteikumos jūrnieki nav iekļauti to nodarbināto sarakstā, ar kuriem drīkst slēgt terminētos līgumus, 20 000 jūrā strādājošo kontrole kļūst maziespējama. Tai pašā laikā nodoklis no 2 minimālajām mēnešalgām vien valstij gadā no jūrniekiem ienesīs 5 – 6 milj. latu. Uzskatu, ka pie Satiksmes ministrijas ir jābūt asociācijas locekļu konsultatīvajai padomei, kas palīdzētu vadīt nozares attīstību. Ir jāatceras profesora Pētera Guļāna pētījums – cik naudas jūrnieks vidēji atved uz Latviju, lai uzturētu ģimeni, te iztērētu. Tā nav maza summa, un šo pienesumu vajadzētu valstiski veicināt.

Ivars Ross:

– Kuģus būvēt Latvijā var un daļēji to arī dara. Pats vēl deviņdesmito gadu vidū piedalījies okeāna jahtu būvniecībā. A/s «Rīgas kuģu būvētava» būvē zvejas kuģu korpusus, tomēr labākā kuģu būves vieta būtu «Tosmares» sausie doki. Mūsu zvejniekiem ir viena nelaime – mūžīgās runas par naudas trūkumu savas flotes atjaunošanai. Psiholoģija – dzīve vienai dienai, lai tā mainītos, ir jānomainās paauzdēm. Zvejniekiem ir nepieciešami šādi 10–12 m gari kuģi, un tie maksātu ap 250 000 latu ar visu navigācijas iekārtu un dzinēju, kas kalpotu vismaz divām paauzdēm. Protams, šī tehnika ir jāsaudzē. Lūk, uz šādu floti mūsu piekrastes zvejnieki ir jāvirza tuvākā nākotnē.

3. rezolūcija. Par Latvijas ostām.

Tā, šķiet, ir vismūsdienīgākā rezolūcija, kas pat pēc desmit gadiem nav zaudējusi aktualitāti, jo pieprasa valsts līmeni sekmēt tranzītu un attīstīt mazās ostas.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Par ostām savu viedokli izsaka **Imants Burvis**:

– Visgrūtāk, neapšaubāmi, ir Rīgas ostai, jo galvaspilsētā ir ļoti politizēta vide. No ģeogrāfiskā viedokļa Rīga gan ir vistuvāk Maskavai pa dzelzceļu, taču tālāk ir dubults šaurais «pudeles kakls» – Daugavas grīva un Irbes jūras šaurums. Rīga dziļuma ziņā nevar iztaisīt tādu lēcieni kā Ventspils osta, arī Tallina dziļuma ziņā nav «iedzenama». Dabūt kravu no Rīgas ārā ir ar katru gadu grūtāk – dzelzceļš ir jau pilsētā iekšā, osta ir ielenkta ar dzīvojamajiem rajoniem. Palūkosim, kas notiek Krievijā, tur politisks lēmums «iznes» Pēterburgas ostu ārā no pilsētas. Rīgai ir uzkrauts arī milzums bāku, jo visas, sākot no Miķeļtorņa, apkalpo kuģu ceļu uz Rīgu. Nauda, ko šobrīd tērē, uzturot bākas, būtu jāgulda pašas ostas attīstībā, jo būtībā – ostas veic valsts darāmo darbu bāku funkciju nodrošināšanā.

Uzskatu, ka nenormāla situācija kopumā valda ostu valžu komplektēšanā, kur pašvaldību pārstāvji un valdības pārstāvji ik pa diviem gadiem (pēc pašvaldību un Saeimas vēlēšanām) mainās. Vai tas palīdz ostas pārvaldnieka darbā? Visādi «politiskie klanī» to tik domā, kā nobīdīt esošo pārvaldnieku un tur iebīdīt savējo. Katram valdes sastāvam ir savas personiskās intereses. Ja pārvaldnieks braukās pa pasauli, meklējams ostai kravas, kas sargās viņa krēslu pārvaldē?

Savukārt mazās ostas ir mūsu atpūtas industrijas nākotne. Piekraustes zvejniecība, jahtu tūrisms, jā, arī jahtu un katamarānu būve, ko jau tagad ir prieks vērot Engurē. Pašvaldību uzdevums te būs nodrošināt izklaides iespējas krastā, normālas viesnīcas (es starp Enguri un Roju tādas neatradu!), atbalstot vietējo uzņēmēju iniciatīvu. Re, Ventspili tas viss notiek! Arī Bornholmas salā visur mazajās ostās blakus zvejas kuģiem ir jahtas un izprieču kuģi. Vasarā no Pāvilstostas var aizbraukt uz Gotlandes salu. Kur var aizbraukt no Rojas vai Salacgrīvas? Varbūt par maz reklāmas...

4. rezolūcija. Par jūrniecības valsts pārvaldes institūciju.

Vairākums aptaujāto jūrniecības darbinieku uzskata, ka rezolūcija par jūras lietu ministrijas saglabāšanu (atjaunošanu) ir zaudējusi aktualitāti. Visus sasāpējušos jaunājumus varot apspriest kā profesionālajās organizācijās (asociācijās), tā sabiedriskajās organizācijās (LJS valdē). Ir jāuzlabo SM Jūrniecības departamenta darbs, izveidojot pie tā konsultatīvo padomi, jo aizbīdinājums, ka par ierēdņa zemo algu neviens nevēlas strādāt, līdz ar to – departamentā nav darbinieku, jau kļuvis vecmodīgs.

Vērtē Imants Burvis:

– Tā ir kutelīga lieta. Visi zina, ka zemnieku kūtiis un laukos saražotais galarezultāts, ko tie var dot ES, tik lielā mērā nav vajadzīgs. Taču zemnieku kā vēlētajū ir ļoti daudz, tādēļ visi politiķi ar viņiem koķetē. Jūrniecība (un zvejniecība) vēlētajū vidū ir tik maz pārstāvēta, ka balsis izplēn. Varētu taču būt jūras lietu valsts ministrs, kura pakļautībā izstrādā tālejošu politiku. Skumji ir tas, ka šobrīd nav pieprasījuma pēc šādas tālejošas jūrniecības politikas stratēģijas.

Nav noslēpums, ka mūsu pirmais un vienīgais jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs bija izveidojis ļoti spēcīgu profesionāļu komandu, kas LK privatizāciju



gribēja paturēt savās (lasi – valsts!) rokās, bet tas nebija pa prātam politiķiem. Ministrijā toreiz strādāja patrioti, un, ja 5. Saeimā būtu četri pieci jūrniecības aizstāvji, aina droši vien izvērstos savādāka.

Roka uz pulsa

Imants Burvis ir jūrniecības nozares pārstāvis, kas daudzus aizvadītos gadus, strādājot par deputātu Saeimā, bija dzīvā saikne starp varas struktūru un jūrniecības sabiedrību. Tieši tāpēc lūdzām viņa vērtējumu jautājumos, kas pēdējo gadu laikā visvairāk satrauca un arī šodien nodarbina jūrniecības sabiedrības prātus.



7. Saeimas deputāts Imants Burvis.

Jaunā kuģošanas politika

Kad tā ir izgājusi cauri visiem varas gaitenīem, nav vairs, uz ko attiecināt.

To saukt par jauno ir grūti, jo Gunārs Šteinerts koncepcijas pamatu no Londonas sūtīja jau 1995.–1996. gadā. Jauna šī politika ir tad, kad jūs esat pirmais vai otrais. Ja jūs esat piektais vai desmitais, šī politika vairs neko neglābj. Mūsu kuģošanas politika šobrīd jau atkal atpaliek no Nīderlandes un Vācijas kuģošanas politikām.

Man kā latvietim, protams, ir ļoti tikami, ka akciju kontrolpakete «Latvijas Kuģniecībā» pieder Latvijas uzņēmumam, nevis «ofšoriem». Patriotisms ar to ir apmierināts, bet ko valsts var palīdzēt? Neaizmirsīsim, ka mēs ejam uz Eiropas Savienību, kur ar valsts lobējiem ir jābūt ļoti uzmanīgiem.

Par Jūrniecības savienības darbu

Nevajadzētu aizmirst, ka LJS nav Ārlietu ministrijas funkciju, taču LJS var palīdzēt tajās aktivitātēs, kas sakrīt ar valsts politiku.

Ne jau velti kādreizējais satiksmes ministrs Andris Gūtmanis teica, ka ostām tiek dota «sēklas nauda». Gaidīt, ka ar katru satiksmes ministra maiņu būs atkal jauna «sēklas nauda», būtu naivi. LJS var ietekmēt sabiedrisko domu, var ietekmēt viedokli Tautsaimniecības komisijā Saeimā, bet, ja runa ir par naudas sadali, par kravu piesaisti ostām, tas jau ir pašu uzņēmēju jautājums. Runāt, ka LJS pievērsīs maz uzmanības ostām, nav korekti.

Ir jābūt attīstības plānam. Kas iznāk, ja tā nav, redzams Ainažos. Iegrūda «sēklas naudu» pirms 5. Saeimas vēlēšanām, izraka bedri, kur tagad slikt bērni. Nav



nevienas piestātnes, no kā vajadzēja sākt, nav infrastruktūras. Kas atbildēs par izšķērdēto lielo ostu naudu Ainažos?

LJS neizdevās pirms vēlēšanām sabiedrībā pacelt nozares prestižu, pierādīt, ka jūrlietas Latvijai ir vajadzīgas un ka šo nozari (kuģi, ostas, jahtas, tranzīts) nevar atstāt pašplūsmai, bez vietējo iedzīvotāju aktīva atbalsta. Ļoti daudz šajās vietās nozīmē personības. Ja Rīgā pat nomirdināja Jūras svētkus kā galvaspilsētas iedzīvotājiem un visiem nevajadzīgus – to pat viņiem neprasot! – tad te mēs redzam pašvaldības ignoranci pret jūras lietām. Viens ir no ostas nosmelt krējumu, cits – justies un būt ostas pilsētas (turklāt – galvaspilsētas!) vadītājam.

Rīgas brīvosta un LJS ir visus šos gadus noturējusi uz saviem pleciem Jūras svētkus, kur nav ne tik milzīgi izdevumi, ne cilvēku resursi vajadzīgi, bet nu jau divus gadus svētku vairs nav – domei tie ir lieki! LJS ir jāvirza cilvēku doma uz to, kas nākamajā sasaukumā būs Rīgas domē, jo jūrlietu atbalstītājs taču var būt gan ārsts, gan jurists un arhitekts.

Par «Latvijas Kuģniecības» privatizāciju

Bez liekas reklāmas varu teikt, ka daudz ko valdība ir ņemusi vērā no mūsu komisijas izteiktajiem priekšlikumiem un ieteikumiem. Stāvoklis pēc Kuģniecības privatizācijas ir ļoti savāds. LK tikpat labi varēja būt, pastāvēt un darboties kā valsts akciju sabiedrība. Tas būtu liels kuģu īpašnieks, kur vadība būtu ieinteresēta īstenot arī jauno kuģošanas politiku. Bija taču labi redzams, ka līdz šim ar jūrniecības sektorpolitiku valdībai kopumā un Satiksmes ministrijai atsevišķi gāja ļoti smagi, bija jūtama neprofesionalitāte un ieinteresētības trūkums. Varbūt tas ir saistīts ar vājajiem speciālistiem Satiksmes ministrijā? Pēc Imanta Sarmuļa Jūrniecības departamentā bija straujš kritums, Jānis Butnors vēl mēģināja noturēt nepieciešamo profesionalitātes līmeni, taču darbinieku trūkums neļāva visas idejas realizēt. Nevar jūras lietas valsti vadīt pēc principa – netraucējiet man strādāt un es jūs netraucēšu ar saviem darba rezultātiem!

Ja mums nav šis redzamās jūras lietu sektorpolitikas, krit arī LK cena visplašākajās nozīmes nišās. Jo, ja nav noteiktas politikas kuģošanas biznesa uzturēšanai valstī, nav arī noteiktas «cenas» kuģu īpašniekiem. LK prestižs neapšaubāmi cieta arī no četriem neveiksmīgajiem privatizācijas mēģinājumiem. Tā vis nav LK darbinieku vaina, bet gan mūsu, politiķu, kļūda. Ja pēc nesenām tankkuģu katastrofām LK vecie vienokrupsa kuģi zaudēs laika līgumus, arī tas būs liels trieciens. Ir tikai divas valstis pasaulē – Krievija un Irāka, kas kā naftas monopolisti var ignorēt IMO prasības un vest naftu ar vienokrupsa kuģiem. Tātad LK biznesa pircēji atrodas uz austrumiem no mums.

Ir nožēlojami, ka LK priekšvēlēšanu laikā zaudēja savu kuģu jaunbūvju projektu, jo bija politiskie spēki, kuri baidījās, ka «vecie zaldāti» dabūs no pasūtījuma komisijas naudas līdzekļus savai priekšvēlēšanu kampaņai. Zemi griesti!

Sagatavoja G. Šimanis



Sākumā bija pacēlums

*Ilggadēja Jūrniecības savienības sekretāre un grāmatvede **MĀRA MIHEJEVA** 2002. gadā svinēja nozīmīgu savas dzīves jubileju. Viņa arī stāvēja pie Jūrniecības savienības dibināšanas, tāpēc lieliski var salīdzināt un izvērtēt, kāda tad šī sabiedrība bija toreiz, kāda tā ir tagad. Aicinājām Māru paust savu viedokli Gadagrāmatas lasītājiem.*

Jautāta par to, kā Māra iekļuva jūrnieku aprindās, viņa diez kāpēc vispirms sāk runāt par Jūrniecības savienības dibināšanu.

«Ja atceras tos gadus, kad tika dibināta Jūrniecības savienība, sikas skudriņas skrien pa kauliem. Visi bija entuziasma pilni, visos bija liels pacēlums. Bet sākās viss Zvejnieku savienībā ar sludinājumu avīzē. Tad vairākas sapulces notika pie manis mājās, jo man bija liels dzīvoklis Dzirnavu ielā. Atnāku reiz no darba un skatos, istaba pilna ar vīriem, visi jūrnieku formās, lielāko tiesu kapteiņi. Spriež, strīdas un dibina Jūrniecības savienību.»

Taču patiesībā jūra Māru uzrunāja jau sen pirms Jūrniecības savienības dibināšanas un pavisam citādā veidā. Viņa ilgu gadus bija profesionāla jūrnieka sieva, par ko pie ieslēgta diktofona tā kā sakautrējās runāt.

«Man brālis un vīrs bija jūrnieki. Vecmīlgrāvim tolaik bija iedots otrs nosaukums – *Vecmīlgrāvis di Santa Krus*, jo Baltajā baznīcā bija ierikota arī bāka, lai kuģi varētu atgriezties ostā. Tolaik nebija daudz laika domāt par vientulību vai citām līdzīgām lietām, jo mācījos, strādāju un, protams, gaidīju vīru mājās. 1963. gadā mēs apprecējāmies un līdz 1979. gadam biju kļuvusi par profesionālu jūrnie-



Ilggadējā Jūrniecības savienības sekretāre un grāmatvede Māra Mihejeva.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



ka sievu, kas prot gaidīt. Tad vīram nāca darbs Āfrikā, un arī es veselu gadu tur dzīvoju. PSRS angoliešiem uzdāvināja vienu kuģi un tā viņi tur apguva sev jaunas iemaņas un prasmes. Mūsu jūrnieki angoliešiem mācīja ar to apieties. Tolaik Angolā tikko kā bija beigusies revolūcija, tāpēc situācija bija diezgan sarežģīta. Bet cilvēks jau pierod pie visa, arī pie tā, ka visi apkārt staigā ar ložmetējiem, automātiem un virs galvas līdinās kara lidmašīnas.»

Kad par visu varu tomēr gribu izzināt, kā varētu raksturot jūrnieka sievas dzīvi, kas pilnībā attiecas arī uz pašu Māru, viņa, daudz nedomādama, atbild, ka tā ir precēta sieva, kurai pašai vien ar visām dzīves problēmām jāietiek galā un uz visiem jautājumiem pašai vien jārod pareizās atbildes.

«Godīgi sakot, tāda patstāvība izveido ne tās pašas labākās rakstura īpašības. Kad man jautā, kā mēs ar vīru tik ilgi esam nodzīvojuši kopā, es atbildu: – Ļoti vienkārši! Mans vīrs bija jūrnieks, mums nebija izdevības strīdēties par ikdienas sīkumiem.»

Tad mūsu saruna nemanot atgriežas pie Jūrniecības savienības un pie «Jūrniecības gadagrāmatas» desmitā izdevuma. Kādas bija tās domas, kas deviņdesmito gadu sākumā pildīja jūrniecības nozares cilvēku prātus, kas bija tie mērķi, kurus šie cilvēki vēlējās sasniegt, kas bija tie ideāli, kas tika izraudzīti par pamatu jaunās sabiedrības veidošanai? Un kas šodien no tā visa vēl ir saglabāties?

«Tās ir ļoti smagas pārdomas. Toreiz mēs nekad nedomājām, ka, piemēram, «Latvijas Kuģniecību» piemeklēs tāds liktenis, kāds to piemeklējis tagad. Nevienam neienāca prātā doma, ka izputēs tāljūras zveja. Varbūt lielās zvejas bāzes arī nebija pats labākais saimniekošanas veids, bet šīs nozares tomēr ir žēl. Ļoti žēl mazos ciematīņus, kuri jūras krastā vienkārši nikuļo. Taču, par laimi, joprojām vēl ir saglabājusies Jūrniecības savienība! Un arī cerība, ka pārejas laiks, ko mēs pārdzīvojam, nebūs mūžīgs un mēs spēsim atcerēties arī tos ideālus, kas mūs spārnoja dziesmotās revolūcijas laikā. Domāju, ka mūsu bērni iegūs labu izglītību un ar darbu pierādīs savu profesionalitāti pasaules jūrās. Izglītība, lūk, tas ir pamats, kas vajadzīgs katram cilvēkam! Tāpēc arī Jūrniecības savienība visus šos gadus ir bijusi kopā ar Latvijas Jūras akadēmiju. Ja ne citādi, tad vismaz morāli to balstījusi. Tādēļ vien, ka šodien mums ir tāda Jūras akadēmija, kur jaunieši iegūst augsta līmeņa izglītību, bija vērts cīnīties! Pasaulē jūrnieki pelna lielu naudu, un varbūt arī mūsu speciālisti to spēs.»

Jautāju, vai Jūrniecības savienība šodien var sniegt jūrniekam atbalstu un dot nepieciešamo drošības sajūtu. Vai Jūrniecības savienība ir tā, kas pauž jūrniecības speciālistu viedokli?

«Jūra paņem cilvēku uz vairākiem mēnešiem, bet, kad viņš atgriežas krastā, arī tad viņam vajadzētu sajūst savējo plecu. Protams, ģimene ir ļoti svarīga, varētu teikt, pats svarīgākais. Taču arī sabiedrība ir nepieciešama. Jūrnikiem būtu vajadzīgi klubi, kur viņi varētu atpūsties. Lai viņi zinātu, ka viņus tur gaida.

Tika izveidots kapteiņu klubs, bet visi jūrnieki jau nav kapteiņi. Izklaides cen-





Stāvkraštā Jūrkalnē, 1996. gada decembrī, pa ceļam uz K. Valdemāra bibliotēku Ēdolē.

triem ir cita jēga, bet domāju, ka būtu nepieciešams tieši interešu klubs. Arī vecie jūrnieki ir priecīgi, ka kaut vai reizi gadā viņi var sanākt kopā uz Jūrniecības savienības gada kopsapulci, lai satiktos, izrunātos un pasēdētu pie kafijas tases. Lai uzzinātu, ko dara jaunie, kā viņiem veicas biznesā. Mēs esam pārsteigti, cik ļoti cilvēki tiecas pēc sabiedrības.

Personiski man ir ļoti žēl, ka Rīgā ir paputejuši Jūras svētki, kuru iedibinātāja bija Jūrniecības savienība. Labi, ka Liepāja, Ventspils un mazie zvejnieku ciemi turas un prot svinēt šos svētkus. Bet tādā ostas pilsētā un Latvijas sirdi kā Rīga svētku vairs nav. Un neviens nevēlas par šo jautājumu runāt. Un nav jau arī vairs neviena, kas būtu gatavs piedalīties svētku finansēšanā. Tos Jūras svētkus, ko savulaik organizējām, pratām sagatavot ar minimāliem izdevumiem un pašu spēkiem. Tagad laiki ir mainījušies un pašdarbnieciski strādāt vairs nedrīkst. Lai kaut ko skaistu organizētu, jāiegulda adekvāti līdzekļi. Ja kādreiz Jūras svētki izmaksāja aptuveni 15 līdz 17 tūkstošus latu, tad tagad es organizēt svētkus par tādu naudu nedz varētu, nedz arī vēlētos. Domāju, ka Jūrniecības savienībai nevajadzētu uzņemties svētku organizēšanu. Mums vajadzētu tikai piedalīties, bet pati organizēšana jānodod profesionāļu ziņā. Lai strādā režisori, lai darbojas aktieri. Jūras svētki ir svētki visai tautai. Kad vēl Pasažieru ostā rīkojām svētkus, cilvēki bez maksas varēja uzkāpt uz kuģiņa, izbraukt un apskatīt ostu, apskatīt ledlauzi «Varma», paskatīties, ko prot mūsu Jūras spēki. Cilvēki bija priecīgi un izteica vislielāko pateicību. Svētku dalībnieku vidū bija invalīdi, bērni un jūrnieki. Mēs domājam

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



par cilvēkiem, jo svētku, tāpat kā patriotisma, nekad nav par daudz. Kā teica Miķelis Elsbergs (Māra dziļi nopūšas), tad mazajam cilvēciņam, kas uzzīmē savu pirmo kuģi un par to saņem nelielu dāvanīņu, varbūt tā ir pirmā reize, kad viņš sajūt sevi kā mazu jūrnieciņu.»

Vienmēr aktuāla ir bijusi un paliek paaudžu maiņa. Arī Jūrniecības savienībai nozīmīgs ir jautājums, vai jaunie jūrniecības speciālisti stājas Jūrniecības savienībā un vai būs, kam nomainīt cienījamos jūrniecības veterānus, kuru sirmās galvas Jūrniecības savienības gada kopsapulcēs zied kā ābeļdārzs pavasarī.

«Jaunie stājas Jūrniecības savienībā, un tie pamatā ir Jūras akadēmijas studenti, jaunie jūras virsnieki. Nevarētu teikt, ka vērojams liels pacēlums, bet pacēlumu taču mākslīgi nevar radīt, jo tad tam nebūs nekāda svara. Kad tika dibināta Jūrniecības savienība, bija doma, ka jāiedibina tāda kārtība, ka bez Jūrniecības savienības vizas nevarēs iet jūrā. Tad arī ļoti daudzi iestājās Jūrniecības savienībā. Taču šī kārtība tomēr netika akceptēta un neiedzīvojās, tāpēc Jūrniecības savienība it kā kļuva mazāk vajadzīga. Šodienas studenti būs tie, kam nākotnē būs jāpārņem savienības darbs. Ir jau arī tā – kamēr students sēž akadēmijas solā, viņš ir sabiedriski aktīvs, bet, kad sāk reālu darbu un aiziet jūrā, viņam it kā pārtrūkst saikne ar krasta organizācijām. Liels prieks, ka pagājušajā gadā daudzi jaunie jūrnieki bija atnākuši uz kopsapulci. Ja godīgi, tad es domāju, ka arī mums pašiem vajadzētu mazliet savādāk organizēt savu darbību.

Kad valstī iesākās privatizācija, daudzas cilvēciskās attiecības tika aizstātas ar materiālajām vērtībām, bez kurām arī, protams, nevar iztikt. Un ir jāpaiet tam laikam, kad cilvēkam liekas, ka vislielāko apmierinājumu dod nauda.»

Vēl gribēju saņemt atbildi uz jautājumu, vai mainījusies ostu attieksme pret Jūrniecības savienību?

«Ja es nebūtu Jūrniecības savienības biedre, nepiedalītos visā tās darbībā un skatītos it kā no malas, tad, aizbraucot uz Ventspili, varētu teikt, ka tā ir ļoti saņemta un skaista pilsēta, osta arī sakārtota. Prieks arī par Liepājas ostu. Bet viņu attieksmē tomēr jūtams ledus un aukstums. Ļoti žēl arī, ka ir zudis Jūrniecības fonds. Neko darīt, mēs esam tajā stadijā, kad jaunai valstij kā bērnam ir jāpārslimo daudzas bērnu slimības. Varbūt paies vēl desmit piecpadsmit gadi, un mēs aizmirsīsim, kas tas ir – nepaēdis cilvēks. Un ne jau savas nolaidības dēļ, bet gan tāpēc, ka viņam nav darba. Nav jau nevienam ko pārnest! Tieši tad, kad Latvijā sākās jaunie laiki, bija vajadzīga Jūras lietu ministrija, lai visas lietas sakārtotu. Bet to likvidēja, lai radītu haosu jūras lietās un lai nebūtu, kas sistēmu koordinē un pārrauga.

Vienmēr jāprot paskatīties patiesībai acīs. Lielā pacēluma un ideālu laiks palicis pagātnē. Mēs mācāmies dzīvot, lai izdzīvotu. Un gan jau iemācīsimies! Arī idejas par Jūrniecības savienības tālāko darbību ir, tās tikai jāapaudzē ar iespējām.





1995. gada Jūras svētki «Rīgas Kuģniecībā». Tolaik vēl visi gribēja atpūsties kopā.

Jūrniecības fonds

Fonds tika dibināts mūsu lielā pacēluma laikā – 1992. gadā. Pašā sākumā bija doma, ka fonds apkopos finansiālos līdzekļus, lai attīstītu un virzītu jūrniecības idejas – izglītību, kultūras aktivitātes, lai atbalstītu vecos jūrniekus. Privatizācijas laikā fonda darbība sāka panīkt, jo tie, kuri bija ieguvuši firmas privātīpašumā, bija spiesti rēķināties ar tirgus apstākļiem un skaitīt savu naudu daudz uzmanīgāk un tērēt daudz taupīgāk. Nelīdzēja arī nodokļu atvieglojumi, ko vareja piedāvāt Jūrniecības fonds. No 1995. gada ar likumu tika aizliegts valsts un pašvaldību pārziņā esošajiem uzņēmumiem ziedot fondiem vairāk nekā 500 latu. Tas attiecās arī uz «Latvijas Kuģniecību», lielajām un arī mazajām ostām. Ļoti bieži šis likums kalpoja par vairogu – neprasiet mums neko, redzat, likums mums neļauj. Interesanti bija tas, ka pret Jūrniecības fondu visnoraidošākā attieksme bija tieši tiem uzņēmumiem, kurus vadīja latvieši. Lēnām, bet noteikti izzuda fonda atbalstītāji, līdz beidzot tika atklāti pateikts, ka mēs ar labdarību vairs nenodarbojamies. Tagad fonda darbība būtībā ir paralizēta, bet fonds tomēr likvidēts vēl nav. Par vecajiem jūrniekiem rūpējās Jūrniecības fonds, bet tagad mēs to vairs nevaram izdarīt naudas trūkuma dēļ. Vēl nesenā pagātnē divas reizes gadā apdāvinājām vecos jūrniekus, piešķirām pabalstus. Tādas iespējas tagad vairs nav. Drīz pat nevarēsim nolikt vainagu vecajiem jūrniekiem uz kapa. Skarbi, bet tāda ir realitāte!

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Kas vieniem balts, tas otriem melns

Irpagājis gads kopš pēdējās sarunas par jūrniecības nozares speciālistu un Satiksmes ministrijas ierēdņu spēju, bet varbūt arī nespēju citam citu saprast, uzklaust un rast dialogu visdažādāko jautājumu, tai skaitā ar jūrniecību saistītās un tās darbību reglamentējošās likumdošanas izstrādē un pieņemšanā. «Latvijas jūrniecības gadagrāmātā 2001» jūs varējāt lasīt, cik neapmierināti bija ostu pārvaldnieki, Jūrniecības savienības valdes locekļi un tās priekšsēdētājs ar to ignoranci no Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta darbinieku puses, kas izpaudās kā nevēlēšanās uzklaust speciālistu viedokli un pieņemt iespējami labākos lēmumu nozares sekmīgai attīstībai.

Arī šajā Gadagrāmātā turpināsim meklēt cēloni tai atsvešinātībai, kas joprojām pastāv starp Satiksmes ministriju un jūrniecības nozares speciālistiem. Iespējams, ka plaša ir tikai iedomāta un viss kļūtu daudz skaidrāks, ja cilvēki cits citu uzklaustu un censtos saprast. Visi. Par nozares svarīgākajiem notikumiem 2002. gadā stāsta Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors **AIGARS KRASTIŅŠ**.

Likumdošana

- Vai Jūs apmierina tās attiecības, kas izveidojušās Jūrniecības departamenta un jūrniecības nozares speciālistu starpā? Vai uzskatāt, ka panākta laba sadarbība un sapratne?

- Esmu pilnībā apmierināts ar to sadarbību, kāda ir izveidojusies. Varētu teikt, ka tā sadarbība, kas Jūrniecības departamentam ir ar ostu pārvaldēm, ar speciālistiem, ar krasta apsardzi, arī ar Jūrniecības savienību, ir laba. Ministrijas speciālisti tiek aicināti un arī piedalās Jūrniecības savienības valdes sēdēs. Mums ir cieša sadarbība ar Kapteiņu asociāciju, kur, manuprāt, apvienojušies paši labākie jūrniecības speciālisti. Zinu, ka jūrniecības nozares speciālistus uztrauc tas, ka ne vienmēr, pieņemot likumus, tiek uzklaustītas viņu domas un ņemti vērā viņu ieteikumi. Diemžēl no tā mēs nekad pilnībā atbrīvoties nevarēsim, jo ir apstākļi, kas, iespējams, pat pēdējā brīdī liek izdarīt korekcijas jau izdiskutētā likumā. Ir speciālie likumi, kā, piemēram, Jūras drošības likums, kas pamatā domāts Jūrniecības departamentam, lai uz tā pamata departamenta darbinieki varētu sekot visām Starptautiskās Jūras organizācijas rezolūcijām, pārmaiņām starptautiskajā likumdošanā, savlaicīgi uz tām reaģēt un operatīvi ieviest ar Satiksmes ministrijas attiecīgu noteikumu palīdzību. Tādi ir arī, piemēram, Jūrnieku diplomēšanas noteikumi, kuros pirmkārt tiek ievēroti starptautiskie noteikumi un



konvencijas un kuru pamatlietotājs ir Jūrnieku reģistrs. Tauta nav šo likumu lietotāja. Jebkuras valsts jūrlietu pārvaldes mājas lapā var lasīt informāciju, kas domāta plašai lietošanai, un tie ir izvilkumi no atsevišķām instrukcijām. Piemēram, jūrniekam tiek skaidrots, kā rīkoties, lai apmainītu diplomu, izietu medicīnisko apskati vai pildītu citas uz viņu attiecināmas lietas. Bet specifiskie tehniskie noteikumi ir domāti tikai attiecīgās nozares speciālistiem. Piekritu, ka ir lietas, kas likumdošanas izstrādes laikā ir

plaši apspriežamas. Piemēram, kuģošanas politikas, jūrnieku nodokļu politikas un citos līdzīgos gadījumos. Bet normas, kas tiek ieliktas drošības noteikumos, nav diskutējamas. Ja rezolūcija no mums to prasa, mēs nevaram patvarīgi kaut ko svītrot vai mainīt, mēs varam saprotami formulēt. Arī izstrādājot Ministru kabineta noteikumus, mums jāraugās, lai tajos ietvertu nevis tikai vienu no konteksta izrautu likuma pantu, bet gan likuma kopsakarības. Ar to nodarbojas un tam seko Jūrniecības departamenta speciālisti. Lai neapvainojas jūrniecības veterāni, kas šodien ir pelnītā atpūtā un ar savu dzīves pieredzi vēlētos piedalīties likumu izstrādē un to skaidrošanā, bet viņu informācija par starptautiskajiem noteikumiem, prasībām un izmaiņām, kam ik dienas seko mūsu departamenta speciālisti, tomēr ir nepietiekama. Tieši tas neļauj viņiem pilnībā orientēties prasībās, kādas mums obligāti tiek izvirzītas un kam esam spiesti pakļauties. Latvija ir valsts, kas pievienojusies ļoti daudzām starptautiskām konvencijām, un tās automātiski kļuvušas mums obligāti pildāmas. Un mums nepietiek spēka un laika, lai visiem, kas vēlē-



Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



tos palīdzēt, izskaidrotu mūsu rīcībā esošo informāciju, jo cirkulāri skaitāmi tūkstošos. Piemēram, kad izstrādājām noteikumus par medicīnisko aprūpi uz kuģiem, pēdējā brīdī saņēmām jaunu cirkulāru, ko operatīvi iestrādājām jaunajos noteikumos, lai jau pēc noteikumu pieņemšanas nevajadzētu tajos izdarīt grozījumus. Taču vēlreiz gribu uzsvērt, ka visu nemaz nevaram publiski apspriest, jo starptautisko likumu prasības nav diskutējamas normas.

- Vai Jūrniecības departamentā pietiek speciālistu, kas spēj strādāt ar starptautisko likumdošanu un augstā līmenī nodarboties ar jaunu likumu radišanu?

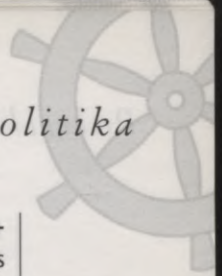
- Gribu teikt, ka Jūrniecības departamentā ir labi speciālisti, bet viņu ir pārāk maz. Lai strādātu pie nozares likumdošanas, ir jāatbilst stingrām prasībām, kas arī nav mūsu izdomātas, bet gan noteiktas starptautiskajās konvencijās. Jebkurā ministrijā un departamentā ir cilvēki, kas viegli var izpildīt valstī noteiktās ierēdņu prasības. Bet, kas attiecas uz jūrlietām, tad ir specifiskas prasības, ko nosaka IMO 844. rezolūcija un kam parasts ierēdnis neatbilst. Tam jābūt kapteinim, kas braucis uz 100 tūkst. tonnu DWT kuģa, cilvēkam ar labām angļu valodas zināšanām, kam ir vismaz piecu gadu praktiskā darba pieredze uz kuģa. Tā ir noteiktā nepieciešamā kvalifikācija, savukārt par speciālistu viņš kļūs, tikai vairākus gadus reāli strādājot pie likumdošanas izstrādes. Nevienā valstī nav iestādes, kas sagatavotu šādus speciālistus. No savas pieredzes varu teikt, ka tad, kad atnācu strādāt uz Jūrniecības departamentu, biju pārliecināts, ka visu ļoti labi zinu un protu. Taču reālais darbs parādīja, ka vajadzīgi gadi, lai tiešām apjēgtu likumsakarības un iegūtu nepieciešamās zināšanas. Tāpēc varu teikt, ka jāpatērē milzum daudz laika, jāizurbjas cauri tūkstošiem un tūkstošiem tekstu angļu valodā, lai varētu sevi nosaukt par speciālistu.

Mazās ostas – par vai pret

- Saasinājies mazo ostu izdzīvošanas jautājums, jo 2002. gads bija pēdējais, kad mazās ostas saņēma no Ostu attīstības fonda naudu dzīlumu uzturēšanai. Nācies dzirdēt, ka Jūs esot izteicis viedokli – jo ātrāk Latvijas mazās ostas aizaus, jo labāk! Ļoti skaudri vārdi, vai tiešām Jūs tā domājat?

- Tieši tādus vārdus gan neesmu teicis! Piekritu, ka mazo ostu problēmas ir jārisina. Taču pašreiz no Satiksmes ministrijas vien prasīt pilnīgu atbildību par mazajām ostām būtu aplami. Vispirms nevajadzētu aizmirst, ka mazās ostas ir pašvaldību īpašums. Ja kāda pašvaldība nespēj apsaimniekot savu īpašumu, tad vispirms vaina jāmeklē pašvaldībā un jānoskaidro, kāpēc tas ir tā un ne citādi. Ja nepieciešams, jāpārvēl pašvaldības vadītājs vai ostas pārvaldnieks, ko iecēlusi pašvaldība. Vajadzētu saprast arī to, ka mēs nedzīvojam padomju laikos, kad valsts pārvaldīja ostu. Valstij nav jānodarbojas ar pārvaldi, tai ir jānodrošina normatīvo dokumentu bāze un jāatbild par drošību ostā. Ja mēs runājam par bākām, bojām





un vadlīnijām, tad mums ir jānodrošina, lai kuģotājiem par tām būtu pieejama informācija, bet par šo ierīču uzturēšanu atbild ostas pārvalde, savukārt uzturēšanas finansēšana jāveic par šīs infrastruktūras lietotāja līdzekļiem. Ja lietotāja nav, arī vadlīnijas un citas komunikācijas nav vajadzīgas. Valsts savu īpašumu var uzturēt dažādi. Tāpat kā citu ministriju, arī Satiksmes ministrijas īpašumā ir zeme, bet tas taču nenozīmē, ka valsts šajā zemē sēj rudzus. Valsts īpašums – akvatorija – ir nosacīts īpašums, kas nav reģistrēts Zemesgrāmatā. Arī aiz šīs akvatorijas līnijas atrodas valsts īpašums. Piemēram, Rīgas jūras līci mēs nepadziļinām, kaut gan arī tas ir valsts īpašums. Likumā par Ostu attīstības fonda līdzekļu izlietojumu ierakstīts – valsts īpašuma uzturēšanai mazajās ostās, un citādi to nemaz nevar formulēt. Ja ir tāda nepieciešamība, tad fonds uztur šo īpašumu. 2003. gadā naudu Ostu attīstības fondā vairs neatskaitīs, bet tas, ka lielās ostas līdz šim bija spiestas naudu šajā fondā likumā noteiktā kārtībā ieskaitīt, manuprāt, ir biznesa deformēta izpratne vai izkropļota konkurence. Nevienš jau būtībā neiebilst pret mazo ostu padziļināšanu vai uzturēšanu, bet vajag meklēt attiecīgus līdzekļus, lai to varētu darīt. Reālā situācija rāda, ka mazās ostas pārsvarā ir jahtu un zvejas ostas. Protams, valsts kompetences daļu nedrīkst pārlīkt uz privātā biznesa pleciem.

Mēs dzīvojam brīvā tirgus apstākļos, un tikai tirgus regulē darbību un tālāko attīstību. Ja kādā no mazajām ostām strādājošās kompānijas sava darba nodrošināšanai nevar atrast nepieciešamos apstākļus un segt izdevumus, tad šāda uzņēmējdarbība ir jāpārtrauc. Bizness ir nežēlīgs. Gribu piekrist domai, ka visas mazās ostas nav vienādā situācijā. Skultes ostas fenomenu varētu izskaidrot ar to, ka tā atrodas ideālā ģeogrāfiskā situācijā Latvijas austrumu reģionā.

Pēc būtības, lai uzturētu ostas darbību, stividorkompānijām, aģentu kompānijām un citam ostu biznesam ir jāmaksā visas likumā noteiktās ostas nodevas, maksājumi, kas nodrošina infrastruktūras uzturēšanu. Ja tas netiek realizēts, tiek kropļots bizness. Ja kāds domā, ka šodien naudu tāpat vien kāds kādam dod, un atbalsta šādu saimniekošanu, viņš atbalsta padomju laika ideālus un ir provokators vai padomju ideoloģijas izplatītājs.

Un vēl viena ļoti būtiska problēma – Satiksmes ministrija nedarīs to, kas pēc būtības jā dara citām ministrijām. Satiksmes ministrija neatbildēs par jahtu tūrismu un zivsaimniecību.

– Kā vērtējama ostu konkurence Latvijā, raugoties no Jūrnieceības departamenta skatu punkta? Vai to varētu uzskatīt par veselīgu konkurenci?

– Katrai Latvijas ostai ir savas specifiskās un īpašās kravas. Taču tām nevar aizliegt savā starpā konkurēt, ja to prasa tirgus. Ikvienš ostas pārvaldnieks saprātīs, ka nevajadzētu konkurēt tajos tirgus segmentos, kas kaimiņu ostā jau ir nosegti, bet ar kravām nav pilnībā noslogoti. Ostas pārvaldes savā starpā sacenšas par labākiem nosacījumiem, kas kravas īpašniekam un pārvaldītājam liek izvēlēties vienu vai otru Latvijas ostu, bet galavārdu saka klienti. Konkurence vienmēr



pastāvēs, citādi nekad nebūs. Ja, piemēram, Rīgā būs sevišķi atraktīvi nosacījumi kokmateriālu apstrādei, tad mākslīgi neviens nevarēs to aizkavēt – koki ies uz Rīgu. Un tāpēc jau nebūs pamata ieguldīt valsts naudu kādas citas ostas dotēšanai, lai attīstītu kokmateriālu biznesu, jo šādu scenāriju varētu iztēloties tikai izkropļota fantāzija. Ja bizness neprātis sev izlauzt ceļu, osta aizaus un izzudīs no kartes kā osta. Vienīgi tirgus parādīs, cik ostām būs vieta Latvijas biznesa kartē. Ja kāds kaut ko vēlas uzturēt kā vēsturisku mantojumu, tad tam jāmeklē citi līdzekļi, tie nevar nākt un nenāks no Satiksmes ministrijas. Latvijas piekrastē ir 10 ostas. Trīs lielās attīstās likumsakarīgi. Arī Salacgrīva, Mērsrags un Skulte vēl ilgu laiku varēs sevi uzskatīt par komercostām, bet pārējām četrām mazajām ostām uz to cerēt ir visai naīvi. Iespējams, ka nākotnē tur būs skaistas jahtu ostas, kur ienāks mazi pasažieru kuģīši, attīstīsies tūrisms, arī zvejniecība. Bet par to atbildēt jau ir citu ministriju kompetencē.

Kuģošanas drošība

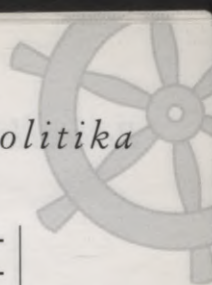
– Vai Latvijas ostas var uzskatīt par drošām ostām un kā mēs izskatāties uz citu Eiropas un pasaules ostu fona?

– Likumdošana un tiesību akti ir pamats, lai kuģi un ostas infrastruktūra tiktu uzturēta un pārbaudīta, vai tā atbilst starptautiskajām prasībām. Pavisam tuvu pienācis brīdis, kad būs jauni loču noteikumi, jauni noteikumi par VTS rajoniem. Darbus nedaudz aizkavēja tas, ka nebija pieņemts Jūras drošības likums, kas dotu pilnvarojumu veikt šos administrēšanas darbus. Varētu, protams, jautāt, kāpēc Jūras drošības likums nebija izstrādāts un pieņemts jau deviņdesmito gadu sākumā? No savas puses varu teikt, ka tad, ja tāds likums būtu pieņemts, mēs tagad būtu paveikuši daudz vairāk. Bet jāsaprot arī objektīvie iemesli, kas aizkavēja šīs likumdošanas izstrādāšanu, jo nespeciālisti taču nevar rakstīt likumus. Bet deviņdesmito gadu sākumā un vidū vēl šādu speciālistu nebija. Uz jautājumu, vai mūsu ostas ir drošas, varu atbildēt apstiprinoši. Un apliecinājums tam ir kuģa kapteinis, kas uzņemas atbildību un risku iebraukt Latvijas ostās. Kuģa īpašnieks kapteinim ir uzticējies kuģi, un viņš atbild par visu.

– Bistamās kravas un ostas.

– Atbilstoši vecajam Jūras kodeksam un jaunajam Drošības likumam, kas drīz tiks pieņemts, ikvienam, kas strādā ar bistamajām kravām, ir jāievēro likumdošana, kas stingri reglamentē šo darbību. Visu ostu pārvalžu noteikumos ir ierakstīti bistamo kravu pārkraušanas noteikumi. Ja tos neievēro, tiek pārkāpts likums vai noteikumi. Katrai kravaī, protams, nevar pielikt savu inspektoru, tāpēc pamatā viss balstās uz likumu stingru ievērošanu un savstarpēju uzticēšanos. Gadījumā, ja tiek saņemtas sūdzības, iejaucas institūcijas, kas ir kompetentas veikt pārbaudes. Es nekādā gadījumā negribētu apgalvot, ka pārbaucēju darbs jau pilnībā būtu sakārtots, bet, kas attiecas uz kuģu drošības standartu ievērošanu, tad ostas drošības





valsts kontrolieris vienmēr ir uzdevumu augstumos. Kuģu drošības jautājumi ir labi sakārtoti un kontrolēti. Kas attiecas uz kravu pārkraušanu un uzglabāšanu pašās ostu teritorijās, tad tā vairs nav Satiksmes ministrijas atbildība, bet gan citu ministriju kompetence, jo Satiksmes ministrija atbild par visu to, kas saistīts ar kuģiem un ostas piestātņu darbību. 2002. gadā bija kāds gadījums, ko varētu uzskatīt gandrīz par humoru. Zviedri aizturēja kuģi, kas Liepājas ostā uzņēma minerālmēslus. Izrādās, ka minerālmēsli automašīnas kravā zināmā koncentrācijā un pie zināma blīvuma rada eksplozijas bīstamību. Transports vienmēr ir saistīts ar risku, un nekas nenotiek tikai tur, kur neviens neko nedara. Fakts ir tas, ka mūsu Jūras administrācijas tehniskā inspekcija un visi tās inspektori ir kompetenti un gatavi rīkoties, kad rodas tāda nepieciešamība.

Tiesību akti pastāvīgi tiek pilnveidoti, tāpēc es varu teikt, ka darbs ir nemitīgā procesā.

– Vai tiek ievēroti pietiekoši augsti standarti, lai garantētu ekoloģisko drošību Latvijas atbildības zonā?

– Kuģošana Baltijas jūrā kļūst arvien intensīvāka. Bet Baltijas jūra patiesībā ir liela wanna, tāpēc īpaši jāraugās, lai netiktu radīti draudi apkārtnējai videi. Savukārt Latvijas ostās nav pastiprināti bīstamības apstākļi, piemēram, rifi vai klintis, tāpēc varētu teikt, ka šeit situācija ir salīdzinoši droša. Nekas īpašs nenotiks arī tad, ja kāds tankkuģis, pat ar kravu, lēni manevrējot pieskarsies gruntij, jo tādi gadījumi nav retums. Pagaidām vēl nav izvirzītas starptautiskas prasības izmantot tankkuģus ar dubulto korpusu. Pēc būtības tankkuģis jau pats par sevi nav bīstams, tas ir tāds pats kuģis kā citi. Spēkā ir MARPOL noteikumi, kas paredz, ka pēc tāda un tāda gada netiks pieļauta vienkorpora tankkuģu ekspluatāciju. Arī mēs šiem noteikumiem sekosim, to regulē starptautiski noteikumi.

– Izvērsusies asa diskusija par naftas termināla celtniecību Rīgas ostā. Kāda ir Satiksmes ministrijas nostāja šajā jautājumā?

– Tiešām, arī mūsu un citu ministriju viedoklis šajā jautājumā tiek uzklauts. Satiksmes ministrija iestājas par ostas attīstību, par jaunu darba vietu radīšanu, par tranzitpārvaldājumu pieaugumu un jaunu investīciju piesaisti. Varu teikt, ka ministrija atbalsta arī šī naftas termināla celtniecības projektu. Ja palūkojamies uz Eiropu, piemēram, uz Roterdamu vai kādu citu ostu, tās ir piesātinātas ar dažādiem naftas, ķīmijas pārstrādes un tamlīdzīgiem uzņēmumiem. Vai tas priecē ekoloģiju? Protams, ne! Bet tā ir mūsdienu ostas neatņemama sastāvdaļa, ja gribam izturēt konkurenci, strādāt tirgus ekonomikas apstākļos, citiem vārdiem sakot, plaukt un zelt. Tāpēc mēs atbalstām šo biznesu ar noteikumu, ka objekts atbilst visām starptautiskajām un arī Latvijas normām un prasībām, kas šobrīd regulē tādu uzņēmumu darbību. Ja darbība atbilst prasībām, tad tā ir droša. Nemaz tik senā pagātnē nav aizgājusi polemika, ka degvielas uzpildes stacijas pilsētas centrā ir bīstamas un tamlīdzīgi. Taču reāli tās darbojas, jo atbilst standartiem, kas tiek izvirzīti to darbības nodrošināšanai.



- Kā Latvija izskatās starptautiskā limenī?

- 2002. gadā esam pievienojušies piecām konvencijām. Ja paskatāmies un salīdzinām Baltijas valstis, tad konvenciju jomā Latvija ir ievērojami izvirzījies. Igaunija ir pievienojusies 22 starptautiskajām konvencijām, Lietuva 17, bet Latvija 34 konvencijām, un vairākas vēl ir sagatavošanas stadijā. Tas ir labs rādītājs, mēs labi pildām Eiropas Savienības prasības un lēmumu par starptautisko konvenciju ratifikāciju.

- Pirms 10 - 12 gadiem Jūs bijāt kuģa kapteinis. Kas toreiz bija aktuāls jūrniecības sabiedrībai un kas aktualitāti vēl joprojām nav zaudējis?

- 1991. gadā pārnācu uz Latvijas kuģniecību no Lietuvas kuģniecības. Biju kapteinis uz kuģa «Seda». Tai laikā neatkarība jau bija atgūta. Grūti salīdzināt sajūtas tad un tagad, jo mana šodienas uztvere stipri atšķiras no tās, kāda bija toreiz. Tad es tiešām domāju par brīvu, neatkarīgu un saimnieciski plaukstošu Latviju, par Latviju kā Baltijas reģiona centru, kas tagad sāk īstenoties. Viss, protams, prasa laiku. Varbūt pašlaik mēs ciešam no nodokļiem, bet tie taču balsta valsti! Arī Jūrniecības savienības darbība ir apsveicama. Bet te nedrīkst aizmirst, ka jūrniecības sabiedrība ļoti atšķiras no pārējās sabiedrības. Jūrnieks ilgu laiku pavada jūrā un, atgriezies pēc reisa, vēlas iespējami vairāk uzturēties ģimenē. Aktīvais jūrnieks iet jūrā, un viņam pietiek ar tām sapulcēm, kas notiek uz kuģa. Visā pasaulē kopā sanāk sirmie kapteiņi, kuri vairs nekuģo. Latvija ir jūras valsts, un jūrnieki Latvijai vienmēr būs. Varbūt sāpīgi ir tas, ka, ceļoties dzīves limenim, arvien vairāk eventuālo jūrnieku paliek krastā. Arī Latvijas jūrnieks arvien mazāk un mazāk ies jūrā. Ja arī kuģi kuģos zem Latvijas karoga, tad to apkalpēs būs Ukrainas, Baltkrievijas, Krievijas un citu valstu jūrnieki. Tāda ir realitāte, kam cauri ir izgājušas visas attīstītās Rietumvalstis.

Bet no savas pieredzes varu teikt, ka jūrā iet ir vērts, tomēr būt prom ir smagi.

A. Freiberga

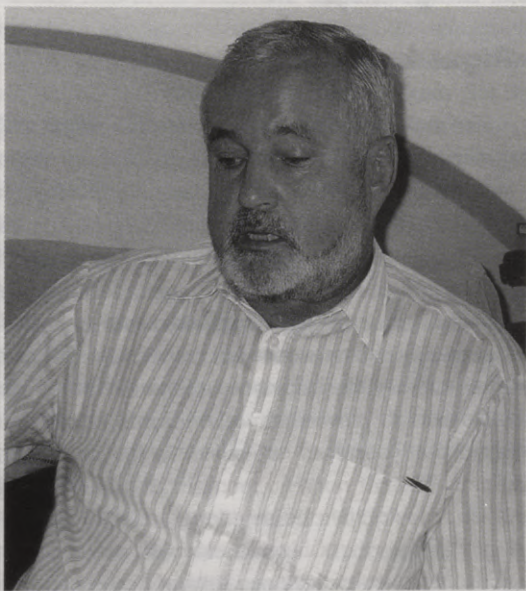


Izdzīvos, kas pārmainīsies

Ar ANTONU IKAUNIEKU regulāri esmu tikusies jau no 1993. gada un uzdevusi viņam visdažādākos jautājumus. Pirmajos gados jautājumu loks noslēdzās ap Rīgas kuģniecības problēmām un pānkumiem. Vēlāk, kad sākās VAS «Latvijas Kuģniecība» privatizācija, A. Ikaunieks kā LK padomes loceklis vairākkārt komentēja šā uzņēmuma privatizācijas likločus. Tad jau pieminētajiem jautājumiem klāt nāca arī Kuģošanas koncepcijas peripetiju un A. Ikaunieka kā Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidenta viedokļa izziņāšana. Arī šoreiz, dodoties pie A. Ikaunieka, biju sagatavojusi jautājumus trim dažādiem, kā mēs sakām, jautājumu blokiem. Taču vēlreiz diktofonā noklausoties sarunu ar A. Ikaunieku, sapratu, ka šī mūsu saruna ir daudzu iepriekšējo turpinājums, kas organiski iekļaujas viena materiāla trijos apakšvirsrakstos – Kuģošanas politika, «Rīgas kuģniecība» un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija.

Kuģošanas koncepcija. Vai kuģi atgriezīsies zem Latvijas karoga?

– Kopš likumu stāšanās spēkā vēl nav pagājis gads, – saka A. Ikaunieks un nopūšas. – Tagad vairs nevaram runāt par koncepciju, bet gan jau par likumiem. Kad atceros, kā likumdošana tapa, jāteic, ka tā dzima ļoti smagās mokās, pat agonijā. Visi saprātīgie termiņi, kurus varēja izmantot sekmīgai Latvijas attīstībai šai sektorā, ir nokavēti. Gribētos diezgan pesimistiski runāt par kuģošanas likumdošanu, politiku un iespējām. Neskatoties uz jūrniecības sabiedrības pūliņiem, rezultāts gandarījumu nedod. Kuģu īpašnieku asociācija kopā ar visiem aktivajiem un pieredzējušajiem jūrniecības darbiniekiem, kapteiņiem piedalījās likuma tapšanas darbā, iestrādāja visu labāko, lai likums būtu dzīvs



Antons Ikaunieks.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



un darboties spējīgs, taču pēdējā brīdī bez mūsu informēšanas tika iestrādāti vairāki punkti. Pirmais – koncepcijā Finanšu ministrija ieviesa tonnāžas koeficientu sistēmu. Varu atzīties, ka man ir bijušas daudzas nepatīkamas sarunas ar ārzemju partneriem un ekspertiem, kuri nekādi nevar saprast, kāpēc vajadzēja iestrādāt šādu normu, ja varēja lietot ļoti vienkāršu matemātisku aprēķinu, nesamazinot iespējamus ienākumus no tonnāžas nodokļa. Esmu dzirdējis pat tādas ironiskas piezīmes, ka likumdošanā noteiktos nodokļu iekasēšanas aprēķinus var veikt, vienīgi izstrādājot zinātnisku metodi, iespējams, pat izveidojot īpašu augstskolas programmu, lai tiktu galā ar Finanšu ministrijas ieviestajām normām. Otrs – ļoti negaidīts un sāpīgs trieciens, kas ietekmēja arī «Rīgas kuģniecības» likteni, un es vēlētos pasvītrot, ka tas nebūt nav dramatisēts: atklājās, ka pēc Finanšu ministrijas ierosinājuma nezināmu motīvu dēļ nodalīti divi likumi, kas pēc būtības ir kompleksi, – «Par uzņēmuma ienākuma nodokli» un «Par iedzīvotāju ienākuma nodokli». Šie nodokļi ir aplūkojami tikai kopā kā nešķirami dvīņi. Labojot šo aplamību, uzsveru, aplamību, kas nāca no Finanšu ministrijas puses, mēs nokavējām četrus mēnešus. Likumi stājās spēkā 2002. gada 1. aprīlī. Trešais, ko es izteicu arī dažādos līmeņos, ka man nav saprotams, kas tas par likumu, kas, stājoties spēkā, nespēj darboties, jo nav izstrādāti un pieņemti ministrijas noteikumi. Klerki ministrijā strādās pie noteikumiem, kuri, viņuprāt, būs spējīgi iedarbināt likumu!

Iespējams, nevajadzētu tā darīt, bet šie trīs iemesli man liek ļoti pesimistiski domāt par likuma dzīvotspēju un piesardzīgi runāt par Latvijas kuģu atgriešanos zem Latvijas karoga.

«Rīgas kuģniecība»

Kad ar A. Ikaunieku sāku sarunu par «Rīgas kuģniecību», jūtu, ka uz šiem jautājumiem viņam atbildēt nav viegli. Cilvēcīgi saprotams.

– Visus aizvadītos darba gadus sadarbības partneriem esmu deklarējis, ka «Rīgas kuģniecības» operatīvajā darbībā ir 22 līdz 25 kuģi. Bet no akcionāru puses savukārt visu laiku skanēja jautājums, kad beidzot Latvijā tiks pieņemta jauna kuģošanas koncepcija? Un tā katru gadu pacietīgi, bet neatlaidīgi no partneru puses skanēja viens un tas pats jautājums: kad? kad? kad? Norvēģu partneri, kas bija arī «Rīgas kuģniecības» akcionāri, ņemot vērā frakta tirgu, kravu pārvadājumu apjomu un kuģniecības izdevumu apjomu, beidzot kategoriski pateica – mēs ilgāk par 2002. gada 1. janvāri jauno kuģošanas koncepciju, pareizāk sakot, likumdošanu, negaidīsim! Tobrid vēl netika skatīts jautājums par «Rīgas kuģniecības» kuģu pārdošanu. Pazīstot norvēģu mentalitāti un zinot viņu toleranto attieksmi pret partneriem, nedzirdējam tiešus pārmetumus, taču nepārprotams bija viņu viedoklis, ka «Rīgas kuģniecības» biznesa stāvoklis viņus neapmierina. Agonija ilga jau sešus gadus un rezultātā deva nepatīkamu rezultātu – akcionāri ar balsu vairākumu pieņēma lēmumu pārdot «Rīgas kuģniecības» kuģus. Bet aiz akcionāriem, protams,





«Rīgas kuģniecības» ēkas vietā nākotnē sliešoties daudzstāvu biroju korpusus.

stāv vesela virkne investoru, kas tieši nodrošina akcionāru biznesa iespējas. Kad akcionāri iegādājās «Rīgas kuģniecības» akcijas, viņiem bija patiesa ieinteresētība attīstīt šā uzņēmuma darbību. 2002. gada aprīlī, kad it kā spēkā stājās jaunie likumi, tam tūlīt sekoja jautājums, kad būs izstrādāti skaidrojošie noteikumi, lai likumi tiešām sāktu darboties? Gribu teikt, ka tagad Ministru kabineta noteikumi ir izstrādāti un komplekss darbojas, bet nedomāju, ka gaidāmas būtiskas pārmaiņas Latvijas Kuģu reģistrā. Jau agrāk uzskatīju un savas domas neslēpu, ka kuģu kompānijas nesteigsies pārorientēties uz Latvijas likumdošanu, bet tagad varu pateikt pavisam strikti – likumu pieņemšana ir nokavēta. Pēdējais brīdis, kad šiem likumdošanas aktiem vajadzēja ieraudzīt dienasgaismu, bija 1997. vai 1998. gads. Ja palūkojamies vēsturē, tad jau toreiz pieņemta Deklarācija, un toreizējais Ministru prezidents G. Krasta kungs apgalvoja, ka vēl nepieciešami divi mēneši likumdošanas saskaņošanai. Bet divi mēneši pārvērtās četros gados. Kuģošanas likumdošana ir labvēlīga augsne, lai veidotos jaunas kompānijas. Pagaidām ir tikai viens kuģis «Baltic Kurjer», kas, ja tā varētu teikt, ir jaunās likumdošanas auglis un reģistrēts ar Latvijas karogu. Diemžēl tikai viens!

Grūti teikt, vai zem Latvijas karoga varētu pārnākt ārzonas kompānijas, un tādas Latvijā darbojas, man gan nav konkrētu datu, bet esošās aktivitātes liecina, ka kuģi, kas reģistrēti Bermudās, Panamā, Maltā, Kiprā, varētu piederēt mūsu kuģu īpašniekiem, kas ir mūsu kompānijas un Latvijā strādā kā voperu, forvarderu kom-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002





Visi «Rīgas kuģniecības» kuģi tika pārdoti 2002. gada augustā.

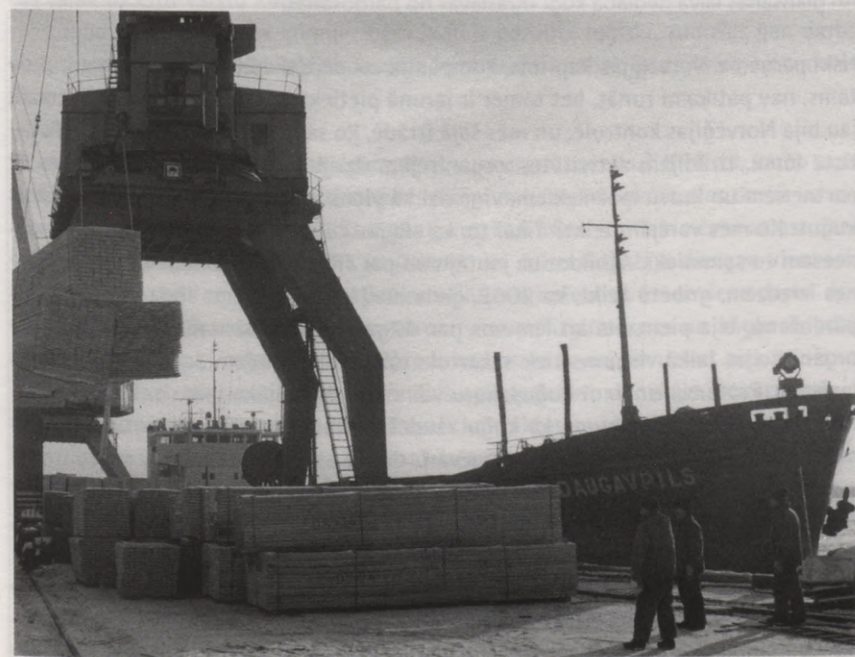
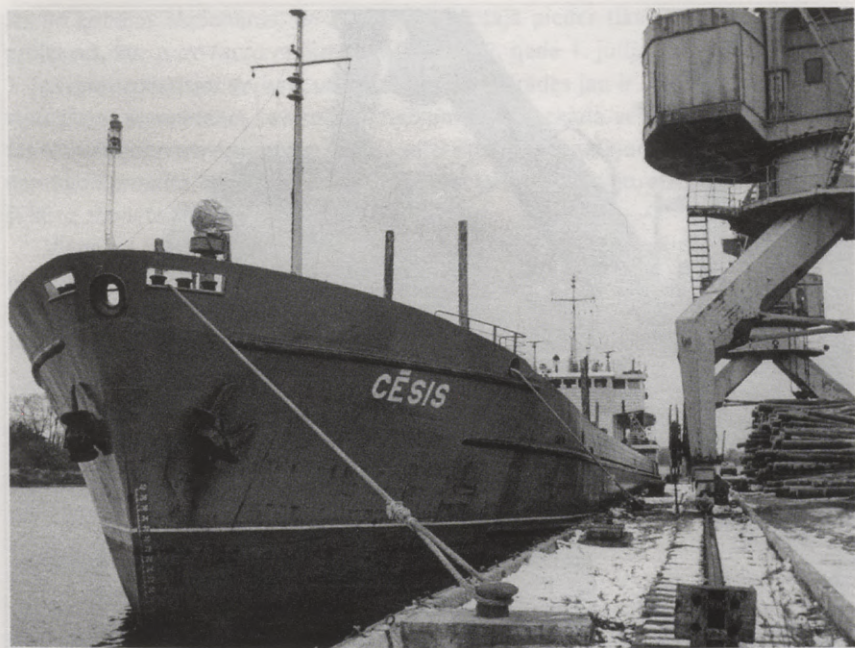
pānijas. Līdz šimniecība bijusi arī Latvijas likumdošanas priekšrocību propaganda. Nākas piedzīvot tādus brīžus, ka pat nozarē strādājoši cilvēki neizprot mūsu kuģošanas likumdošanu, kaut gan es viņiem esmu sagatavojis pilnu dokumentu paketi. Nodokļu nasta šobrīd ir nesalīdzināma vieglāka, nekā tā bija pirms šo likumu pieņemšanas.

Kas attiecas uz «Rīgas kuģniecību», tad mums, protams, būtu jārāda paraugs un pirmajiem jāreģistrē kuģi zem Latvijas karoga. Jūs man jautāsi, kur tad tagad ir «Rīgas kuģniecības» kuģi, un man ar nožēlu nāksies atbildēt, ka mūsu kuģi ir pārdoti, tāpēc jau arī nevaram rādīt priekšzīmi kuģu reģistrēšanas jautājumā. Taču «Rīgas kuģniecība» nav mirusi, tā joprojām turpina aktivitātes tehniskajā menedžmentā, kuģu komplektēšanā, darbojoties kā eksperti, kā arī strādājām pie dažiem projektiem, par kuriem es vēl pagaidām negribētu skaļi runāt. Sadarbībā ar citu valstu kompānijām un partneriem mums ir vairāki projekti, kā paplašināt un attīstīt menedžmenta servisu. Nākošajā vasarā varētu parādīties vairāki kuģi, kas pilnībā nepiederētu «Rīgas kuģniecībai», bet būtu reģistrēti zem Latvijas karoga un ievērotu Latvijas likumdošanu.

Tie vairs nebūs upes tipa kuģi un strādās pilnīgi citā sektorā.

Deviņdesmito gadu sākums, kad vēl nebija sakārtotas biznesa un likumdošanas attiecības, kad *padomija* bruka un juka, bija salīdzinoši atraktīvs periods, tai skaitā arī «Rīgas kuģniecībai». Bet pēc privatizācijas, kad «Rīgas kuģniecību» prak-





LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Arī glābšanas laiva neglāba kuģi «Krāsava» no pārdošanas.

tiski pārņēma Norvēģijas kapitāls, kompānija zaudēja dinamiku, par ko man, protams, nav patīkami runāt, bet tomēr ir jārunā pietiekami atklāti. Mūsu kuģi tolaik jau bija Norvēģijas kontrolē, un mēs šajā izrādē, ko sauc par biznesu, spēlējām statista lomu. Izrādijām aktivitātes, organizējām darījuma mītiņus, bet, tiekoties ar partneriem un kravu īpašniekiem, viņi visi kā viens prasīja, lai mēs parādām savus kuģus. Ko mēs varējām teikt? Tikai to, ka «Rīgas kuģniecībai» kuģi gan ir, bet mēs neesam to saimnieki. Atbildot uz jautājumu par «Rīgas kuģniecību» un tās nākotnes izredzēm, gribētu teikt, ka 2002. gada maijā, kad pieņēma lēmumu par kuģu pārdošanu, bija pieņemts arī lēmums par «Rīgas kuģniecības» reorganizāciju. Reorganizācijas laikā vispirms tiek sakārtots un pa plauktiņiem salikts kuģniecības īpašums. Protams, izņemot kuģus, kuru vairs nav. Jau ilgāku laiku es centos attālināt tādu biznesa iznākumu kā kuģu zaudēšana, bet tas tomēr ir noticis, par ko man ir ļoti nepatīkami. Diemžēl es nevaru diktēt savus noteikumus, tāpēc ir ļoti svarīgi saglabāt to līmeni, kāds ir izveidojies pašlaik, lai tomēr varētu tālāk plānot biznesa stratēģiju, attīstību un darbību. Un jaunajā statusā tā būs vienīgi Latvijas kompānija, kas tiks pārreģistrēta, ievērojot Latvijas likumdošanas prasības. Jau tagad viss notiek, tāpēc domāju, ka no 2003. gada 1. janvāra «Rīgas kuģniecība» sāks darboties. Jau kopš 2002. gada 3. septembra, kā to prasīja jaunais Komerclikums, kompānija ir pārreģistrēta par SIA «Rīgas kuģniecība», saglabājot Norvēģi-



jas un Latvijas akcionārus, un Latvijas pusei tajā pieder tikai 5% akciju. Jaunos projektus, kurus *de facto* realizējam kopš 2002. gada 1. jūlija, bet no 2003. gada 1. janvāra to darīsim *de jure*, un visas jaunās iestrādes jau ir attiecināmas uz Latvijas puses kompetenci, ievērojot noteikumus, ka nekādā veidā netiks apdraudētas Norvēģijas partneru intereses vai radīti finansiāli zaudējumi. Bijām spiesti pieņemt kompromisa lēmumu par kompānijas tālāko darbību, jo, aizcērtot durvis, paši būtu zaudētāji.

Viena no mūsu uzņēmuma aktivitātēm, ko esam jau uzsākuši, ir jahtu piestātnes un jahtu serviss. Kā tas tālāk attīstīsies, par to vēl pārāgri spriest.

Kas notika ar jūrniekiem?

Jau savulaik rakstot materiālus laikrakstam «Jūras Vēstis», nācās secināt, ka «Rīgas kuģniecība» zināmā mērā ir labdarības iestāde, jo pieņēma darbā tos jūrniekus, kuriem citur iekārtoties darbā, maigi izsakoties, nebija viegli. 2002. gada Gadagrāmātā varējām lasīt, ka «Rīgas kuģniecības» jūrnieki savulaik strādājuši zvejnieku kolhozos un tagad jau sasnieguši solīdu vecumu. Kā intervijā toreiz teica SIA «Rīgas kuģniecības kompānija» direktors Miks Ekbaums, godīgi sakot, mūsu jūrnieki pamatā domā par pensiju. Vēl «Rīgas kuģniecība» pildīja tādu kā mācību *placdarma* lomu – jaunajiem jūrniekiem tā bija vieta, kur iziet praksi, lai dotos tālāk uz citu valstu kuģiem.

Tagad, kad visi «Rīgas kuģniecības» kuģi ir pārdoti, loģiski, zudušas gan darba vietas, gan jaunajiem jūrniekiem iespēja iziet praksi. Paliek jautājums – kas notika ar jūrniekiem?

A. Ikaunieks:

– Kas attiecas uz kuģu apkalpēm, mēs visu esam paveikuši tieši tā, kā to prasa Latvijas likumdošana. Daudziem jūrniekiem palīdzējām iekārtoties darbā uz citu valstu kuģiem. Diemžēl ir arī tādi gadījumi, kad mūsu jūrnieki nevar atrast darbu savas zemās kvalifikācijas dēļ, jo jāatzīst, ka mūsu kuģi bija diezgan vienkārši un prasības nebija tās augstākās. Bet es vēlētos arī piebilst, ka neviens darba devējs sava darbinieka vietā nevar domāt par viņa pašizglītošanos un angļu valodas apguvi. Ir bijuši ļoti nepatīkami gadījumi, kad esam savus jūrniekus aizsūtījuši uz Norvēģijas floti, kur strādā internacionālas apkalpes, bet viņi ir atsūtīti atpakaļ, jo angļu valodas nezināšanas dēļ nav varējuši kontaktēties ar citiem apkalpes locekļiem. Ko darīt – tie ir gadījumi, kad palīdzēt sev var tikai pats jūrnieks, mācoties un papildinot zināšanas.

Kad pieviļ savējie

Jūtu, ka jautājums par «Rīgas kuģniecību» A. Ikauniekam vēlreiz uzvandījies emocijas, tāpēc uzmundrinoši citēju dižo Raini: «Ildzīvos, kas pārvērtīsies», uz ko



saņemu ne īpaši optimistisku A. Ikaunieka repliku: – Man pārvērtības nepatīk, bet tas ir jādara. Personīgi man šis bija un vēl tagad ir smags periods. Pēc privatizācijas Latvijas puses pārstāvji diemžēl pilnīgi par velti atdeva savas akcijas norvēģiem.

Vaicāju: vai tie bija savējie? Savējie! Tas no Ikaunieka skanēja skarbi. Vaicāju: tātad faktiski nodeva savējie, bet varbūt tas bija bizness? A. Ikaunieks tūlīt neatbild, tad saka, ka bizness ir tad, ja tas dod attīstību un rezultātu.

A. Ikaunieks:

– Attīstot biznesu, noliedzami ir jātērē nauda, bet akcionāri nevēlējās zaudēt savas peļņas iespējas, tāpēc daudzas aktivitātes vienkārši izpalika. Vēl 1995. gadā mūsu kuģi atbilda prasībām, bet pa šo laiku ir pieaugušas konvenciju prasības, kas reglamentē, piemēram, glābšanas laivu nomaiņu uz kuģiem, kur vienas laivas cena ir 250 tūkst. USD; kuģi jānodrošina ar globālo glābšanas sistēmu GMDSS, kas izmaksā 30 tūkst. USD uz vienu kuģi. Sāku izjust spiedienu no akcionāru puses. Tika doti mājieni par statūtu kapitāla palielināšanu un tamlīdzīgi. Ja tā būtu turpinājies, konflikti būtu neizbēgami, bet es tos nevēlējos. Kā saka gudri cilvēki, nevajag raknāties pagātnē un atmiņās, bet jāskatās nākotnē. Taču, gribi vai negribi, skatiens aizslid uz 1993. gadu. Ja šodien varētu visu sākt no jauna, es rīkotos savādāk. Kaut gan savus norvēģu partnerus uzskatu par korektiem, tomēr ārzemnieku ekspansija mums izdarījusi arī lielu «lāča pakalpojumu». Likstas sākās ar to, ka privatizāciju nevarēja sākt ar tukšu kabatu un pliku patriotismu, tāpēc tu biji spiests iet aliansē ar to, kam ir nauda. Taču tad bija arī jārēķinās, ka pienāks bridis, un tas, kam ir nauda, sāks diktēt noteikumus. Vēl jau varēja arī mēģināt naudu iegūt negodīgiem līdzekļiem, nonākot konfliktā ar likumu, bet, iespējams, jau daudz agrāk vajadzēja domāt par kuģu iekīlāšanu.

Starp citu, 1991. gadā izstrādātais «Rīgas kuģniecības» attīstības plāns vēl šodien nav zaudējis aktualitāti. Tolaik es uzmanīgi pētīju, kā attīstījās «Sovkomflot», kas Padomju Savienībā bija gandrīz vai komerciāla flote. Pēc šī modeļa arī izstrādājām jauno «Rīgas kuģniecības» attīstības projektu, ja to sekmīgi realizētu, «Rīgas kuģniecība» tagad reāli būtu strādājusi ar apmēram 10 *Handymax* tipa kuģiem, kas ir divdesmittūkstošnieki. Tolaik «Rīgas kuģniecība» vēl bija valsts uzņēmums, un mūsu iesniegtais projekts bija ļoti izdevīgs Latvijas valstij, bet tolaik Jūras lietu ministrija nedeļa tam savu akceptu. Gribu gan tūlīt paskaidrot, ka šo projektu nebremzēja toreizējais jūras lietu ministrs Andrejs Dandbergs, tie bija citi ministrijas ierēdņi, kuru uzvārdus pagaidām vēl nosaukt nevēlos. Tagad pūš pavisam citi vēji, taču pati projekta shēma ir atraktīva joprojām.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija

Izveidojusies situācija, ka Latvijas kuģu īpašnieki reāli ir bez kuģiem: «Latvijas Kuģniecība» ir privatizēta, zem Latvijas karoga tai nav neviena kuģa, tās nākotne



neskaidra, visi Rīgas Transporta flotes kuģi ir dāņu īpašums, visi «Rīgas kuģniecības» kuģi – pārdoti.

A. Ikaunieks:

– LKĪA aizvadītais gads vēl bija ļoti saspringts sakarā ar likumdošanu, kuras izstrādāšanā mēs piedalījāmies. Protams, arī ikdienas darbi, starptautiskas, vietējas konferences un semināri, kuros piedalījās LKĪA. Esam apzinājuši arī jaunus kuģu īpašniekus. Pētot oficiālo Kuģu reģistru, šķiet, ka ar Latvijas karogu ir liels kuģu skaits, taču, uzmanīgāk ielūkojoties, kļūst skaidrs, ka tie ir nelieli zvejas kuģīši un kuterīši. Mēs aktīvi sekojam Jūrniecības enciklopēdijas II daļas tapšanas procesam. Šķiet, ka darbs jau iegājis finiša taisnē. Kas attiecas uz plāniem, man ir bijušas tikšanās ar LK vadību, kura apliecināja, ka darbu turpinās. LKĪA nav meklējusi un arī tagad nemeklē sev nekādus labumus, bet par savu uzdevumu joprojām uzskata morālu un finansiālu atbalstu izglītībai, vēstures apzināšanai; mēģinām palīdzēt jūrniekiem, kuriem radušās veselības problēmas.

Pēc operatīvā darba mērauklas LKĪA darbību patlaban varētu raksturot kā klu-suma brīdi.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



«Latvijas Kuģniecībai» mainīties īpašnieks

Vēriņš «Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas» lasītājs atcerēsies, ka runas par «Latvijas Kuģniecības» privatizācijas nepieciešamību aizsākās jau deviņdesmito gadu vidū, līdz pēc vairākiem neveiksmīgiem mēģinājumiem 2002. gada vasarā kompānija tika pie jauniem īpašniekiem. Jauno saimnieku vidū pārliecinoša kontrolpaketes daļa pieder a/s «Ventspils Nafta».

Jūrniecības sabiedrībai pirmā publiskā tikšanās ar a/s «Latvijas Kuģniecība» valdes priekšsēdētāju tālbraucēju kapteini **IMANTU VIKMANI** un padomes priekšsēdētāja vietnieku bankieri **ĢIRTU RUNGAINI** notika LJS valdes sēdē 25. septembrī.

Mēs esam privāta akciju sabiedrība

I. Vikmanis: – «Latvijas Kuģniecība» beidzot ir kļuvusi par atklātu privātu akciju sabiedrību. Sakarā ar īpašnieku maiņu ir ievēlēta jauna valde (6 cilvēku sastāvā) un padome (12 locekļi). Pēc 7. novembra kopsapulces valde ir noteikta 5 cilvēku sastāvā, padome – 8 cilvēku sastāvā.



A/s «Latvijas Kuģniecība» valdes priekšsēdētājs Imants Vikmanis.



A/s «Latvijas Kuģniecība» padomes priekšsēdētāja vietnieks Ģirts Rungainis.





LK jaunais tankkuģis «Latgale» 2002. gadu pabeidzis ar labiem darba rezultātiem.

Ja runājam par tuvākajiem uzdevumiem laika posmā līdz 2003. gadam, uzreiz jāmin LK koncerna stāvokļa apzināšana. Vadības struktūrā arī paredzamas nelielas izmaiņas.

Mums no īpašniekiem ir dots uzdevums nodalīt visu, kas nav saistīts ar kuģošanas biznesu (bērnodārzus, mācību iestādes utt.).

Es kā valdes priekšsēdētājs pilnībā noraidu baumas, ka LK kuģi tiek gatavoti pārdošanai. Nevienu kuģi, izņemot tankkuģi «Žaks Diklo» un septiņus refrīžerorkuģus, kuru pārdošanai jau divus gadus ir Privatizācijas aģentūras atļauja, netaisāms pārdot. Refrīžerorkuģus vairs nepieprasa, jo to vietā nāk refkonteineri, kas ir daudz praktiskāki un mūsdienīgāki.

Man jautā – kur paliks uz septiņiem *riferiem* strādājošie jūrnieki?

Pirmkārt, viņi varēs atrast darbu uz citiem LK kuģiem. Privatizācijas noteikumos ir prasība vismaz trīs gadus nesamazināt strādājošo skaitu, par katru atlaistu darbinieku mums Valsts nodarbinātības dienestā būtu jāmaksā Ls 506. Tātad LK personālsastāvs – 1211 darbinieki – ir jā saglabā.

Esmu pārliecināts, ka mehāniķi un motoristi darbu atradis, varētu būt problēmas refrīžerormehāniķiem.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002



LK patlaban vislielāko peļņu (80–85%) dod Tankkuģu departaments, un šī tirgus niša noteikti ir jāsauglabā. Tankkuģu tirgū Eiropā esam pirmajā vietā.

Paredzu, ka būs nepieciešamas pārmaiņas kuģu menedžmenta vadībā, tāpat vajadzēs sakārtot jūrnieku pieņemšanu darbā, padarīt šo procedūru vienkāršāku un caurspīdīgāku.

«Latvijas Kuģniecības» vērtība ir tās reputācija

G. Rungainis: –Kā a/s «Ventspis Nafta» pārstāvis varu apgalvot – LK nākotne ir droša. LK nav novērtējama naudā, tās lielākā vērtība ir labā reputācija un nozīmīgā vieta pasaules kravu pārvadājumu tirgū. LK spēks ir tās profesionālajā darbinieku komandā. Mēs uzskatām, ka LK ir jāattīsta tālāk, jāatjauno flote, lai nezaudētu savu tirgus nišu.

Pēdējie seši LK darbības gadi ir bijuši drūmi – flote nav pietiekami atjaunota, kuģu skaits ir samazinājies, ievērojami pieaudzis flotes vidējais vecums. Vai visiem kuģiem būs darbs nākotnē, to es apgalvot nevaru.

Jau nākošā gada budžetā mēs plānojam naudu kuģu atjaunošanai. Patlaban naudas plūsma ir pozitīva.

I. Vikmanis: – Man daudzi pēdējā laikā jautā, kad LK kuģi atgriezīsies zem Latvijas karoga? Te galvenais ir ekonomiskais izdevīgums. Sākumā, manuprāt, vajadzētu divus trīs kuģus reģistrēt LR Kuģu reģistrā, eksperimenta veidā paraudzīties, kas notiek ar nodokļu maksājumiem, ar jūrnieku algām, vai tas kuģu īpašniekiem ir izdevīgi? Ne Norvēģijas, ne Nīderlandes flote taču arī uzreiz neatgriezās zem savu valstu karoga, tas ir gadiem ilgs process.

G. Rungainis: – To, zem kāda karoga braukt LK kuģiem, noteiks akcionāri. Cik izdevīgi tagad ir kuģiem mainīt karogu? Arī kuģu jaunbūves ir akcionāru ziņā. Ja mēs tagad nepieņemsim lēmumu par jaunu kuģu pasūtīšanu tankkuģu sektorā, 2008. gadā LK vairs būs tikai septiņi astoņi kuģi. Kuģi brauks ar to valstu karogiem, kurus respektē investori, jo daļa flotes ir jāieķīlā, lai rastu naudu jaunu kuģu pasūtīšanai.

I. Vikmanis: – Mūsu refrīžeratorkuģi šobrīd nebauda pieprasījumu. Ja agrāk ik gadus pasaulē uzbūvēja ap 20 šādu kuģu, tad tagad labi ja trīs četrus. LK ar saviem jaunajiem *Panamax* kuģiem ieiet 21. gadsimtā. Un jūrniekiem par savām darba vietām nevajadzētu uztraukties, ir tikai jāmācās un jāceļ kvalifikācija. Šobrīd pasaules flotē trūkst ap 500 000 kuģu virsnieku. Jā, tomēr ierindnieku pārpalikums arī ir ievērojams –213 000 darba meklētāju uz klāja un mašīnrūmē.

G. Šimanis



Latvija – uz Eiropas nākotnes ceļa

«Līdz ar kvantitatīviem rādītājiem transporta nozarei Eiropas Savienībā ir arī būtiska kvalitatīva nozīme – tā kalpo vienotā tirgus funkcionēšanai, jo brīva personu, preču un pakalpojumu kustība ekonomiskajā telpā bez iekšējām robežām var tikt garantēta vienīgi tad, ja personu un preču pārvadāšana norit nevainojami.» Tā Eiropas Kustības Latvijā šovasar izdotajā pirmreizīgajā aktuālo uzziņu grāmatā «Kas Latvijas uzņēmējam jāzina par Eiropas Savienību?» atzīst mūsu sabiedriskās organizācijas valdes loceklis un Ekonomiskās komisijas vadītājs, bijušais Latvijas vēstnieks Eiropas Savienībā Juris Kanelis.



Ainārs Dimants.

Jau kopš Romas impērijas laikiem tieši ceļi vieno Eiropu. Eiropas integrācija nozīmē arī Eiropas ceļu integrāciju. Latvijas nacionālā pozīcija par iestāšanos Eiropas Savienībā veidojusies Eiropas krustcelēs.

Viens no Eiropas Savienības transporta politikas mērķiem ir multimodālu un pārrobežu transporta sistēmu veidošana, kas sekmē dažādu pārvadājumu dalībnieku savstarpēju integrāciju. Eiropas transporta tīklu koncepta mērķis ir izveidot no atsevišķajiem dalībvalstu transporta tīkliem vienotu transporta tīklu visai Eiropai. Tādēļ pārvadājumu sistēmas optimālai loģistikai nepieciešama ne vien konkurence, bet arī transporta uzņēmumu cieša sadarbība transporta tīklu veidošanā. Kopš 1993. gada pastāv Eiropas kopējais transporta tirgus, kurā dalībvalstu uzņēmumi neierobežoti var piedāvāt savus pakalpojumus, pagaidām izņemot dzelzceļa transportu.

Vadlīnijas Eiropas transporta tīklu izbūvei kalpo pārrobežu infrastruktūras politikas koordinēšanai, ņemot vērā ne vien transporta politikas mērķus, bet arī pozitīvu ietekmi uz nodarbinātības situāciju un nomaļo reģionu integrāciju. Tā Eiropas Savienība, piemēram, piešķir dotācijas infrastruktūras objektiem, kuriem ir liela sabiedriska nozīme, veicina nacionālo transporta tīklu pārrobežu apvienošanu, it īpaši Rietumeiropas un Austrumeiropas transporta tīklu



savienošanu, lai novērstu sastrēgumus un likvidētu šaurās vietas. Tā arī harmonizē tehniskos standartus un veido kopīgu radionavigācijas satelītsistēmu. Atbilstoši galvenajai domai – mobilitāte ilgstošā perspektīvā – centrālais veicināšanas uzdevums ir sliežu ceļu izbūve. Tāpat tiek veicināta dažādu transporta veidu integrācija.

Eiropas Savienības transporta politika nav pabeigta, un, būvējot jaunas transporta līnijas arī Latvijā, šī politika sniedz izšķirošu ieguldījumu kandidātvalstu integrācijā Eiropas transporta sistēmā. Arī turpmāk lielu uzmanību pievērsīs dzelzceļa, jūras un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu attīstībai, jo tie ir samērā draudzīgi videi un lēti. Latvija piedalīsies Eiropas Savienības transporta politikas tālākā veidošanā, tuvākajos pāris gados kļūstot par dalībvalsti.

Latvijā līdz šim un arī vidējā termiņā visvairāk Eiropas Savienības naudas tiks starptautiskās automaģistrāles *Via Baltica* rekonstrukcijai, lai galarezultātā radītu labu autoceļu no Ziemeļiem uz Eiropas centru. Padomā arī izpēte, vai ir nepieciešama ātrgaitas dzelzceļa maģistrāles izbūve, kas nodrošinātu ērtu satiksmi caur Baltijas valstīm. Tāpat paredzēts izbūvēt jaunu Daugavas šķērsojumu Rīgā un Rēzeknes un Maskavas virzienā autoceļu Rīga – Jēkabpils. Eiropas Savienības līdzekļus ieguldīs arī Ventspils – Rīgas un Liepājas – Rīgas Eiropas nozīmes autoceļos un četrās lidostās – Daugavpilī, Liepājā, Rīgā un Ventspilī.

Jānorāda, ka mūsu Latgale un Vidzeme pēdējos gados ir atzītas par trūcīgākajiem reģioniem visās Eiropas Savienības kandidātvalstīs. Atrodoties pie svarīgu dzelzceļa līniju mezgliem, kuras vienas Krieviju, it īpaši ziemeļrietumu Krieviju – Pēterburgu un Pleskavu –, kā arī Baltkrieviju ar Eiropas Savienību, Latgalei tās ir jaunas iespējas nepalikāt nomalei.

Trīs Latvijas lielās jūras ostas, tāpat saņemot plānoto Eiropas Savienības neatmaksājamo palīdzību, izveidosies par īstiem Eiropas ziemeļaustrumu vārtiem pie Baltijas jūras. Tad tā jau būs kļuvusi par Eiropas Savienības iekšējo jūru. Mēs būsīm lietderīgi izmantojuši Eiropas naudu. Un kopā ar Eiropu būsīm gatavi nākotnes izaicinājumiem.

Ainārs Dimants, Eiropas Kustības Latvijā prezidents

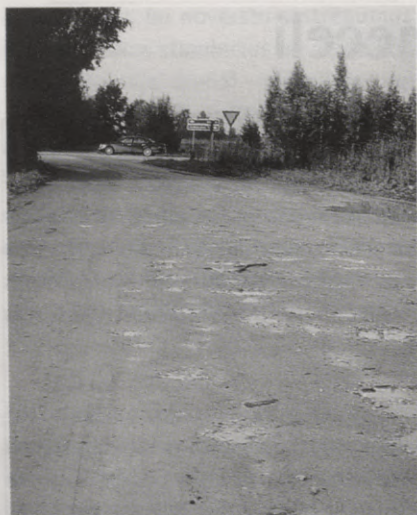


Latvijas ceļi un neceļi

Statistika liecina, ka Latvijā ievērojami palielinājusies satiksmes intensitāte. Ja arī statistika par to klusētu, katram pat ar «neapbruņotu aci» ir redzams, ka ceļu noslogojums ievērojami palielinājies. Sastrēgumi uz tiltiem, korķi, iebraucot Rīgā un izbraucot no tās, automašīnu plūsmas galvenajās maģistrālēs. Tikai reģistrēto vieglo automobiļu skaits sasniedzis aptuveni 400 mašīnu uz 1000 iedzīvotājiem. Satiksmē piedalās arī sabiedriskais un smagais transports. Tieši ceļi ir ļoti nozīmīgs Latvijas tranzīta ķēdes posms, kas nenoliedzami saistīts arī ar ostu tālāko attīstību.

Diemžēl, kā atzīst nozares speciālisti, Latvijas ceļi ir nolietoti līdz galējai robežai un šādu slodzi vairs nespēj izturēt. LR Satiksmes ministrijas izdotajā biļetenā par Latvijas ceļu stāvokli Autosatiksmes departamenta direktors Tālis Straume skaidro, ka grants segas jāatjauno reizi piecos gados, tāpēc nav taisnība tiem, kas pārmet, ka ceļi slikti tiek greiderēti. Tā nav tiesa, viņš saka, reāli gluži vienkārši vairs nav ko greiderēt! Melnā seguma stāvokli, atklāti sakot, speciālisti nemaz vairs nevēlas komentēt, jo šie ceļi ir pirmssabrukšanas stadijā laikus neveikto remonta darbu dēļ. Ceļu ar melno segumu kopgarums ir 7842 kilometri, no tiem aptuveni 5000 kilometru faktiski ir atstāti bez finansējuma. Šodien nākas atzīt, ka ceļu remontā jāveic radikāli pasākumi. Lai ar melno segumu klātos valsts autoceļus uzturētu labā un teicamā stāvoklī, katru gadu periodiskās uzturēšanas un rekonstrukcijas programmās būtu jāiegulda 38,6 miljoni latu. Tā kā naudas katas-





trofāli trūkst, atlikto darbu apjoms arī turpmāk dramatiski pieaugs.

Runājot SM ierēdņu vārdiem, šodien tiek remontētas bedrites. Taču arī tām naudas īsti nepietiek. No pieminētā pārskata, kas runā bezkaislīgā skaitļu valodā, var uzzināt, ka «2001. gadā izremontēti 295,5 tūkstoši kvadrātmētru bedru melnajā segumā. Nepietiekamā finansējuma dēļ 2001. gadā samazinājās bedru remonta apjomi. Rīgas rajona autoceļu sabrukušajos posmos transporta kustības apstākļu nodrošināšanai, gatavojoties 2001./2002. gada ziemas sezonai, melno segumu bedru remontam tika izlietoti līdzekļi no Satiksmes ministrijas rezerves.»

Tikai valstij piederošo ceļu ikgadējās remonta un uzturēšanas izmaksas ir novērtētas 135 miljonu latu apmērā, no kuriem ceļu remontam un uzturēšanai var atvēlēt vien 40 miljonus latu gadā. Skaitļi ir nepielūdzami! Šobrīd svarīga ir tūlītēja rīcība, nevis skaisti, bet tukši vārdi. Tomēr rīcības cilvēki lepojas ar padarītiem darbiem – ceļu stāvoklis uzlabojas, solītais izpildīts! Ļoti iespējams, ka daža laba bedrite arī ir aizlāpīta. Tieši aizlāpīta, nevis iekļauta kopējā un ilgtspējīgā ceļu sakārtošanas programmā, kas paredzētu ne vien lāpīšanu, bet arī pamatīgu remontu.

Valsts autoceļu kopējais garums ir 20 332 km, to sastāvā ir:

- galvenie (A) ceļi – 1614 km (visi ar asfaltbetona segumu);
- I šķiras ceļi – 5402 km (3758 km ar asfaltbetona segumu);
- II šķiras ceļi – 13 316 km (2424 km ar asfaltbetona segumu).

Kā jūtas lauku ceļi?

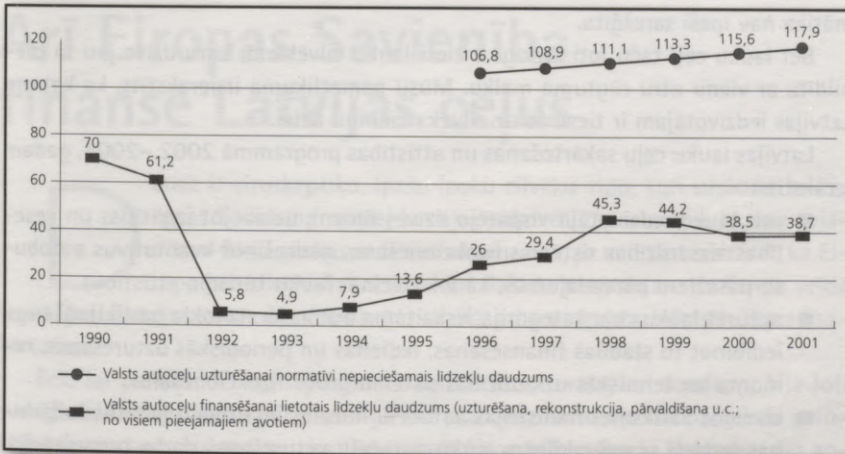
Ja uz šo jautājumu varētu atbildēt paši lauku ceļi, tie teiktu lakoniski – slikti, bet emocionālākie vēl piebilstu – ļoti slikti!

Ceļu ar grunts segumu kopējais garums sasniedz 12,5 tūkstošus kilometru. Iespējams, ka grunts ceļu stāvoklis uz asfaltēto ceļu fona šodien nešķiet tik kritisks vien tāpēc, ka šeit ir salīdzinoši neliels satiksmes apjoms.

Latvijas lauku autoceļu patiesā stāvokļa apzināšana un novērtēšana aizsākās jau krietni sen.

Pirmo reizi 60% speciālajam budžetam – Valsts autoceļu fondam – pielēma tāpēc, ka 1998. gadā Viļa Krištopana vadītā Satiksmes ministrija izstrādāja Lauku ceļu attīstības programmu un aktualizēja lauku ceļu kritisko stāvokli. Papildus





Valsts autoceļu finansējums (milj. Ls)

10% no iekasētā akcīzes nodokļa paredzēja novirzīt lauku ceļu sakārtošanai. Lauku ceļu programmu jau toreiz veidoja kopā ar pašvaldībām, un aktīvi tika uzsākta lauku ceļu remonta darbu izsole. Lauku ceļu attīstības programmu pieņēma Ministru kabineta 1999. gada 6. jūlija sēdē, taču kā trieciens nāca 1999. gada 28. jūlijā pieņemtais Ministru kabineta lēmums mainīt naftas produktu akcīzes nodokļa ieņēmumu sadali no 60% – 40% uz 50% – 50% starp valsts pamatbudžetu un valsts speciālo budžetu. Tas nozīmēja, ka budžetam tika atdoti 10% no ceļu sakārtošanai ielānotajiem līdzekļiem. Nācās samazināt plānoto darbu apjomus, bet lauku ceļu sakārtošana aprobežojās vien ar greiderēšanas pasākumiem.

Gribētos minēt vēl vienu citātu no 2001. gada pārskata: «2001. gadā Lauku autoceļu sakārtošanas un attīstības programmas īstenošana aprobežojās tikai ar iepriekšējā gadā iesākto objektu pabeigšanu un programmas turpināšanai ņemtā kredīta, kā arī tā procentu atmaksu. Šiem mērķiem nepieciešamo finansējumu Satiksmes ministrija nodrošināja no Valsts autoceļu fonda 3,202 milj. latu apmērā, kas ir tikai 22,1% no Ministru kabineta 1999. gada 6. jūlijā sēdē akceptētās Lauku ceļu sakārtošanas un attīstības programmai plānotās summas.»

Ministru kabineta 2001. gada 5. jūnija lēmums paredz speciālajā budžetā – Valsts autoceļu fondā – ieskaitīt 60% no ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par degvielu. Pamatojoties uz to, Satiksmes ministrija sadarbībā ar pašvaldībām izdarīja grozījumus Ministru kabineta 1999. gada 6. jūlijā akceptētajā Latvijas lauku ceļu sakārtošanas un attīstības programmā. Līdz ar to šodien netiek vēlreiz izdomāts ritenis, netiek izstrādāta jauna lauku ceļu attīstības programma, bet gan papildināta vecā un tajā izdarīti nepieciešamie grozījumi.

Lauku ceļu programmas realizēšanai nepieciešami aptuveni 400 miljoni latu. Ja gadā lauku ceļu sakārtošanas mērķim var novirzīt 10 miljonus latu, tad mate-



mātika nav īpaši sarežģīta.

Bet lauku ceļi taču ļoti svarīgi ir tieši lauku cilvēkiem, kuru dzīve jau tā piepildīta ar vienu otru rūgtuma malķu. Mūsu pamatlikumā ir ierakstīts, ka katram Latvijas iedzīvotājam ir tiesības uz cilvēka cienīgu dzīvi.

Latvijas lauku ceļu sakārtošanas un attīstības programmā 2002.–2004. gadam ierakstīts:

- celt lauku iedzīvotāju vispārējo dzīves līmeni, uzlabojot izglītības un veselības aizsardzības sistēmas funkcionēšanu, nodrošinot kvalitatīvus autobusu pasažieru pārvadājumus, kā arī veicināt lauku tūrisma attīstību;
- apturēt lauku ceļu kategorijā ieskaitāmo autoceļu stāvokļa pasliktināšanos, iedibinot to stabilas finansēšanas, ikdienas un periodiskās uzturēšanas, remonta un tehniskās uzraudzības sistēmu drošu funkcionēšanu;
- izveidot Satiksmes ministrijas autoceļu nozares institūciju labākas sadarbības modeli ar pašvaldībām lauku autoceļu uzturēšanas darba organizācijā, izpildē un šo darbu tehniskajā uzraudzībā;
- veicināt kapitālieguldījumu novirzīšanu uz laukiem un infrastruktūras attīstību;
- veicināt veidot nelauksaimnieciska rakstura uzņēmējdarbību un pakalpojumu sektoru kā lauku ekonomikas svarīgu sastāvdaļu, kas rada jaunas darba vietas, nodarbošanos un ienākumus ārpus lauksaimnieciskās ražošanas un pārstrādes sfēras;
- veicināt attālo novadu un reģionu attīstību;
- dot atbalstu lauku apdzīvotības palielināšanā, veidojot Latvijai atbilstošu lauku vidi un ainavu.

Nobeiguma vietā

2001. gadā tika pabeigta un Transporta attīstības nacionālās programmas koordinācijas padomē 2002. gada 20. februārī apstiprināta Valsts autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības valsts programma (2000. – 2015. gads). Tajā noteiktis autoceļu nozares turpmākās attīstības mērķis – «autoceļu tīkla efektīva uzturēšana un attīstība, lai veicinātu valsts ekonomisko progresu, iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanu un sekmētu Latvijas starptautisko autoceļu atbilstību Eiropas autoceļu tīkla prasībām».

Bet programmas starpmērķis ir «laika posmā no 2000. līdz 2006. gadam nepietiekama finansējuma robežās saglabāt un uzturēt autoceļu tīklu darbspējīgā līmenī un laika posmā no 2007. līdz 2015. gadam paaugstināt autoceļu tīkla uzturēšanas līmeni, apturot autoceļu tīkla sabrukumu, attīstīt ceļu tīklu atbilstoši tautsaimniecības un sociālajām interesēm».



Arī Eiropas Savienība finansē Latvijas ceļus

Daudz ir eiroskeptiķu, īpašu lauku cilvēku vidū, kuri uzskata, ka Eiropas Savienība nespēj Latvijai palīdzēt, tāpēc mums tā nav vajadzīga. Gluži godīgs šāds secinājums nav, jo nedrīkst aizmirst, ka Eiropa jau krietni lielus līdzekļus dažādu programmu un fondu veidā ieguldījusi Latvijas tautsaimniecībā, tai skaitā arī transporta infrastruktūras sakārtošanā.

Bet, lai piekļūtu Eiropas programmām un strukturālajiem fondiem, bija ļoti svarīgi, lai Latviju atzītu par nozīmīgu starptautisko autoceļu dalībnieci. Ja palūkojamies vēsturē, tad redzam, ka 1994. gadā Eiropas Transporta konfederācija apstiprināja deviņus Eiropas transporta koridorus. Viens no tiem, 1. Krētas koridors, kas savieno Helsinkus un Varšavu, šķērso Latviju. 1997. gadā Eiropas Transporta konferencē Helsinkos tika panākta vienošanās par 1., 2. un 8. transporta koridora savienošanu. Šis lēmums ļāva Latvijai iekļauties Eiropas transporta koridoru tīklā Austrumi – Rietumi.

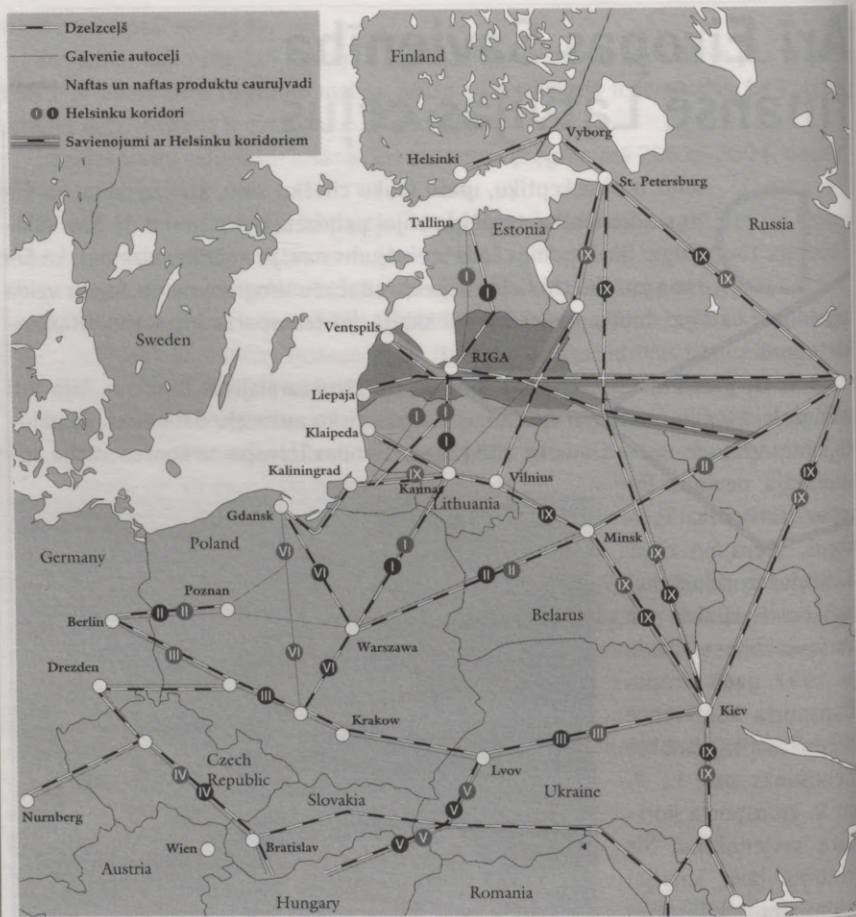
Jau no 1998. gada Eiropas Savienība ievērojamus līdzekļus iegulda Latvijas transporta infrastruktūrā PHARE programmas ietvaros, bet no 2001. gada ir pieejami arī ES pirmsiestāšanās strukturālie fondi (ISPA).



Automaģistrāle VIA BALTICA Lilastes posmā tika remontēta par ISPA līdzekļiem.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





Latvija Eiropas multimodālajā transporta koridorā.

Taču, lai piesaistītu ES finansējumu kāda projekta realizēšanai, ir argumentēti jāaizstāv projekts un jārod līdzfinansējums. Satiksmes ministrija var būt gandarīta, ka tai ir izdevies izstrādāt un aizstāvēt projektus, iegūstot tiem 75% ISPA finansējuma.

Eiropas Savienības transporta infrastruktūras politika tiek veidota, akcentējot multimodālo transporta koridoru attīstību kandidātvalstīs Austrumeiropā un Centrālajā Eiropā. Latvijā tā ir «VIA Baltica» un Rietumu – Austrumu autoceļu attīstība.

No starptautiskās un tranzīta satiksmes viedokļa raugoties, vissvarīgākie ceļi ir tie, kas nodrošina savienojumus ar kaimiņvalstīm un jūras ostām, lielākā daļa no šiem ceļiem ir TINA (Transeiropas transporta tīkls paplašinātajā Eiropas Savienī-



bā) tikla sastāvā (1520 km valsts ietvaros). Visaugstākā satiksmes intensitāte ir vērojama Rīgā un aptuveni 50 km rādiusā ap pilsētu, kur maksimālais ikdienas satiksmes intensitātes līmenis sasniedz 15 000 – 20 000 transporta līdzekļu dienā. Pārējās autoceļu tikla daļās satiksmes intensitāte nepārsniedz 3000 – 5000 transportlīdzekļu dienā.

«VIA Baltica» – ES prioritāte

«VIA Baltica» ir viena no prioritātēm, kas iekļauta ISPA programmā, lai nodrošinātu maršruta turpmāku uzlabošanu un attīstību. Kopējais maršruta garums ir 930 km, no tiem 202 km ir Latvijas teritorijā: Igaunijas robeža – Ainaži – Saulkrasti – Rīga – Bauska – Lietuvas robeža.

Tas jau pašreiz ir moderns Eiropas ceļš, kas jūtami atšķiras no citiem ceļiem Latvijā un jau kopš 1996. gada Eiropas ceļu tīklā ir apzīmēts ar starptautisko ceļu indeksu «E67».

Kopējais investīciju apjoms «VIA Baltica» maršrutā Latvijā plānots 56,45 miljoni latu. Valsts budžets dod līdzfinansējumu 2,4 miljonu latu apmērā.

ISPA finansējums ir 75% no investīciju projekta izmaksām, bet 25% līdzfinansējums nāk no Latvijas valsts pamatbudžeta un nekādā gadījumā neskar citām autoceļu programmām paredzētos līdzekļus.

Taču Latvijai svarīga ir arī Rietumu – Austrumu tranzīceļa maršruta Liepāja/Ventspils – Rīga – Jēkabpils – Rēzekne – Krievijas robeža (Terehova) satiksmes drošības un caurlaides spējas palielināšana, kā arī Latgales ceļu rekonstrukcija un būvniecība. Rietumu – Austrumu maršruts Transeiropas ceļu tīklā kā Liepājas un Ventspils ostu savienojums ar Eiropas 1. un 9. transporta koridoru ir TINA sastāvdaļa.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Kā noturēties Latvijas dzelzceļam?

Runājot par Latvijas dzelzceļu, mēs tradicionāli saprotam valsts akciju sabiedrību «Latvijas dzelzceļš», jo, lai gan Latvijā ir nopietni domāts un veiktas iestrādes dzelzceļa infrastruktūras nodalīšanai no dzelzceļa operatoriem, vēl arvien šī restrukturizācija nav notikusi. Kāpēc Latvijā joprojām ir bail no šī krasā lūzuma tik svarīgā tautsaimniecības nozarē kā dzelzceļš? Atbilde laikam nav tālu meklējama – trūkst veiksmīgu dzelzceļa privatizācijas piemēru. Kaimiņos Igaunijā privatizācija neizdevās. Nodalot infrastruktūru no dzelzceļa operatoriem, gadījās pat «smagi kuriozi» – piemēram, privātais operators «Eesti Raudtee» iegādājās ASV lietotas lokomotīves, kas izrādījās par smagu Igaunijas sliežu ceļiem, it īpaši dzelzceļa tiltiem un pārvadiem. Šobrīd sliežu ceļi un tilti ir jārekonstruē, jo atpakaļceļa 74 «General Electric» firmas lokomotīvu iegādei nav. Taču reizē jāteic, ka valsts veic lielus kapitālieguldījumus Igaunijas dzelzceļa infrastruktūrā stratēģiskajā līnijā Tallina – Narva, kā arī mūs saistošajā līnijā Tallina – Tartu. Diemžēl privātā sabiedrība SIA «ILDC», kas bija ņēmusi apsaimniekot līniju Pērnavā – Ipiķi – Alojā – Limbažī – Skulte, jau paguvusi izsludināt maksātnespēju, palikdama parādā pašvaldībām lielas naudas summas (piemēram, Valmieras rajona padomei – 6000 latu). Vispār šeit situāciju var glābt tikai pilnīgi jauns sliežu ceļš – nākotnes «Rail–Baltica» projekts, kas īstenojams, ceļot jaunu uzbērumu, nevis lāpot esošo Tallinas – Pērnavas – Limbažu – Rīgas līniju. Nesen starptautiskajā dzelzceļnieku konferencē «Dzelzceļa reformas Baltijas valstīs un NVS», kas notika Jūrmalā, tieši šādam «Rail–Baltica» projektam tika dota zaļā gaisma nākotnē. Jāņem gan vērā, ka Eiropas Savienības līdzekļi šim projektam var būt tikai līdzfinansējums, jo arī Somijā, kur pēdējo 20 gadu laikā notikušas nopietnas reformas dzelzceļa infrastruktūrā, ES līdzekļi atvēlēti tikai 25% apmērā no vajadzīgā kapitālieguldījuma apjoma.

VAS «Latvijas dzelzceļš» peļņas avots neapšaubāmi ir tikai un vienīgi kravas pārvadājumi. No tiem tad arī šis uzņēmums (un nevis Latvijas valsts!) dotē pasažieru pārvadājumus, kas arvien ir nerentabli, lai gan ir slēgtas absolūti neizdevīgās pasažieru satiksmes līnijas. Uzlabojot operatora servisu, atjaunojot un rekonstruējot vagonu parku, dzelzceļš pasažierus var atgūt. Piemēram, līnijā Rīga – Daugavpils veiksmīgi kursē ekspresis «Dinaburga» – paaugstināta komforta iekšzemes vilciens, kas ir ērtāks par autobusu. Dzelzceļnieki domā arī par pasažieru satiksmes atjaunošanu Liepājas virzienā, lai gan uz turieni no Rīgas dodas vidēji viens autobuss stundā. Atjaunota pasažieru satiksme līnijā Daugavpils – Viļņa.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Principā iekšzemes reisos pasažieru skaits ir audzis:

2000. g. 1. pusg. – 9,04 milj.

2001. g. 1. pusg. – 9,37 milj.

2002. g. 1. pusg. – 10,64 milj.

Diemžēl pasažieru skaits starptautiskajā dzelzceļa satismē 2002. gada 1. pusgadā ir samazinājies – 203,1 tūkst., kas ir par 23,5% mazāk nekā 2001. gada 1. pusgadā. Te dzelzceļam konkurenti tieši cenu ziņā ir autobusi («Ecolines» līnijas uz Maskavu, Kijevu, Odesu utt. un «Eurolines» uz Sanktpēterburgu).

Kravu pārvadājumu tirgus dzelzceļā visu laiku ir atkarīgs no Krievijas valdības pieņemtajiem politiskajiem lēmumiem – piešķirt vai nepiešķirt jebkādas atlaides kravām, kuras caur Krievijas Federācijas teritoriju dodas uz Latvijas ostām. Lietuva sakarā ar Kaļiņingradas anklāva problēmām ir izdevīgākā situācijā, te pastāv arī abu valstu kopprojekts «2K», kas optimizē kravu piesaisti (struktūras ziņā)

Kaļiņingradas un Klaipēdas ostām. Te nu gan jāteic, ka šis sākotnēji plaši izreklamētais «divu valstu un tautu draudzības projekts» vairāk pastāv uz papīra, jo katra osta tomēr strādā sivas konkurences apstākļos.

Latvijai dzelzceļa tarifu atlaides Krievija ilgāku laiku nepiemēro. Tomēr šā gada 1. pusgada rezultāti ir cerīgi: 2001. gadā «Latvijas dzelzceļš» pārvadāja 37,9 milj. tonnu, gūstot Ls 2,57 milj. peļņu. Šā gada 1. pusgadā «LDz» pārvadāja 20,9 milj. tonnu, kas ir par 4,7% vairāk nekā tai pašā laika posmā pērn.

Samērā būtisks te bija «palīdzības» ieguldījums – Igaunijas dzelzceļš nespēja tikt



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



galā ar Krievijas kravu lielo pieplūdumu Tallinas ostai, tādēļ daļa sastāvu tika novirzīti caur Latviju, tādējādi ļaujot «LDz» labi nopelnīt.

VAS «Latvijas dzelzceļš» vadība prognozē, ka, saglabājoties Krievijas politiskajiem lēmumiem attiecībā uz tarifiem pārvadājumiem uz Baltijas ostām, šogad dzelzceļš varētu zaudēt vismaz 10% no 2001. gada kravu apjoma, ik dienas ciešot 75 000 ASV dolāru zaudējumus. Zinot Krievijas vēlmi iestāties Pasaules tirdzniecības organizācijā, pastāv cerība, ka nevienādā tarifu politika tiks likvidēta. Turklāt «Latvijas dzelzceļš» šajā konkurences cīņā savus tarifus nav paaugstinājis, tie regulāri tiek apspriesti Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas kopsapulcēs. Krievijas cenu politika vairākas kravas no Latvijas ostām novirzījusi uz Somiju. Piemēram, tā saucamā Kaspijas «baltā nafta» tiek eksportēta caur Somijas, nevis Baltijas valstu ostām.

«Latvijas dzelzceļš» virzās pa koncerna attīstības ceļu. 2001. gada 3. novembrī tika reģistrēts VAS «Latvijas dzelzceļš» pirmais meitas uzņēmums – a/s «Pasažieru vilciens», kas apkalpo iekšzemes pasažieru reisus. (Starptautiskie reisi paliek firmas «L-Ekspresis» pārziņā.)

Šāds attīstības ceļš ir nedaudz atšķirīgs no tā, kādu dzelzceļa attīstībai Latvijā nosaka Eiropas Savienības direktīvas. «Latvijas dzelzceļa» speciālisti nopietni apšaubā prasību atdalīt dzelzceļa infrastruktūru no pārvadājumu operatora. Viņi vēlas attīstīt koncerna modeli, norādot, ka šāda infrastruktūras atdalīšana no operatora Lielbritānijā jau sešus gadus neko pozitīvu nav devusi.

Latvijā ik gadus dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanā būtu jāinvestē ap 50 milj. latu (2001. gadā investēti tikai 40 milj. latu). Pamatā visi līdzekļi tiek gūti no kravu pārvadājumiem, tikai 1,5 milj. latu dod pasažieru pārvadājumi.

Ministru kabineta politika pagaidām paredz pabeigt dzelzceļa restrukturizāciju un privatizācijas procesu. Tad valsts pārziņā paliks tikai dzelzceļa infrastruktūra un pārvaldes funkcijas.

«Latvijas dzelzceļa» meitas uzņēmumi varētu būt pievilcīgi investoru ieguldījumiem.

Piemēram, ceļot Daugavgrīvas naftas terminālu, dzelzceļa infrastruktūrā (sliežu ceļu drošībā) vien nāktos ieguldīt 3–4 milj. latu (apjoms – 5 milj. tonnu naftas produktu gadā).

No 2001. gada «Latvijas dzelzceļam» ir pieejami ES pirmsiestāšanās strukturālie fondi ISPA. Dzelzceļā apstiprināti 4 projekti:

- Austrumu – Rietumu dzelzceļa līnijas rekonstrukcija: pārmiju modernizācija;
- šķirotavas parka «Rēzekne II» celtniecība;
- signalizācijas sistēmas modernizācija līnijā Austrumi – Rietumi;
- bukšu sakaršanas automātiskās uzraudzības sistēma.

Kā noturēties «Latvijas dzelzceļam»? Šis jautājums paliek atklāts.

G. Šimanis



Kokvilnas ceļi caur Latviju

19. gadsimtā Lielbritānijā izgudroja pirmo rūpniecisko kokvilnas vēršanas mašīnu un ASV parādījās pirmais agregāts, kas atsekoja šo vērtīgo augu, lai padarītu kokvilnu transportējamu. Pirmā kokvilna tika sūtīta uz Eiropu, kur to pārstrādāja kombinātos, katrā darinot noteikta sortimenta diegus. Tagad no ASV uz Eiropu kokvilnu vairs nesūta, jo šejienes kombināti strādā ar Grieķijā, Āfrikā, Spānijā, Uzbekistānā un citviet audzēto «balto zeltu».

Latvijas muitas noliktavās šobrīd dominē Uzbekistānas kokvilna. Jau izsenis specializēta kokvilnas glabāšanai ir a/s «Ventspils tirdzniecības osta». Arī citviet, īpaši Rīgā, ir radīti labvēlīgi apstākļi šīs preces uzglabāšanai un tranzitam. Vienīgi Latvijas ostās atsevišķos gadījumos tarifu dēļ kokvilnu glabāt ilgāk par diviem mēnešiem nav izdevīgi, atzīst populārās kompānijas SIA «Otto Stadtländer», kas šajā tirgū strādā kopš 1919. gada, pārstāvis Baltijā Edgars Gordijenko. Viņš uzskata, ka Latvija Baltijā ir īpaši pievilcīga kokvilnas tranzītam tieši labā noliktavu aprikojuma dēļ, tādēļ Rīgā, Ventspilī un Liepājā šis bizness attīstās sekmīgi. Vērojumi kaimiņos, piemēram, Mūgas ostā pie Tallinas, liecina, ka tur kokvilnai netiek atvēlētas specializētas noliktavas, kas satrauc preces saņēmējus Eiropā.



Kokvilnas kravas «Man-Tess» noliktavās.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kokvilnas specifika prasa īpašu uzmanību

Uz Latvijas ostām un muitas noliktavām kokvilna 50 tonnu dzelzceļa vagonos nāk no Uzbekistānas, Turkmenistānas, Kazahstānas un Tadžikistānas, kā arī citām Vidusāzijas valstīm. Pēdējos piecos gados 90% kokvilnas no Latvijas uz Eiropas tekstilkombinātiem aizceļo ar autotransportu. A/s «Rinūži» Kazahstānas kokvilnu no noliktavām uz Polijas ostām Gdaņsku un Gdiņu veda furgonos, kur to tālāk krāva balkeros sūtīšanai pāri okeānam.

E. Gordijenko uzsver, ka, pateicoties tarifiem un servisam, tā Vidusāzijas kokvilnas daļa, kas domāta Eiropai, nonāk Rīgā, jo te ir labi glabāšanas apstākļi, iekrāvēji utt.

Rīgas ostā ar kokvilnu strādā SIA «Rīgas centrālais termināls», SIA «Baltic Container terminal», SIA «Vollers», «Cargo Control», a/s «Rinūži», SIA «Man-Tess», SIA «Signāls-P», SIA «Tilts Baltija», SIA «Kompas un partneri». Uz šiem termināliem un muitas noliktavām parasti aizceļo vagoni no Rīgas 2. preču stacijas. Aptuveni varam lēst, ka gada laikā caur Latviju transportē ap 400 000 tonnu kokvilnas.

Kokvilnas transportēšana prasa virkni drošības pasākumu. Lai gan kravas paš-aizdegšanās praktiski nenotiek, tomēr kāds blakus ierosinātais var kļūt par cēloni pirmajai liktenīgajai dzirkstelei. Pēc kokvilnas stiebru karsēšanas Vidusāzijā, to at-tīrot un presējot, tajos var būt saglabājusies gruzdēšanas iespēja. Vagonos dzirk-steles ierosinātais var būt ķīpu sasaišu (lentes, stieples) berze. Protams, daudz drošāk ir kokvilnas ķīpas pārvadāt slēgtos jūras konteineros, un šis transportēša-nas veids kļūst aizvien populārāks. Ja kokvilnu neizmanto Eiropā, tā ar konteiner-vedējiem vai balkerkuģiem nonāk Tālajos Austrumos, Indonēzijā vai Singapūrā. Lielo kuģu kravas komplektē vairākās ostās. Daudzas Eiropas ostas specializējas tieši kokvilnas kravu uzglabāšanā, jo tur, atšķirībā no mūsu tekstilkombinātiem, nav lielu uzglabāšanas teritoriju rūpnicu tuvumā. Ražošanai nepieciešamo izejvie-lu noteiktā laikā un vajadzīgajā apjomā rūpnicai piegādā no šādām «starpnolik-tavām», kas tradicionāli atrodas Vācijas un Holandes lielostās. Tur ostu zemju īpašnieki prot pelnīt arī ar preces uzglabāšanu, ne tikai pārkraušanu. Vai daudz-viet arī Latvijas ostās šim biznesa veidam nav radītas visas priekšrocības?

Rūpes par kokvilnas kvalitāti

Viens no lielfirmu pārstāvju pamatzdevumiem ir rūpēties par kokvilnas kvalitā-tes kontroli piegādātājvalstīs. Tas praksē nozīmē ilgstošus un nogurdinošus koman-dējumus uz Vidusāziju, lai tur ne tikai cīnītos par kokvilnas cenu, bet arī par tās kva-litāti. Diemžēl cenai ir tendence laika gaitā celties, kvalitātei – pazemināties.

Dienvidkazahstānā ir gandrīz desmit kokvilnas apstrādes rūpnicas, Kirgizstānā četras, Uzbekistānā vairāk nekā simts, Turkmenistānā gandrīz trīsdesmit un Tadžī-kistānā ap divdesmit.





Kokvilnas kravu apstrāde Rīnūžos.

Ne visās ir pagūts būt, atzīst E. Gordijenko, taču kokvilnas presēšana un pakošana pie lielākajiem piegādātājiem tiek uzraudzīta, lai Rīgā, tālāk Brēmerhāfenas ostā un Eiropas valstu tekstilkombinātos nenonāktu brāķis. Kokvilna ir stratēģiska prece, tā svarīguma ziņā ir ierindojama aiz naftas, zelta un ieroču legālās tirdzniecības. Senajā Ēģiptē jau faraonu laikos šo «balto zeltu», kas toreiz gan bija visai mežonīga kokvilna, audzēja pie Nilas, lai pēc tam pa jūrām un okeāniem vestu uz Eiropas krastiem.

Pašlaik Baltijas valstis strādā aptuveni 15–20 Eiropas lielfirmu pārstāvji, kuri veic līdzīgu kokvilnas kvalitātes kontroli. Latvijā lielākais kokvilnas ekspeditors ir firma «Uzbaltrans».

Kvalitātes uzraugiem bieži ir jāiejaucas pat tādās lietās kā selekcija. Uzbekistāna, piemēram, ik gadus par kokvilnas ražu iegūst ap 1 miljardu ASV dolāru, taču selekcijas darbam tur līdzekļu neatliek. Tā kokvilnas kvalitāte aizvien kritas, un tas ir mūžīgais ciņas lauks starp audzētājiem un mums, ekspertiem, atzīst E. Gordijenko. Būtībā par kvalitāti diskutēt ir bezjēdzīgi, jo nosūtītājvalstis strādā pēc saviem, ne Eiropas standartiem. Vienīgais, par ko te var plēsties, ir kokvilnas cena. Decembra sākumā uz CIF Ziemeļeiropas ostas noteikumiem iepirkta kokvilnas cena atbilstoši Liverpoola indeksam bija apmēram 1200 ASV dolāru par tonnu. Lētākā bija no Grieķijas, Tanzānijas un Spānijas piegādātā kokvilna, dārgākā no Sīrijas, Ķīnas, Arizonas, Austrālijas un Paragvajes vestā prece. Lai nu kā, Latvija ir stabila kokvilnas tranzītzeme, un tādēļ mums sava niša ir jāsauglabā, jānotur un jāklūst vēl bagātākiem ar sadarbības partneriem, ir pārliecināti kokvilnas biznesā strādājošie Latvijas uzņēmēji.

G. Šīmanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Latvijas ostas iztur konkurenci

Šogad Latvijas ostas var izvērtēt 11 neatkarības gados paveikto.

Ja atskatāmies uz 1991. gadu un tā rādītājiem, tad atklājas skumjš fakts: kravu apgrozījums katastrofāli kritās, bet dažos kravu veidos tas sasniedza nulles līmeni. Pazuda gaudi Krievijai, ar kuru transportēšanu nodarbojās Rīgas osta. Tādu kā naftas karu pieteica Krievija, un *melnā zelta* straume pa tā dēvēto *naftas trubu* uz Ventspili saruka. 80. gadu vidū sasniegtais 38 milj. tonnu naftas kravu apjoms Ventspils ostā 1993. gadā bija sarucis līdz 22 milj. tonnu. Tikai sākot no 1993. gada, tas lēnām sāka pieaugt, līdz 1997. gadā atkal sasniedza 38 milj. tonnu. Runājot par trešo lielo Latvijas ostu Liepāju, ar nožēlu jāsecina, ka līdz pat 1994. gadam tur uzturējās Krievijas kara flote un Liepājas ostai tirdzniecības ostas statuss bija jāiekaro sīvas konkurences apstākļos.

Tolaik ostas piedzīvoja laikus, kad vecie likumi vairs nederēja, bet jauni vēl nebija uzrakstīti, vecie sakari vairs nedarbojās, bet jauni vēl nebija iedibināti.

Taču tā jau ir sena vēsture, par kuru šodien īsti vairs negribētos runāt, ja nu vienīgi izvērtējot paveikto un salīdzinot kravu apgrozījuma dinamiku un kravu struktūru Latvijas ostās.

Politika ekonomikas laukumā

Pēdējo gadu daudzajās starptautiskajās konferencēs un semināros viens no jautājumiem allaž bijis – kā nākotnē attīstīsies kravu pārvadājumu tirgus, kādi būs perspektīvie kravu transportēšanas virzieni?

Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis un kaimiņvalstu tirgus tālākā attīstība nosaka un arī turpmāk noteiks, ka Latvijai dominējošais būs Austrumu – Rietumu transporta koridors. Pēc speciālistu viedokļa, nākotnē pieaugs jūras kravu pārvadājumi, līdz ar to kravu apgrozījums Baltijas jūras ostās nākotnē varētu palielināties par 4–6%. Speciālisti uzskata, ka desmit piecpadsmit gadu laikā kravu apgrozījums Latvijas ostās varētu divkārtoties un ka Latvijas ostu infrastruktūra jau tagad ir piemērota šāda kravu apjoma apstrādei, tāpēc Latvijas ostas droši var iekļauties starptautiskajā tirdzniecībā.

Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionā darbojas 516 ostas. Gadā tur pārkrauj aptuveni 700 milj. t kravu, no kurām Latvijas ostās apstrādā vairāk nekā 55 milj. t. Tātad skaidrs, ka Latvijas ostas jau ieņēmušas savu vietu sīvāko konkurentu vidū. Taču nevajadzētu domāt, ka tagad problēmu vairs nav un turpmāk vairs nebūs jāpārvar šķēršļi. Viena no augstākajām barjerām kravu ceļā uz Latvijas ostām ir Krievijas dzelzceļa tarifu politika. Pirmām kārtām tā ir diskriminējoša VAS «Latvijas dzelzceļš» kravu pārvadājumiem, tai skaitā kravām, kas tranzītā iet uz Latvijas ostām. Ir radīti labvēlīgi apstākļi, lai šodien reāli stimulētu Krievijas valsts



naudas ieguldīšanu Krievijas ostu infrastruktūras modernizēšanā un to kapacitātes palielināšanā. No 2001. gada 1. augusta unificēti dzelzceļa tarifi kravu pārvadājumiem uz Krievijas ostām. Krievijas uzņēmējiem eksportēt kravas caur Ukrainas un Baltijas ostām kļuva neizdevīgi, tāpēc, pateicoties Krievijas dzelzceļa tarifu unificācijas pirmajā posmā paveiktajam, jau 2001. gadā daudzas Krievijas eksporta un importa kravas no Ukrainas un Baltijas valstu ostām novirzījās uz Krievijas ostām. Piemēram, Krievijas lielākais čuguna ražotājs «Tulačermet», kas agrāk darbojās tikai caur Ukrainas un Baltijas ostām,

tagad pusi savas kravas plūsmas novirza uz Kaļiņingradu. Šis politikas pirmie rezultāti izpaudās jau 2001. un 2002. gada ostu apgrozījumos, bet, pēc speciālistu domām, savu ekonomisko efektivitāti tā parādīs divu triju gadu laikā.

Tarifu dēļ uz Krievijas ostām tiek pārorientētas arī naftas un metāla kravas. Krievijas Satiksmes ceļu ministrija pagaidām netiek galā ar pieaugošo kravu plūsmu uz Krievijas ostām.

Kā liecina Krievijas statistikas sniegtā informācija, 2001. gadā Krievija no tranzitkravu pārvadājumiem savā teritorijā ieguva aptuveni vienu miljardu USD. Pēc Krievijas Transporta ministrijas ekspertu domām, 2010. gadā šis skaitlis jau būs sasniedzis 6 miljardus USD. Tai pašā laikā KF Transporta ministrijas speciālisti lieliski saprot arī to, ka Krievijas jūras ostas ne šodien, ne tuvākajā laikā nevarēs apkalpot visu kravu plūsmu, ko kravu īpašnieki būtu ieinteresēti uz tām novirzīt, un ka tāpēc viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir strikti apzināt un precizēt, kādas kravas un cik lielos apmēros var apstrādāt Krievijas termināli. Pretējā gadījumā par hronisku var kļūt situācija, kāda radās 2002. gada sākumā, kad izveidojās sastrēgums un Šanktpēterburgas, Novorosijskas un Murmanskas ostās uz izkraušanu gaidīja 400 dzelzceļa sastāvu.



LR satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs uzstājas konferencē «TransRussia» 2002. gada martā.





Izstādē «TransRussia 2002» piedalījās Ventspils Brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, Sanda Skuja, Satiksmes ministrijas Valsts sekretāra vietnieks Uldis Lakševics, Satiksmes ministrijas pārstāve Latvijas pārstāvniecībā Maskavā Larisa Ivolgina, SM Ārējo sakaru departamenta direktors Austris Caunītis, satiksmes ministrs Anatolijs Gorbunovs un Latvijas vēstnieks Krievijas Federācijā Normans Penke.

Interese par Kazahstānas kravām

Kā nozīmīga partnere jaunu kravu piesaistē Latvijas ostām pēdējo gadu laikā tiek minēta Kazahstāna. Taču pārlieku lielam optimismam, raugoties šajā virzienā, pagaidām nav īsta pamata, jo Latvijai nav tiešas robežas ar Kazahstānu. Par Kazahstānas vēlēšanos izveidot tranzitkoridoru caur Krieviju Baltijas virzienā KF amatpersonas jau izteikušas savu viedokli – tās paziņojušas, ka Kazahstānas tranzītu var apkalpot Krievijas ostas. Latvijas valdības un uzņēmēju delegācijas vizītes laikā Kazahstānā 2001. gada septembra sākumā, apspriežot Kazahstānas kravu tranzītu caur Latvijas ostām, par galveno šķērslī jautājuma pozitīvam risinājumam tika minēta nespēja vienoties ar Krieviju par pārvadājumu tarifiem un autopārvadājumu atļaujām.

95 procentus Dienvidaustrumāzijas konteinerkravu uz Eiropu transportē caur Suecas kanālu un tikai atlikušo daļu – caur Baltijas jūras reģiona valstīm. Konteinerkravas ir īpašs, ļoti dārgs kravu veids, kam nepieciešami kvalitatīvi un droši pakalpojumi, bet, transportējot kravas caur Suecas kanālu, tos ne vienmēr iespējams garantēt, jo Tuvo Austrumu reģions ir nedrošs un tendences mainās uz sliktāko pusi. Ziemeļu valstis varētu lieliski konkurēt šajā tirgus segmentā, bet sekmīgu



darbību ierobežo Krievijas tranzīta tarifu politika. Tāpēc Latvija, un ne tikai Latvija, ar nepacietību gaida Krievijas iestāšanos Pasaules tirdzniecības organizācijā un brīdi, kad Krievijā ratificēs Enerģētikas hartu, jo tad spēle Baltijas jūras reģiona laukumā norisinātos pēc vieniem noteikumiem.

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs, tiekoties ar Krievijas vēstnieku Latvijā Igoru Studeņņikovu, aicināja pievērst uzmanību faktam, ka pati Krievija pieliek visus spēkus, lai lieli tranzītceļi apietu Krieviju, atverot ceļus tā dēvētajam dienvidu virzienam – *Zīda ceļam*. Krievijas diskriminējošā tarifu politika attiecībā uz kravām, kas iet caur Baltijas valstīm un Somiju, liek tām meklēt alternatīvus ceļus, no kuriem viens ir dienvidu virziens cauri Suecas kanālam. Ja Krievija potenciālos klientus turpinās apgrūtināt un atbaidīt ar savu administratīvo tarifu politiku, kam nav sakara ar ekonomiku, tad var pienākt brīdis, kad Krievija, Baltkrievija un Baltijas valstis tiek izslēgtas no globālā tranzīta konkurences.

Skaitļi runā paši par sevi

Patlaban arī Ventspils lielākā problēma ir Krievija, tās jaunās ostas un lielās ambīcijas. Ventspils Brīvostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs gan aizrāda, ka Krievija nav tikai Ventspils, bet visa Baltijas jūras reģiona problēma, kas kopīgiem spēkiem jārisina. Iespējams, tas fakts, ka citiem nesokas labāk, nedaudz nomierina, taču naftas un minerālmēslu *pārvilinašana* Krievijas virzienā no Latvijas ostām ir sāpīga. Un vissāpīgākā tā ir Ventspilij. Sanktpēterburgas osta uzskata, ka tā spēj no Ventspils pārņemt praktiski visu kālija sāls jūras tranzītu. Pašreiz lielāko daļu no «Silviņit» un «Belorusjalij» saražotajām 4,5 milj. t kālija sāls pārkrauj tieši Ventspils ostas «Kālija parka» terminālā, kur tās veido 90% no termināla noslogojuma. Sanktpēterburgas osta 2002. gada beigās plāno nodot ekspluatācijā noliktavas, kurās var uzglabāt un uzkrāt minerālmēslu kravas, un «Starptautiskā kālija kompānija», kas pārzina «Silviņit» un «Belorusjalij» kravu piegādes, jau paziņojusi, ka ir gatava pārslēgt savas loģistikas ķēdes no Ventspils uz Sanktpēterburgu. Vai tas notiks, rādīs laiks. Atliek ticēt un cerēt, ka Ventspils spēs pārliecināti pierādīt, ka reizēm, iegūstot centu, var pazaudēt dolāru!

2002. gadā kravu apjoms Ventspils ostā sasniedza 28,703 milj. tonnu, bet 2001. gadā Ventspils ostas kravu apgrozījums bija 37,937 milj. tonnu. Tā kā Ventspils ostā pārkrauj aptuveni 60% no Latvijas ostu kopējām kravām, tad šāds kravu kritums, kas kopējo kravu apjomu Latvijas ostās samazināja no 56,914 milj. tonnu 2001. gadā līdz 52,154 milj. tonnu 2002. gadā, bija visai sāpīgs.

Taču, kā saka, no malas reizēm labāk redzams. Tāpēc, ja var ticēt Krievijas speciālistiem un statistikai, Ventspils osta no Krievijas kravu īpašnieku viedokļa arvien drošāk sāk pieteikt sevi kā okeāna osta. Piemēram, Ļipeckas metalurģiskā rūpnīca «Svobodnij Sokol» un Tulas rūpnīca «Tulačermet», lai arī metāla kravu

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



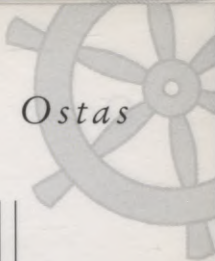


Latvijas ostu kravu apgrozījums 2001./2002. gadā (tūkst. t)

Osta	2001. gada 12 mēnešos		2002. gada 12 mēnešos	
	nosūtīts	saņemts	nosūtīts	saņemts
Rīga	13265,4	1618,5	14883,9	2223,3
Ventspils	37541,4	395,6	37937,0	552,8
Liepāja	2762,0	498,4	3260,4	608,6
Salacgrīva	165,0	9,4	174,4	4,7
Mērsrags	223,1	6,4	229,5	7,2
Roja	0,0	7,7	7,7	7,8
Pāvilosta	0,0	2,7	2,7	3,4
Lielupe	1,2	2,6	3,8	0,145
Engure	0,0	1,8	1,8	2,0
Skulte	412,4	1,0	413,4	9,6
Mazās ostas kopā	801,7	31,7	833,4	34,8
Kopā visās ostās	54370,5	2544,1	56914,7	3419,5
				52154,7

Raksturīgo kravu salīdzinājums Rīgas ostā (tūkst. t)

Kravu veidi	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2002./ 2001., %
Beramkravas	1420,6	2205,9	2914,5	2619,6	3023,2	5045,4	6689,3	32,6
Ķīmiskās beramkravas	386,0	813,4	1145,1	1111,2	1558,9	1527,5	1750,0	14,6
Ogļes	147,7	11,0	0,0	0,0	0,0	1221,6	2497,8	104,5
Lejamkravas	1018,4	2215,1	2067,1	2360,3	3000,6	3649,4	5357,3	46,8
naftas produkti	891,9	2116,5	1996,7	2176,9	2831,4	3456,6	5162,5	49,4
Ģenerālkravas	5018,0	6792,1	8333,7	7032,6	7327,9	6189,1	6061,7	-2,1
konteineri (tūkst. t)	1422,3	1363,7	1205,3	863,7	857,8	1036,8	1281,1	23,6
skaits TEU	141408	132559	129580	85911	84928	101077	121784	20,5
Roll on/Roll off	181,3	119,3	142,9	229,9	111,8	178,9	359,8	101,1
skaits	15396	14868	21211	17847	10460	10884	19173	76,2
Koksne (tūkst. t)	1604,5	2754,2	3585,2	3461,8	4152,9	4256,7	4169,2	-2,1
tūkst, m ³	1993,4	3586,4	4543,6	4426,2	5216,0	5497,0	5254,7	-4,4
melnie metāli un to izstrādājumi	1037,6	1596,5	2511,9	1679,8	1761,6	406,0	5,9	-98,5
Kravas kopā	7457,0	11213,1	13315,3	12012,5	13351,7	14883,9	18108,3	21,7





Raksturīgo kravu salīdzinājums Ventspils ostā (tūkst. t)

Kravu veidi	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2002./ 2001., %
Beramikravas	3902,8	4573,0	5192,7	6280,4	5912,8	7398,2	7605,5	2,80
Ķīmiskās beramikravas	3632,8	4359,3	4515,3	5171,5	4980,9	4874,4	4679,5	-4,00
Ogļes	0,0	0,0	0,0	26,1	468,1	1554,1	1440,4	-7,32
Lejamkravas	28987,6	28578,4	27465,5	25706,2	27275,1	29496,4	20538,8	-30,37
Jelnafta	14446,8	14574,6	14549,2	13050,7	13625,7	14980,5	7475,4	-50,10
naftas produkti	12844,4	12483,8	11659,2	11276,4	12745,4	13692,9	12574,4	-8,17
Ģenerālkravas	2854,2	3629,1	3388,2	2150,8	1444,2	1042,1	559,4	-46,32
konteineri (tūkst. t)	0,0	0,0	13,6	3,3	2,1	0,0	1,3	100
skaits TEU	0	0	862	195	207	0	1044	100
Roll on/Roll of	0,0	0,0	102,9	0,0	12,3	37,8	44,0	16,40
skaits	0	0	4651	0	879	2882	3526	22,35
Koksne (tūkst. t)	354,0	532,9	638,2	589,0	511,3	414,7	409,1	-1,35
tūkst. m ³	432,0	637,0	775,8	700,0	574,3	487,8	481,4	-1,30
melnie metāli un to izstrādājumi	2281,6	2785,1	2554,1	1475,8	981,6	488,3	11,6	-97,62
Kravas kopā	35744,6	36780,5	36046,4	34136,5	34755,4	37936,7	28703,7	-24,34

Raksturīgo kravu salīdzinājums Lielās ostā (tūkst. t)

Raksturīgo kravu salīdzinājums Liepājas ostā (tūkst. t)

Kravu veidi	1996.	1997.	1998.	1999.	2000.	2001.	2002.	2002./ 2001., %
Beramikravas	86,2	214,8	244,8	296,9	400,6	512,0	799,2	56,1
Ķīmiskās kravas	3,3	12,6	20,0	0,5	17,6	46,7	2,4	-94,8
Lejamkravas	174,3	360,2	105,9	296,5	484,1	587,1	887,6	51,2
Naftas produkti	150,4	334,1	79,2	241,2	390,2	530,0	722,6	36,3
Generālkravas	1348,5	1720,8	1945,8	1730,6	2066,6	2161,3	2631,4	21,7
konteineri (tūkst. t)	17,2	40,4	59,4	60,4	50,8	26,6	34,0	27,5
skaits TEU	1158	3568	5129	4044	3278	2276	2798	22,9
Roll on/Roll off	348,0	474,4	460,3	330,2	448,0	537,1	654,9	21,9
skaits	20429	29462	27184	20444	20856	25173	29263	16,2
Koksne (tūkst. t)	503,4	649,6	724,8	634,2	732,7	701,7	774,8	10,4
tūkst. m ³	660,5	797,3	913,1	1361,8	882,8	855,5	927,3	8,4
Melnie metāli un to izstrādājumi	277,5	337,2	534,3	563,9	541,4	575,3	922,4	60,3
Kravas kopā	1609,0	2295,8	2296,5	2324,1	2964,7	3260,4	4318,1	32,4



transportēšana pa dzelzceļu līdz Ventspilij tām izmaksā divas reizes dārgāk nekā līdz Krievijas ostām, tomēr izmanto Ventspils ostas pakalpojumus, jo šeit tiek nodrošināti tādi ostas dziļumi, kas ir piemēroti lielajiem *Panamax* tipa kuģiem. Tādējādi samazinās kravu transportēšanas laiks un reizē arī izmaksas, jo nav jāizmanto *fiderkuģi* un lielo Eiropas ostu pakalpojumi kravu pārkraušanā to tālākai transportēšanai pāri okeānam.

Kravu apjomu kāpums 2002. gadā vieš optimismu par Rīgas un Liepājas ostu tālāko attīstību.

Rīgas ostā 2002. gadā pārkrauti 18,108 milj t. 2001. gadā kravu apgrozījums Rīgas ostā bija 14,9 milj. t.

Arī Liepājas osta, ja tā var izteikties, audzē muskuļus, ko pierāda 2002. gada kravu apjoms – 4,318 milj. tonnu, kas, salīdzinot ar 2001. gadu, palielinājies par 1,058 milj. t. Protams, uz abu iepriekšminēto ostu fona 4,3 milj. t varētu likties nenozīmīgs skaitlis, taču der atcerēties, ka Liepāja vienīgā no Latvijas lielajām ostām darbību kā tirdzniecības osta sāka no nulles, piedevām vēl Krievijas kara flotes klātbūtnē. Kā teica Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Liepājas osta sāka darboties tad, kad kravu pārdale Baltijas jūras reģionā jau faktiski bija notikusi, bet, neraugoties uz to, ik gadus spēj kāpināt kravu apstrādes apjomus.

Jāprot izmantot konjunktūru

Kā jau iepriekš minēts, Latvijas ostām nemitīgi nākas domāt par sava tēla popularizēšanu un spodrināšanu.

Un to var izdarīt, izmantojot Krievijas ostu vājās vietas. Latvijas ostas joprojām par galveno izvirza kravu ātru, drošu un salīdzinoši lētu apstrādi, nodrošinot visu loģistikas ķēdes pakalpojumu spektru – pārvadājumus, uzglabāšanu, informāciju. Pašreiz Latvijas ostas sāk strādāt ar tiem Krievijas kravu īpašniekiem, kuri jau izmēģinājuši Krievijas ostu un dzelzceļa piedāvātos lētus tarifus un ir noguruši gaidīt apnicīgajās rindās uz savu kravu apstrādi Krievijas ostās, tā zaudējot dārgo laiku. Bet laiks biznesā pielīdzināms stabilai valūtai!

Šāda metodika der, raugoties Austrumu virzienā, bet, domājot par Rietumiem, ļoti būtiska kārts ir Latvijas atrašanās pirmsiestāšanās procesā Eiropas Savienībā. Pirms Eiropas Savienības paplašināšanas arvien lielāku nozīmi iegūst kravu pārvadājumi Rietumu – Austrumu virzienā. Pat tāda transporta lielvalsts kā Nīderlande ir ieinteresēta veicināt sadarbību ar Austrumeiropas valstīm, izstrādājot dažādas palīdzības programmas un atbalstot transporta infrastruktūras projektu priekšizpēti un arī to īstenošanu. Pēc Frankfurtes Loģistikas institūta prognozēm, jau tuvākajos gados transporta plūsma starp Austrumiem un Rietumiem palielināsies par 30%. Bet pēc Holandes Transporta ministrijas Starptautisko sakaru departamenta speciālistu domām, Baltijas valstis ir stratēģiski svarīgi vārti uz Krievijas tirgu. Šim nolūkam Baltijas valstu ostas esot daudz pievilcīgākas, piemēram, pat





Nozīmīgus tranzīta jautājumus konferencē «TransRussia 2002» apsprieda Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja, Ventspils Brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, SM Valsts sekretāra vietnieks Uldis Lakševics un SM Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups.

Sanktpēterburgas ostu.

Svarīgi Rietumiem pierādīt, ka tiešām spējam attaisnot viņu cerības un apmierināt intereses. Var jau, protams, pārņemt pārlieku lielo pielāgošanos un klanīšanos vienā vai otrā virzienā. Bet pielāgošanās tirgus apstākļiem vēl nenozīmē savas sejas zaudēšanu vai vāja mugurkaula demonstrēšanu. Vienkārši jāpaņem, ko situācija, bizness un ģeogrāfiskais stāvoklis Latvijai piespēlējis.

Rezumējot varētu teikt, ka kravu pārvadājumiem, kas visciešāk saistīti ar ostu darbību, dzelzceļa un autotransporta pārvadājumiem un šo nozari apkalpojošā servisa attīstību, Latvijai labvēlīgākie faktori ir Krievijas milzīgās kravu rezerves un tās tirgus ārpus Krievijas, salīdzinoši nedroši konkurētspējīgais Krievijas ostu darbs, no vienas puses, un Rietumu intereses un noieta tirgus, no otras. Bet Latvija pa vidu – kā nu jums labāk patīk – kā ceļš, tilts vai vārti!

A. Freiberga



Prāmju bizness Baltijas jūras austrumkrasta ostās

Kaļiņingrada

Pateicoties KF Satiksmes ceļu ministrijas 2001. gada 1. augustā ieviestajām atļaidēm, pa Kaļiņingradas dzelzceļu 2002. gada 9 mēnešos pārvadāti 11,2 milj. t kravas, tai skaitā uz Kaļiņingradas ostu – 5,8 milj. t.

Lai gan starp Kaļiņingradu un Klaipēdu eksistē sadraudzības projekts «2K», lietuvieši tomēr nespēj tarifu ziņā konkurēt ar Krievijas ostu. No turienes pārvadājumi uz Eiropu ir daudz lētāki nekā no Klaipēdas.

KF satiksmes ceļu ministrs G. Fadejevs norādījis, ka par valsts līdzekļiem plānībā tiks rekonstruētas Čerņahovskas un Baltijskas stacijas.

Sakarā ar *ro-ro* kravu pieaugumu tiek plānots organizēt atspoles vilcienu maršrutā Kaļiņingrada – Klaipēda – Maskava.

Savukārt Baltijskas kara dziļudens osta pašlaik tiek pārprojektēta par prāmju Sanktpēterburga – Kaļiņingrada galapunktu. 27. decembrī pirmajā reisā šajā līnijā devās prāmis «Georgs Otss».

Kaļiņingradas osta saistīta arī ar vērienīgu projektu – kā ātrāk nogādāt pārtikas kravas no Eiropas (Vācijas, Dānijas, Nīderlandes, Francijas) uz Maskavu. 20 un 40 pēdu konteineros viss ceļš izmaksātu 105,8/116,3 dolārus par tonnu (caur Klaipēdu – 199/123,1 dolārs par tonnu), izmantojot jūras un automobiļu transportu.

Ja no Kaļiņingradas uz Maskavu produktus nogādātu refrīžeratorkonteineros pa dzelzceļu, izmaksas būtu 138,3 un 141,6 dolāri par tonnu (caur Klaipēdu – attiecīgi 143,2 un 151,1 dolārs par tonnu). Navigācijas periodā šīs kravas paredzēts nogādāt tikai pa iekšējiem ūdeņiem ar *upe – jūra* tipa kuģiem no Hamburgas vai Roterdamas uz Maskavas Ziemeļu ostu.

Sanktpēterburga

No 2003. gada janvāra būtiskas pārmaiņas gaida kompānijas «Finnlines» servisa līniju «Trans Russia Express». Kuģi no Sanktpēterburgas turpmāk pienāks Lībekā, nevis Ķīlē. No Lībekas ir plašākas iespējas kravu pa dzelzceļu sūtīt tālāk iekšzemē. Līdz šim līnijā uz Ķīli gadā pārvadāja līdz 300 000 t dažādu kravu. Kuģi pēc vajadzības iegāja arī Zasnīcas un Kaļiņingradas ostās.

«Trans Russia Express» līnijā strādā trīs rokeri – «Transllubeca» (24 727 dwt) «Seatrader» (8432 dwt), un «Amber» (6719 dwt).

No 2002. gada novembra «Transllubeca» Sanktpēterburgā kravu un pasažierus uzņem pasažieru terminālā «Morskoj» Vasilija salā.

KF transporta ministrs S. Franks izteicies, ka jau pašlaik prāmju līnijās un





Sanktpēterburgu var pārvadāt līdz 2 milj. t gadā. Tomēr ārzemju partneri uzskata, ka ostas kapacitāte nav bezizmēra, tādēļ daļu kravu uzņems jauncelāmā Ustjlugas osta.

Sanktpēterburgas gubernators Vladimirs Jakovlevs prognozēja, ka Sanktpēterburgas Lielajā ostā 2002. gadā pārkraus vairāk nekā 70 milj. t kravu. Reāli pārkrāva 41,3 milj. t.

Vācijas un Krievijas speciālisti ir aprēķinājuši, ka starp Eiropu un Baltijas jūras austrumkrasta ostām kravu apjoms, kas būtu pārvadājams ar prāmjiem, sasniedz 18 milj. t gadā. Ļeņingradas apgabala gubernators Valērijs Serdjukovs uzskata, ka linijprojekts «Baltijas prāmis» aptver Ustjlugas, Kaļiņingradas un Mukranas ostas, paredzot gadā transportēt līdz 2,6 milj. t kravu un daļēji risināt arī politisko «Kaļiņingradas anklāva» jautājumu. Taču te nedrīkst piemirst, ka projekta kopējās izmaksas ir tuvu 100 milj. eiro (70 milj. eiro – Ustjlugas prāmju termināla celtniecība, 30 milj. eiro – kompleksa celtniecība pie Baltijskas) un ka šīs līnijas pirmā kāрта varētu sākt darboties 2005. gada 1. ceturksnī, bet otrā – tikai 2009. – 2010. gadā. No Ustjlugas līdz Zasnīcai (Mukranai) prāmis aizietu 47 stundās, vienlaikus pārvedot līdz trim dzelzceļa sastāviem.

Baltijas jūras ostās Sanktpēterburgā un Helsinkos teorētiski var apkalpot kuģus, kuri uzņem līdz 3000 TEU, taču tas nav komerciāli izdevīgi. Nākotnē, pieaugot kravu apgrozījumam, vienīgā osta, kur būtu vērts piesaistīt konteinervedējus ar kravnesību no 2500 līdz 3000 TEU, ir Ventspils, domā Nils Harnaks no «Team Lines» (Hamburga).

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Vibroga

Līnijā «SKF Viborg Line» (Viborga – Ķīle) kopš 2002. gada septembra kursē divi prāmji. Jaunākajam no tiem («Breant», būvēts 1979. gadā) ir 720 klāja metru furgonu pārvadāšanai. Tagad no Ķīles uz Viborgu un atpakaļvirzienā varēs nokļūt divas reizes nedēļā. Lai Viborgas ostā varētu uzglabāt sauskravas, tiek celta slēgta noliktava (2750 m²) papīram un celulozei.

Vispārības labad jāpiebilst, ka 2002. gada 9 mēnešos caur Krieviju transportējamo konteineru apjoms pieaudzis par 15%. Visās Krievijas ostās šai laikā kravu apgrozījums pieauga par 13%, pati Krievija savās ostās jau apstrādāja 75% no savu kravu kopējā apjoma.

No ārvalstu ostām, kuras agrāk apstrādāja Krievijas kravas, atgūti 8 milj. t, ko tagad transportē caur Krievijas termināliem.

Klaipēda

Laikā no 2002. līdz 2005. gadam Klaipēdas ostā plānots investēt ap 474,7 milj. litu.

Kompānijas KLASCO *ro-ro* termināls (Starptautiskā prāmju pārceltuve) apkalpo prāmju līnijas uz Ķīli un Mukranu Vācijā, Kārļshamnu un Ahūsu Zviedrijā, Obenro, Orhūsu, Kopenhāģenu un Frederisiju Dānijā.

Patlaban norisinās priekšdarbi pasažieru un kravas līnijas Klaipēda – Svinouijsce – Ščecina atklāšanai.

No 7. novembra kursē atspoles vilciens Klaipēda – Odesa.

Tai pašā laikā Lietuvas stivdorkompāniju asociācija izteikusi bažas, ka Krievijas iekšējās prāmju līnijas Kaļiņingrada – Sanktpēterburga atklāšana atņems Klaipēdas ostai ievērojamu daļu *ro-ro* kravu. Tāpat samazināsies kravu pārvadājumi uz Klaipēdas ostu pa dzelzceļu, jo Kaļiņingrada tarifu ziņā *ro-ro* kravām ir daudz izdevīgāka nekā Klaipēda. Vai *ro-ro* tilts uz Eiropu tagad sāksies Kaļiņingradā, nevis Klaipēdā, kā bijis līdz šim, – tas ir tuvākās nākotnes jautājums.

Tallina

2002. gada 4. novembrī Tallinas osta atklāja Paldisku Dienvidu ostā 74 milj. kronu vērtu pasažieru prāmju terminālu. Koncerns «Tallinna Sadam» konkursā kārtā to uzticēja būvēt kompānijai «Rand & Tuulberg». Kopējās investīcijas Paldisku Dienvidu ostā paredzētas 227,3 milj. kronu apjomā. No šī termināla augu dienā nakti tiks uzturēta prāmju satiksme ar Zviedriju. Jaunajam terminālam jānodrošina līdz 500 pasažieru ātra vienlaicīga apkalpošana. 2001. gadā Paldisku Dienvidu ostas pakalpojumus izmantoja 111 800 pasažieru.

Prāmju kompānija «Tallink Group» jau pasūtījusi otru kuģi līnijai Tallina – Stokholma. Pirmo – «Romantika» – ekspluatācijā nodeva 2002. gada pavasari (40 000 dwt), otru somu kuģubūvētava «Aker Finnyards» sola pabeigt 2004. gada pavasari.

Gints Šimons



Rīgas osta attīstās mērķtiecīgi

Par to, kā Rīgas ostas attīstība izskatās no Rīgas pilsētas plānošanas viedokļa, ko osta dod pilsētai, bet pilsēta ostai, stāsta Rīgas domes Attīstības komitejas priekšsēdētājs, Rīgas ostas valdes loceklis **ANDRIS AMERIKS**.

Nākotne sakņojas pagātnē

– Gan Rīgas ostai, gan pilsētai ir pienācis tas brīdis, kad jāprecizē attīstības virziens, jānosaka attīstības temps un, protams, arī prioritātes. Jātiek skaidrībā par teritorijas izmantošanu un investīcijām, kas jau ienāk un eventuāli ienāks jaunu projektu īstenošanai. Ja runājam par Rīgas brīvostu, tad tā ir tāda kā autonoma sala, kas pakļauta speciālai likumdošanai, tāpēc Rīgas brīvostas valde patstāvīgi var lemt par ostas attīstības stratēģiju un izvēlēties mehānismu, kā labāk sasniegt izvirzīto mērķi. Lai gan osta ir patstāvīga struktūrvienība, tomēr to nevar uztvert atrauti no pilsētas kopējās attīstības stratēģijas. Reāli nākas saskarties ar tādiem jautājumiem, kas liek koriģēt jau apstiprinātu pilsētas attīstības plānu.

Vēlos atgādināt, ka pašreizējo pilsētas attīstības plānu apstiprināja 1994. gadā un tas spēkā ir līdz 2004. gadam. Jāatzīst, ka aizvadītajos astoņos gados gan pilsētas attīstībā, gan ostas darbībā daudz kas ir mainījies, tāpēc jau tagad nākas šo plānu saskaņot ar reālo situāciju. Jau sākts darbs pie jauna pilsētas attīstības plāna, kas noteiks pilsētas attīstību no 2006. līdz 2018. gadam un būs sadalīts trijās daļās – attīstības stratēģija, apbūves noteikumi un zemes zonējums. Kā veicis, tā jaunais Rīgas pilsētas attīstības plāns lieliski parāda, ka pilsētas un ostas intereses pārklājas. Pēc būtības jebkura pilsēta, kas atrodas pie jūras, ir veidojusies vispirms kā ostas pilsēta un izaugusi tieši no ostas. Tāpēc jau vēsturiski izveidojies, ka osta faktiski atrodas pilsētas centrā vai tuvu tam. Rīgas turpmākās attīstības uzdevums ir ostu attālināt no centra, kā to jau izdarījušas daudzas Eiropas valstu ostas pilsētas. Tāpēc nākotnē gan elevators, kas atrodas Andrejsalā, gan noliktavas un kravu pārkraušanas zona tiks virzītas prom no centra. Neloģiski taču pilsētas centrā kraut ogles vai kokmateriālus. No Daugavas grīvas līdz Vanšu tiltam ir 17 kilometri, kuri jāmēro kravai, lai tā nonāktu terminālā. Tās ir gan lielas izmaksas, gan arī liela laika izšķērdēšana. Visperspektīvākās ostas attīstības zonas ir saistītas ar Daugavgrīvu, Mangaļsalu un Kundziņsalu, kur tiek izstrādāti attīstības plāni, paredzot pat terminālu ievirzīšanu jūrā. Domājot par visas pilsētas stratēģisko attīstību un arī par jaunām darba vietām Rīgā, mēs lieliski apzināmies, ka tieši osta būs viens no lielākajiem darba devējiem, tāpēc savas netālredzības dēļ nedrīkstam kravas atdot Tallinai, Klaipēdai vai kādai citai konkurējošai ostai. Līdz ar to loģiski ir tje plāni, kas skar Bolderājas attīstību. Jau vēsturiski Bolderājas rajons ir veidojies kā ļoti atpalicis pilsētas nostūris, kur šodien ir viens no



augstākajiem bezdarba līmeņiem Rīgā. Tāpēc saņemt bezdarbnieka pabalstu, sūdzēties par sliktajiem sadzīves apstākļiem, bet noraidīt jebkuru projektu, kas varētu ienest dzīvību šajā depresīvajā rajonā, ir nepieļaujami. Ja runājam par «Baltic Oil Terminal» projekta īstenošanu Bolderājā, jāteic, ka, protams, ekoloģiskās problēmas ir jārisina un projekta īstenošanai jānosaka visaugstākie standarti, kas nepieļautu cilvēku dzīves apstākļu pazemināšanos, bet noliegt projektu nepamatotu iebildumu vai neskaidru motīvu dēļ arī nedrīkst. Jaunā naftas termināla projekta tehnoloģiju nevar salīdzināt ar padomju laikā būvētajiem termināliem, jo tagad nesalīdzināmi aktuālāki ir ekoloģiskās drošības jautājumi. Izsverot visu manā rīcībā esošo informāciju un argumentus, es principā esmu naftas termināla celtniecības projekta atbalstītājs, jo uzskatu, kas tas dotu papildu attīstību šim rajonam, kā arī jaunas darba vietas.

Manā skatījumā liela problēma ir jautājums, kā savienot Daugavas abus krastus. Pēc būtības visas naftas produktu kravas nāk no Austrumiem, tāpēc tām nenovēršami ir jāšķērso Daugava. Pašlaik vienīgā iespēja to izdarīt ir Dzelzceļa tilts. Un to atrisināt nav tikai viena termināla uzdevums, bet gan visas pilsētas attīstības jautājums. Mums jāplāno satiksme pilsētas centrā, smagā transporta novirzīšana pa apvedceļiem, dzelzceļa maģistrāles sakārtošana. Ja šie jautājumi nav sakārtoti, rodas nelabvēlīgs fons jaunu projektu sākšanai un īstenošanai. Ja domājam par kravu virzību un pilsētas atslogošanu no kravām, tai skaitā arī no bīstamajām kravām, tad, protams, loģiskāks risinājums būtu naftas terminālu koncentrācija un tālāka attīstīšana Daugavas labajā krastā, kas ļautu izvairīties no pilsētas noslogošanas un Daugavas šķērsošanas. Šajā ziņā perspektīva ir Kundziņsala, kur savus projektus jau piesaka gan firma «Man-Tess», gan «Naftas serviss». «Man-Tess» jau tagad ir sapratis, ka nav tālākas attīstības iespējas naftas termināla darbībai Sarkandaugavā, kur ir sarežģīta kuģu kustība, kas rada apdraudējumu kuģošanas drošībai. Rīgas brīvostas valde jau devusi zaļo gaismu firmas iesniegtajam projektam par naftas cauruļvada izvilkšanu no Sarkandaugavas kanāla. Nenoliedzami, arī Kundziņsalas rajons ir jāsakārto, jāuzlabo infrastruktūra. Navotnē būtu jārisina jautājums, kā Kundziņsalas iedzīvotājiem ierādīt citu dzīvošanai piemērotu vietu, lai Kundziņsalu attīstītu kā industriālu rajonu. Vecajā pilsētas attīstības plānā jau bija paredzēta preču stacijas celtniecība Kundziņsalā. Tai ļautu atslogot Eksporta ielu, kas šobrīd pilsētai ir visai sāpīga problēma. Taču projekts netika realizēts, tāpēc jautājums joprojām ir aktuāls. Atgriežoties pie «Baltic Oil Terminal» celtniecības Bolderājā, jāatzīst, ka tieši pilsētas infrastruktūra ir vislielākais šķērslis šā projekta realizācijai. Bet tas ir ļoti nopietns projekts, kas var dot finansu ieguldījumu pilsētas budžetā un kravu pieaugumu Rīgas ostai.

– Pagaidām BOT jau arī nav citas iespējas realizēt savu projektu kā vien Bolderājā.

– Tā tiešām ir, tāpēc var saprast arī iedzīvotājus, kas noskaņoti negatīvi pret termināla celtniecību, jo viņi baidās par saviem dzīves apstākļiem, ko lielā mērā





Japānas korporācijas «Nippon Foundation» nozares direktori atzinīgi novērtēja Mangaļsalas attīstības iespējas.

ietekmēs termināla darbība. Projekts ir sarežģīts, un svaru kausi šobrīd apstājušies pa vidu starp *par* un *pret*. Tā kā tunelis, ko paredzēts būvēt, neatrisina dzelzceļa jautājumus, ar laiku mēs nonāksim pie tā, ka Daugavas ietekas rajonā būs nepieciešams vēl viens tilts, lai novirzītu kravas uz ostas termināliem Daugavas kreisajā krastā.

Bet jāatceras, ka bez objektīvām infrastruktūras problēmām ļoti aktuāls ir arī Ventspils un Rīgas ostu konkurences jautājums. Kaut gan BOT amatpersonas nevienu vien reizi ir teikušas, ka Rīgai domātās kravas nav tās pašas, kas tagad ceļo uz Ventspili, tomēr Ventspils ir nobažījies, ka viena daļa cisternu, kas pašreiz nonāk Ventspili, Rīgā aiz Dzelzceļa tilta varētu pagriezties pa labi. Ja vēlamies būt pilnīgi objektīvi, tad godīgi jāatzīst, ka arī tas kravu apjoms, kas jau tagad tiek transportēts uz Ventspili, reāli pa dzelzceļu iet cauri Rīgai. Un tās taču ir bīstamās kravas!

– Ja palūkojamies uz otru krastu, tad redzam, ka Daugavas labajā krastā ļoti perspektīvs rajons ir Mangaļsala.

– Tieši tāpēc jau ir vairāki priekšlikumi, kā šim rajonam vajadzētu attīstīties. Viena no iespējām ir aktualizēt konteinerkravu apstrādi. Konteinerkravu apgrozījums Rīgas ostā pieaug, kopš Krievijas krīzes 1998. gadā Rīgas osta vairs nav piedzīvojuši šo kravu apjoma kritumu. Tāpēc loģiski, ka tieši šim kravu veidam tiek pievērsta vislielākā uzmanība. Taču ļoti kritiski jāanalizē konteinerkravu plūsmu kopumā, jo «Noord Natie Ventspils Termināls» pieticīgie apjomi liek nopietni iz-



vērtēt šā tirgus iespējas. Pēc Maskavas mēra Lužkova vizītes Rīgā un arī Rīgas ostā notiek ļoti nopietnas sarunas par atspoles vilciena atjaunošanu starp Rīgu un Maskavu. Projekts vieš lielas cerības, jo Maskavas mērs ir visnotaļ ieinteresēts projekta attīstībā. Mēdz gan teikt, ka labi nodomi ne vienmēr piepildās, bet jācer, ka šī nebūs tā reize un ka viss attīstīsies ar plus zīmi. Rīgas domes Attīstības komiteja un es personiski piedalos darba grupā, kas strādā pie tranzitkravu apjoma palielināšanas maršrutā Rīga – Maskava.

– Pasažieru osta varētu būt viena no pilsētas vizītkartēm, taču patlaban diemžēl nevaram lepoties ar pasažieru lielu pieplūdumu, labi organizētu regulāru prāmju līniju un modernu termināla ēku.

– Ostai ļoti būtiska ir arī Pasažieru ostas attīstība, ko pilsētas attīstības plāns atbalsta kā vienu no prioritātēm. Protams, Rīgai būs ļoti grūti konkurēt ar Tallinas ostu, kas šajā biznesa sektorā nenoliedzami ir mūs apsteigusi. Aktuāla ir kļuvusi arī pasažieru termināla ēkas rekonstrukcija, jo interese par Rīgu ar katru gadu tomēr pieaug un pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā pieaugs vēl vairāk. Tāpēc mums jābūt gataviem sniegt kvalitatīvu servisu viesiem, kas ierodas Rīgā. Jau aizvadītajā vasarā Rīgas ostā viesojās daudzi kruīza kuģi. No Sanktpēterburgas Rīgā ienāca «Silja Europa». Pēc mūsu rīcībā esošās informācijas, somu tūristiem jau sen ir apnicis apciemot Tallīnu, tāpēc viņi arvien aktīvāk meklē iespēju atbraukt uz Rīgu.

Brīvostas pārvalde saskaņā ar likumu var nodarboties ar saimniecisko darbību, bet pamatā tā tomēr ir ostas pārziņā nodotās zemes operatore, kas ir atbildīga par infrastruktūras uzturēšanu, sakārtošanu un attīstību. Ja runājam par pasažieru termināla apsaimniekošanu, tad visticamāk, ka tas tiks nodots operatora vai, citiem vārdiem sakot, nomnieka rīcībā, kas tur veiks saimniecisko darbību un realizēs projektus.

– Andrejostas projekts. Kādā stadijā?

– Sākotnēji tas tika prezentēts kā nākotnes projekts. Arī tagad tas vēl joprojām uzskatāms par nākotnes projektu. Taču neesam apmierināti ar to, kā norvēģu firma, kas pieteica sevi projekta realizēšanai, strādā, lai sasniegtu mērķi.

– Kā Rīga gatavojas lielās starptautiskās regates «Cutty Sark» uzņemšanai?

– Šis jautājums, manuprāt, tiek risināts likumsakarīgi un mērķtiecīgi. Diemžēl mums ir raksturīgi radīt ilūzijas par kādu neatrisināmu problēmu un tad cīnīties ar šiem iedomu tēliem. Rīgas Brīvostas pārvaldei ir liela pieredze un augsta profesionalitāte, tāpēc domāju, ka tā spēs uzņemt regati visaugstākajā līmenī. Ir noslēgti starptautiski līgumi, arī Andrejsalas jahtu osta ir gatava regates uzņemšanai. Vairāk problēmu ir ar lielajiem buriniekiem, jo pagaidām nav īsti zināms, cik tad burinieki ienāks Rīgā regates ietvaros, tāpēc arī nevar jau tagad ielānot to izvietojumu Pasažieru ostā.

– Kādas ir galvenās problēmas?





2002. gadā pieauga ogļu apjoms «Strek» terminālā.

– Ir vairākas problēmas. Tā ir infrastruktūras sakārtošanas problēma, jo ostas teritorijā ir novecojusi energoapgādes sistēma, ir dzelzceļa sistēmas attīstības problēmas, jo tur vajadzīgi lieli kapitālieguldījumi. Arī pilsētas budžetā nav tik lielu līdzekļu, lai sekmētu šīs sistēmas sakārtošanu. Pamatā ir līdzekļu trūkums, kas kavē infrastruktūras sakārtošanu. Un šis nav uzņēmēju jautājums, bet gan ostas pārvaldes kompetence. Otra lieta – ostas funkciju realizēšanas jautājums. Par ostas līdzekļiem bija jānomaksā ledlauža «Varma» pirkšanas izdevumi. Jautājums par attīrīšanas iekārtu izveidi ostā tieši par ostas pārvaldes līdzekļiem. Ostai ir vajadzīgi jauni velkoņi, kas nodrošināti ar ledus klasi. Šie visi ir jautājumi, kas palīdz ostai kļūt par modernu Eiropas ostu. Rīgas ostā kravu pieaugums ir nepārtraukts, un tas uzliek zināmus pienākumus ostas pārraudzībā – kā to apjomu, kas ik gadus pieaug, nobremzēt, bet palīdzēt. Mēs pagaidām nezinām, ko darīt ar Spilves plāvām, kas jau ir iekļautas brīvostas teritorijā. Tas bija izdarīts tajā laikā, kad BMW izsludināja konkursu par jaunas rūpnīcas celtniecību Austrumeiropā. Diemžēl Rīga šajā konkurencē zaudēja, jo tiesības būvēt rūpnīcu ieguva Austrumvācija. Mēs palikām ar lielu teritoriju, kas ir jāapsaimnieko, bet kur joprojām nav reāla attīstības plāna.

Sarunājās A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Rīgas osta uz vietas nestāv

*Jau pirms vairākiem gadiem kādā sarunā Rīgas Brīvostas pārvaldnieks **LEO NĪDS LOGINOVS**, jautāts par ostas pārvaldes politiku jaunu kravu un kravu veidu piesaistē, izteica aptuveni šādu domu: nav ko saspringt, Rīgas ostai pietiks ar tām kravām, ko citas ostas to kapacitātes dēļ nespēs apstrādāt. Toreiz rakstā šo domu neizmantoju, jo man šķita, ka tas bija pārlietu pieticīgi – Rīga būs apmierināta ar to, kas citiem paliks pāri. Tagad uzdrošinos citēt toreiz L. Loginova teikto, jo, vērtējot aizvadīto gadu Rīgas ostā, nākas pārlicināties, ka revolūcija nav notikusi, osta apstrādā tieši tos pašus kravu veidus, ko apstrādāja arī pirms gada, bet kravu apjoms tomēr pieaug. Tātad kopumā kravu apjoms pieaug, bet kaimiņu ostas tiešām ar tiem vairs galā netiek.*

Kas vēlas ostas regresiju?

Mēs visi esam sekojuši «Baltic Oil Terminal» vadības piedāvātā projekta risinājuma variantiem. Ir bijusi gan sabiedriskā apspriešana, gan preses konferences, gan sižeti televīzijā. Un vienmēr dominējusi sabiedrības noraidošā attieksme pret jaunā naftas termināla celtniecības ideju vispār. Var un pat vajag skatīties naftas termināla projektu no vides aizsardzības un investīciju apjoma viedokļa, uzstādīt visaugstākos drošības standartus, lai neciestu vide un cilvēks. Var un vajag būt skaidrībai, kā tiks virzītas kravas pa dzelzceļu un kādi ir ostas ekoloģiskās drošības politikas standarti. Tā būtu konstruktīva pieeja jautājumam. Bet viss, kas notiek ap jaunā termināla celtniecību, vedina domāt, ka līdz šim vēl nav pieņemts politisks lēmums par to, kā un kādā virzienā Rīgas brīvosta vispār drīkst attīstīties, kas sabiedrībai ir pieņemams, kas ne. Tā vien šķiet, ka sabiedrībai nekas nav pieņemams, jo saceltā jezga liek domāt, ka Rīgas brīvostas darbību vajadzētu vispār ierobežot. Vienmēr, kad tiek piedāvāts kāds jauns projekts, kas piesaistītu jaunas kravas un investīcijas, kā neatņemama piedeva tam tūlīt seko sabiedrības noraidošā attieksme. Jau 2001. gadā bija organizēts sabiedrības protests pret Rīgas ostas paplašināšanu Mangaļsalas virzienā. Mangaļsalas saimnieciskā ziņā tiek uzlūkota par stratēģiski izdevīgu ostas teritorija. Toreiz pat no jūrniecības speciālistu puses izskanēja viedoklis, ka Daugavas kreisajā krastā ir pietiekoši daudz brīvas teritorijas, kas būtu intensīvāk jāizmanto. Teritorijas ir, bet diemžēl tās izkliedētas 15 km garumā. Vēl jāatceras, ka brīvostas teritorijā atrodas arī divas lieguma zonas, ko, plānojot ostas attīstības stratēģiju, ostas pārvalde respektē. Tas rada mānīgu priekšstatu par brīvajām teritorijām, jo platības veido matemātisku summu, kura parādās visos brīvostas raksturojošos lielumos, bet salīdzinoši liela teritorija ir praktiski neizmantojama, jo tai attiecas dažādi aizliegumi. Vēl līdz šim neviena atbildīgā amatpersona tā





nav varējusi sniegt atbildi, piemēram, uz jautājumu – kas tad ir Piejūras dabas parks? Ostas pārvalde no savas puses pilnībā pieļauj, ka tas varētu būt unikāls dabas veidojums, kas nenoliedzami ir saudzējams, bet to vajadzētu skaidri definēt. Laiks iet, bet neviens nevēlas uzņemties atbildību, domājot, ka gan jau kāds šo lietu sakārtos. Ir tikai skaļa kļaidzība par saudzējamām teritorijām, bet ko ar tām iesākt, pēc būtības nevienam nav īstas nojēgas. Pa to laiku cieš tautsaimniecība, un daudzām teritorijām ostā ir uzlikts tāds kā veto.

Rīgas dome jau bija rezervējusi ostai brīvās teritorijas, un arī valdība bija pieņēmusi lēmumu par labu Rīgas brīvdostas paplašināšanai, kad pret šo lēmumu sacēlās Labklājības ministrija un Lielrīgas reģinālās vides pārvalde ar agresīvu uzbrukumu – kā tas var būt, ka tik milzīgas teritorijas tiek rezervētas ostai! Uzstājīgi tika uzdots jautājums, ko brīvdostas pārvalde darīs brīvdostā? Brīvdostas pārvalde tur nedarīs neko – nedz cels terminālus, nedz attīstīs citu darbību, jo tas nav šīs institūcijas bizness! To, kā teritorijas tiks apsaimniekotas, noteiks tirgus un tas, kādi kravu veidi turpmāk būs dominējošie. Rīgas Brīvdostas pārvaldes vienīgais bizness ir teritoriju administrēšana.

Jau 2001. gadā akceptēja konceptuālu lēmumu par Andrejostas pārveidošanu, kas nākotnē attīstīsies kā biznesa un atpūtas centrs. Tāpēc loģiski, ka kravu laukumi un kravu apstrādes vietas tiek virzītas prom no pilsētas centra uz Daugavas grīvu. Tas ļaus arī saīsināt kravu apstrādes laiku, jo ar kravu vai pēc tās



nevajadzēs mērot 15 km pa Daugavu līdz attiecīgajam terminālam. Tas būs izdevīgi arī no ostas dziļumu uzturēšanas viedokļa.

Jau 16. gadsimtā Daugavgrīvas rajonā tika plānota ostas attīstība, un vācu inženieri to redzēja kā nākotnes ostu. Ja tagad saliekam kopā vecos ostas projektus un jaunā naftas termināla metus, nākas atzīt, ka tie praktiski sakrīt. Taču tagad, projektējot jauno terminālu un tā celtniecības darbus, ir jārespektē gan dabas liegums Daugavgrīvā, gan arī pludmales zona, ko neviens izpostīt nevēlas. Tomēr šī teritorija ir jāuzlūko kā problemātiska, taču ne jau no naftas termināla celtniecības viedokļa, bet gan dabas apstākļu ietekmes dēļ.

2001. gada novembra vētras nodarīja pietiekami lielus postījumus tieši krastmalā no bākas uz jūrmalas pusi, aptuveni 400–500 m garumā noārdot krasta stiprinājumus. Vētras dzītais ūdens plūda iekšā bijušās Bolderājas Kuģu remonta rūpnīcas teritorijā un skaloja no tās laukā piesārņoto grunti. Tas vēlreiz pierāda, ka ostai un krasta stiprinājumiem nepieciešama tā sauktā bufera zona, kas pasargātu no vētrām.

Kad jānovērš postījumi, visi, protams, skatās uz ostas pārvaldi, kuras pienākumos ietilpst veikt šos darbus. Bet diez kāpēc tad nenāk ne «zaļie», ne citi krāsainie, lai raktu tranšejas, veidotu nostiprinājumus un palīdzētu novērst postījumus. Toties, kad apstiprinātajās ostas robežās ostas pārvalde vēlas sākt un izvērst kādu saimniecisku darbību, tūlīt atskan visdažādāko krāsu protesti.

«Baltic Oil Terminal» – šķēpi lūst kā skali

Rīgas Brīvostas pārvalde uzskata, izraudzītā vieta termināla celtniecībai ir piemērota, un piekrīt arī tam investoru viedoklim, ka pašlaik šī teritorija ir pamesta, izpostīta, nesakārtota un neizmantota. Bet tā ir stratēģiska vieta, kurā būtu vērts investēt un būvēt modernu, visām mūsdienu prasībām atbilstošu terminālu, sakārtojot infrastruktūru. Atbalstot šā projekta realizāciju, ostas pārvalde, protams, pieprasa pilnībā nodrošināt likumu ievērošanu un maksimālu dabas aizsardzību. Līdz šim neviens no valdē pārstāvētajām partijām arī nav izteicies pret termināla celtniecību. Ostas valde un pārvalde ir ieinteresētas izdevīgi apsaimniekot brīvās teritorijas, piesaistot maksimāli lielas investīcijas, un palielināt kravu apgrozījumu ostā, kas būs ieguldījums visas pilsētas labklājībā.

No vienas puses, tas, ka ostai ir lielas teritoriju rezerves, dod tai lielisku attīstības iespēju. Taču, ja uz to paskatās no starptautiskās konkurences viedokļa, tad ilgi neaizpildīta teritorija nebūt nav uzskatāma par lielu plusu ostas rādītājos, jo liecina vienīgi par to, ka investori šo teritoriju nav uzskatījuši vai nu par pietiekami drošu, vai perspektīvu. Ir sacelta milzīga ažiotaža un tiek izteiktas aizdomas, ka naudai, kas tiks investēta termināla celtniecībā, nav droša izceltāme. Ja kāds šaubās par investora naudas izcelsmi un tās «tīrību», lai sniedz attiecīgajām valsts institūcijām ziņas, bet ostas pārvalde norobežojas no nepama-





Maskavas mēra Jurija Lužkova vizītes laikā Rīgas Brīvdostas pārvaldes speciālisti viņu iepazīstināja ar ostas iespējām.

totu tenku izplatīšanas un negatīva fona kultivēšanas. Ostas pārvalde nav ne finansu, ne kāda cita institūcija, lai būtu tiesīga interesēties par biznesa plānā norādītās naudas izcelsmi. Ja kompānija ir gatava šo naudu investēt, ostas pārvalde no savas puses to tikai atbalsta.

BOT vadība uzklausa iebildumus, aizrādījumus un protestus. Tā arī ir gatava konstruktīvi apspriest pilnīgi visas prasības, līdz pat precīzu grafiku sastādīšanai kravu transportēšanai pa dzelzceļu, lai vilcieni iespējami mazāk traucētu apkārtnes iedzīvotājus.

Ne osta, ne ostas pārvalde, ne mūsdienu biznesa attīstības stratēģija nav vainojama pie padomju gados pieļautajām kļūdām, kad neviens nedomāja par cilvēkiem un plānoja dzīvojamo rajonu celtniecību dzelzceļa malā. Pilsētas un ostas attīstības stratēģija nosaka, ka nav citas iespējas, tāpēc nākotnē osta attīstīsies tieši šajā virzienā. Ja izspēlējam variantu, ka naftas termināla vietā Daugavgrīvā uzbūvē videi visnekaitīgāko ražotni, bet pa dzelzceļu tiek transportēti ekoloģiski tīri un pilnīgi droši «zaļo» reklāmas bukleti, protesta plakāti un skaidrojošā literatūra, šīs dienas problēma tāpēc vien nepazudīs – dzelzceļa vagoni rīpos, neizbēgams būs troksnis un vibrācija, bet cilvēki kā bija, tā paliks neapmierināti.



Realizējot «Baltic Oil Terminal» projektu, daudzi vietējie iedzīvotāji varēs uzlabot savus dzīves apstākļus, jo tas lielā mērā sakrīt ar BOT investīciju projektu. Pašlaik dialogs ar iedzīvotājiem ir praktiski neiespējams, jo viņi nav gatavi ieklausīties argumentos un baidās, ka tiek mānīti. Bet ir arī tāds precedents, ka vienā no pēdējām preses konferencēm, kas notika Rīgas Brīvostas pārvaldē, kāda Bolderājas iedzīvotāja izteica viedokli, ka gadījumā, ja kāds viņai konkrēti piedāvātu dzīvojamo platību citur, viņai būtu pilnīgi vienalga, kas tiek pārvadāts pa dzelzceļu – dinamīts vai nafta. Cilvēku neuztrauc tieši naftas termināla celtniecība, kas varētu nodarīt kaitējumu apkārtējai videi, bet gan viņa dziļi personiskās intereses. BOT vēlas risināt jautājumu kompleksi. Ja realizēs naftas termināla celtniecības projektu, tad Latvijā tā būs pirmā reize, kad investors iegulda līdzekļus ne tikai paša projekta realizācijā, bet arī investē cilvēku labklājībā.

Lai nobremzētu naftas termināla celtniecību, tiek izmantoti arī citi līdzekļi, kas pats par sevi ir nepatīkams fakts. Ostas pārvalde bija ļoti izbrīnīta, kad saņēma no Rīgas pilsētas Arhitektūras pārvaldes vēstuli «Par jaunatklātā kultūras un vēstures pieminekļa esamību». Izrādās, ka pēkšņi kaut kur zem zemes ir atklātas 14. gs. Komēforta paliekas, drupas vai kaut kas tamlīdzīgs. Atklājums esot tik vērtīgs, ka būtu jāsaģlabā, jāiekonservē un jāizveido par vispasaules tūrisma nozīmes centru. Pilsētas galvenajam arhitektam Dambim tagad gan vajadzētu paskaidrot, kāpēc līdz pat šai dienai tik svarīgas ziņas par tik nozīmīga vēstures pieminekļa esamību ir turētas slepenībā. Ir nepieļaujami, ka par šādu kultūras un vēstures pieminekli neviens ne tikai nezina, bet noziedzīgā kārtā arī nerūpējās!

Taču ostas pārvalde vēl arvien cer, ka jautājums par BOT celtniecību tomēr tiks izskatīts pēc būtības un būs skaidri definēts, kas un kādām institūcijām jādara, lai projektu tomēr varētu īstenot. Ostas pārvalde vēlas, lai osta attīstītos. Naftas produkti ir viens no tiem kravu veidiem, kas ir stratēģiski nozīmīgs un tirgū vēl ilgi būs aktuāls. Tie, kas pārkrauj naftas produktus, par kravu deficītu sūdzēties nevar. Pēdējo desmit gadu laikā nav nācies dzirdēt, ka kāda no Baltijas jūras reģiona ostām būtu atteikusies no iespējas strādāt ar naftas produktiem, tāpēc tās iegulda arvien lielākus līdzekļus dabas aizsardzībā, ekoloģiskās drošības uzlabošanā un tehnoloģiju pilnveidošanā. Ņemot vērā, ka Rīga ir daudzprofilu osta, diezin vai Rīgai vajadzētu būt pirmajai, kas atsakās no šīs kravas. Lai palūkojas termināla celtniecības noliedzēji, kas notiek Eiropā – cik milzīgs daudzums naftas produktu koncentrējas Norvēģijas ostās, Roterdamā, Vācijas, Lielbritānijas un citu valstu ostās. Neraugoties uz bīstamību, ko rada šīs kravas transportēšana pa jūras ceļiem, tas tomēr ir un arī nākotnē tomēr būs drošākais naftas kravu transportēšanas veids. Tas, ka šogad kritušies naftas kravu apjomi Ventspils ostā un nākotnē arī Ventspils vēlas strādāt ne tikai ar jēlnaftu, bet arī ar naftas produktiem, iespējams, zināmā mērā ietekmē sabiedris-



ko domu, kas protestē pret šī termināla celtniecību Rīgā. Taču nevajadzētu tik ļoti saspringt, jo Latvija tik un tā nevar paņemt pretim visu to kravu apjomu, ko Krievija vēlētos transportēt caur Latvijas ostām.

Daugavgrīva – interesanta arī maskaviešiem

Pēc pašreizējām ostas robežām Daugavgrīva ir dabiski ostai piekrītoša teritorija, kas, tāpat kā Mangaļsala pretējā krastā, ir uzlūkojama par stratēģisku vietu nākotnes projektiem. Savas vižītes laikā Rīgā un Rīgas ostā Maskavas mērs Jurijs Lužkovs, aplūkojot ostas karti, izteica lielu interesi tieši par šo teritoriju, kur,

pēc viņa domām, varētu attīstīties arī Krievijas uzņēmēju bizness. Beidzot Jurijs Lužkovs saprata, ka Rīga ir isākais ceļš no Maskavas uz Eiropu un otrādi. Viņš ilgu laiku stāvēja pie kartes, un bija tāda sajūta, ka kopš skolas laikiem viņš to nav redzējis, jo Rīgas ostas izdevīgā atrašanās vieta viņam bija liels pārsteigums. Maskavas mērs arī uzsvēra, ka ir ieinteresēts Rīgas ostas pakalpojumu izmantošanā, īpaši konteinerkravu pārvadājumos.

«Baltic Container Terminal» 2002. gadā palielina kravu apjomus, bet tas neizslēdz iespēju komunicēt to ar kādu jaunu terminālu, kura celtniecību varētu plānot Mangaļsalā. Krievija, Japāna un Ķīna ir pozitīvi novērtējušas Mangaļsalas teritoriju un saistījušas to ar iespēju būt konteinerterminālu.

Osta lēnām tiek sakārtota un kļūst arvien pievilcīgāka kravu īpašniekiem, par ko liecina arī kravu sistematiskais pieaugums.



Rīgas Brīvdostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs pārliecinoši pierāda Jurijam Lužkovam, ka isākais ceļš no Maskavas uz Eiropu ved caur Rīgu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



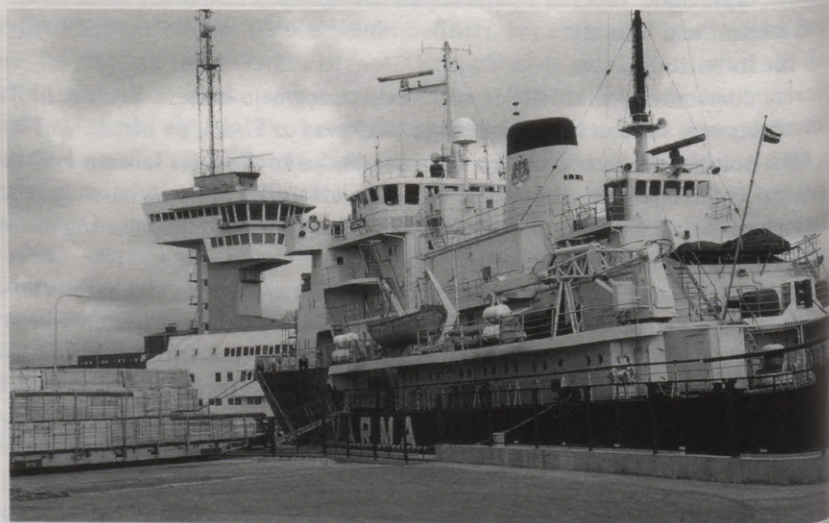
Svarīgāko notikumu pārskats Rīgas Brīvostas pārvaldē 2002. gadā

2002. gads Rīgas brīvostas saimnieciskajā darbībā viennozīmīgi ir vērtējams kā veiksmīgs. Pēdējo gadu laikā ir sasniegts ievērojams kravu apgrozījuma pieaugums. 20% robežu ir sasniegusi Klaipēdas osta 2000. gadā, Kaļiņingradas, Tallinas un Rīgas brīvosta 2002. gadā. Kopumā Baltijas valstis joprojām tiek uzskatītas par reģionu ar vienu no visdinamiskākajiem ekonomiskās attīstības tempiem visā Eiropā. Lai arī gads iesākas ar pretrunīgiem ekspertu paziņojumiem presē par ilgi gaidītās pasažieru līnijas Rīga – Stokholma atklāšanu un neviennozīmīgu attieksmi pret «Baltic Oil Terminal» naftas produktu pārkraušanas termināla būvniecības projektu Daugavgrīvā, Rīgas brīvostas attīstībai un tās izaugsmei ar neatslābstošu interesi turpina sekot austrumos un rietumos. Vietējos «ekspertus» mazāk gan interesē Rīgas brīvostas attīstība, vairāk tas, kur investors ņēmis naudu tik vērienīgam projektam un kas notiks varbūtējās avārijas gadījumā?

Visa gada garumā Rīgas brīvostā ir virmojusi dzīvība – nākušas un apstrādātas kravas, ar ostu iepazīlušies biznesmeņi, politiķi un vienkārši ziņkārīgie.

2002. gada janvāris Rīgas brīvostā sākas ar stipriem vējiem, kas vairākas dienas apgrūtina kuģu ienākšanu ostā, un ziņu aģentūras LETA pārmetumiem, ka brīvostas pārvaldnieks likumā paredzētajā kārtībā žurnālistiem nesniedz informā-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



ciju par stāvokli ostā.

Rīgas brīvostas valde uzdod pārvaldniekam L. Loginovam sagatavot līgumu ar pasaulē pazīstamo konsultāciju kompāniju ostu attīstības jautājumos «Tebodin BV» par tā saucamā «Masterplan» izstrādi Rīgas brīvostas attīstībai nākošajiem desmit gadiem.

2002. gada februārī žurnālistu saime uztraucas par ledlauža «Varma» augstajām izmaksām un piespiedu dikstāvi tā prozaiskā iemesla dēļ, ka Baltijas jūrā no 1996. gada nav ledus apstākļu.

Ar Brīvostas pārvaldes darbu un nākotnes plāniem iepazīstas Polijas valsts kuģniecības pārstāvji, meklējot iespēju sadarbībai *ro-ro* kravu pārvadājumos no Latvijas uz Vāciju.

5. februārī premjers Andris Bērziņš paraksta Ministru kabineta noteikumus, kas paredz būtiski paplašināt brīvostas robežas. Nu Rīgas brīvostas kopējā teritorija ir 7337,7 ha.

Brīvostas valde pieņem lēmumu «Rīgas Centrālajam terminālam» atlaist parādu 1,2 milj. USD, kas veidojies Rīgas Tirdzniecības brīvostas saimnieciskās darbības rezultātā laikā no 1998. līdz 2001. gadam, kad tika sākti brīvostas reorganizācija.

2002. gada martā Rīgas brīvostas pārvalde piedalās gadskārtējā starptautiskajā izstādē TRANSRUSSIA 2002. Neskatoties uz Krievijas valdības pausto oficiālo nostādni nesūtīt Krievijas kravas caur Baltijas ostām, tranzitkravu apjoms tomēr saglabājas 80% robežās.

Krievijas vēstnieks Latvijā un vēstniecības speciālisti iepazīstas ar Rīgas brīvostas iespējām sadarbīties ar Krievijas uzņēmējiem brīvajās teritorijās.

2002. gada aprīlī Finanšu ministrija, pakļaujoties ES spiedienam, kārtējo reizi pieprasa izdarīt grozījumus nodokļu piemērošanas kārtībā brīvajās ekonomiskajās zonās un brīvostās.

Rīgas pasažieru ostā tiek veikti pietātnes un termināla sagatavošanas darbi, lai atklātu ātrgaitas prāmja «Max Mols» regulāro līniju Rīga – Stokholma.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





2002. gada maijā piekto reizi ar «Latvijas Kuģniecības» atbalstu jahta «Spaniel» kapteiņa Gunāra Šteinerta vadībā dodas uz Vidusjūru un Biskajas līci, lai piedalītos «Cutty Sark Tall Ships Races» regatē. Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks S. Dolgopolovs informē žurnālistus par sagatavošanās darbu norisi «Cutty Sark Tall Ships Races 2003» uzņemšanai Rīgā.

Latvijas Ārlietu ministrija sadarbībā ar brīvostas pārvaldi organizē Japānas korporācijas «Nippon Foundation» nozaru direktoru iepazīšanos ar Rīgas brīvostas attīstības iespējām.

Rīgas brīvostas pārvaldes konferenču zālē norisinās seminārs «Latvija ceļā uz NATO». ASV speciālisti iepazīstas ar kravu uzskaites un drošības dienestu darbu Rīgas brīvostā sakarā ar iespējamo starptautiskā terorisma draudu novēršanu Baltijas ostās.

Maija beigās sava pirmā reisā laikā Rīgas pasažieru ostā ienāk Igaunijas kompānijai «Tallink» piederošais augstākās klases pasažieru prāmis «Romantika». Ridzinieki divas dienas ar neviltotu skaudību vēro igauņu veiksmīgās kuģo-



šanas politikas augļi.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks tiekas ar «Strek» un «Rīgas Centrālā Termināla» vadību, lai vienotos par Piļumuižas akvatorijas padziļināšanu, kas nepieciešama ogļu kravu iekraušanai *Panamax* tipa kuģos.

Linijā Rīga – Lībeka sāk strādāt jaunais kravas un pasažieru kuģis «Kaptan Burhametin».

2002. gada jūnijā 70 Latvijas goda konsuli, kas strādā visā pasaulē, iepazīstas ar Rīgas brīvdostas sadarbības iespējām.

Darbu sāk jaunizveidotā ostas satiksmes policijas vienība. Brīvdostas pārvalde noslēdz patarības līgumu ar Rīgas galveno policijas pārvaldi par peldlīdzekļu un nepieciešamā tehniskā aprīkojuma nodošanu policijas rīcībā.



«Tebodin BV» speciālisti iepazīstina ostas pārvaldi ar «Masterplan» izstrādes gaitu.

2002. gada jūlijs ir karstākais vasaras mēnesis, kas liek saspringt arī pārvaldes Ārējo sakaru departamentam. Jūlijā Rīgas brīvdostu apmeklēja 82 ārvalstu personas, tai skaitā Francijas vēstniece, Vācijas Šlēzvigas – Holšteinas pavalsts senators, INTERPOL speciālisti, delegācijas no Itālijas, Hamburgas, Ķīles, Kipras un Krievijas. Iepazīšanās ar ostas darbību iekļauta arī starptautiskās Baltijas jūras valstu konferences «Par bīstamo kravu transportēšanu» un «TransBaltica 2002» delegātu programmās. Īpašs gadījums – brīvdostas pārvaldnieks L. Loginovs organizēja preses konferenci un ostas apskati ar kuģi «Liepāja» Latvijas masu mediju pārstāvjiem. Ar brīvdostas 6 mēnešu darba rezultātiem iepazīstas 30 rakstotāji un radoši žurnālisti.

2002. gada augusts ir starptautiskās sadarbības mēnesis. Brīvdostas pārvaldes konferenču zālē norisinās Kantabrijas (Spānija) reģiona pārstāvju seminārs – komercmisija. Piedalās Kantabrijas un Latvijas rūpniecības un tirdzniecības kameru speciālisti, transporta komiteju vadītāji un uzņēmēji.

RD priekšsēdētāja vietnieks un brīvdostas valdes loceklis S. Dolgopolovs dodas pieredzes apmaiņas braucienā uz Lakorunjas un Santanderas ostām, kas iekļautas «Cutty Sark Tall Ships Races 2002» regates norisē.

Ļoti nesekmīgi noris «Baltic Oil Terminal» vadības tikšanās ar Daugavgrīvas iedzīvotājiem. Projekts un ekspertu skaidrojumi viņus nepārliecina, tāpēc pasākums pārvēršas par politisku mītiņu, ko papildina saukļi «Rokas nost no Daugavgrīvas!» – līdzīgi kā 80. gadu beigās «Metro – NĒ!». Laikraksts «Rīgas Balss» ir vēl kategoriskāks un nosauc projektu par «Pārdaugavas atombumbu»!



2002. gada septembrī Rīgas domes Attīstības komitejas deputāti iepazīstas ar brīvpostas teritorijā esošo industriālo mantojumu un spriež par tā mūsdienīgu izmantošanu, ierīkojot tur modernās mākslas un izklaides centrus pēc Rietumeiropas ostas pilsētu parauga.

Septembra vidū savā pedējā reisā Rīga – Stokholma dodas ātrgaitas prāmis «Max Mols». Rīgas brīvpostas valdes locekļi uzdod pārvaldei izvērtēt iespējas iegādāties prāmi, kas varētu veikt pasažieru pārvadājumus arī ziemas sezonā.

Laikraksta «Rīgas Balss» slejās atkal parādās raksti par «neizdevīgu un nikuļojošo» ledlauzi «Varma».

Rīgas brīvpostas pārvaldnieks L. Loginovs pēc «Nippon Foundation» un «Ship & Ocean Foundation» ielūguma dodas oficiālā vizītē uz Japānu, lai apspriestu sadarbības un stratēģiskā investora piesaistes iespējas Rīgas brīvpostai.

Ar brīvpostas darbību iepazīstas Kotkas (Somija) ostas kapteiņdienests, Beļģijas vēstniecības tirdzniecības atašejs un Japānas infrastruktūras un celtniecības izpētes misija. 22. septembrī SIA «Strek» pirmo reizi ienāk Honkongā pierakstītais *Panamax* tipa kuģis «Joyous AGE», kas uzņem 53 tūkst. tonnu ogļu.

No 30. septembra līdz 2. oktobrim brīvpostas pārvaldē norisinās Ukrainas un Melnās jūras ostu speciālistu seminārs par ražotņu izvietošanu un to optimizāciju ostu teritorijā.

2002. gada oktobrī Rīgas brīvpostas pārvaldē notiek IAPH Apvienotās transporta, distribūcijas un loģistikas komitejas sēde. Piedalās Rumānijas un Malaizijas ostu, Santanderas, Tallinas un Klaipēdas ostu pārvaldnieki un vadošie speciālisti. Par jaunākajām tendencēm globālo pārvadājumu un ostu likumdošanā informē Eiropas komitejas priekšsēdētājs J. L. Estrada.



Presē atkal parādās raksti sakarā ar «Baltic Oil Terminal» projektu. Laikraksts «Diena» pārmet Rīgas pašvaldībai pasivitāti, kas idejas autorus stimulē tālāk attīstīt šo *neprātīgo* ieceri. Rīgas domes vides departaments iesaka BOT pasūtīt paplašinātu pētījumu par ietekmi uz vidi.

Brīvostas valde piešķir galvojumu 7,7 milj. USD kredita ņemšanai prāmja «Baltic Kristina» iegādei.

2002. gada novembrī Rīgas brīvostu apmeklē Maskavas mēra Jurija Lužkova vadītā delegācija. Vizītes laikā J. Lužkovs augstu novērtē Rīgas brīvostas lomu preču no-gādē no Krievijas reģioniem uz Eiropu. Pretēji Krievijas valdības oficiālajai nostādnei J. Lužkovs uzsver, ka savstarpējo attiecību pamatā jābūt tikai un vienīgi ekonomiskam abu pušu izdevīgumam.

«Rīgas Jūras Līnijas» plāno atsākt pasažieru pārvadājumus līnijā Rīga – Stokholma. Pēc plānotā remonta Rīgā un drošības pārbaudes Stokholmā prāmīs «Baltic Kristina» līnijā kursēs trīs reizes nedēļā.

Rīga uzturas jaunizveidotās STA (Starptautiskā burātāju asociācija) pārstāvji, lai no-slēgtu līgumu ar Rīgas domi par sadarbību «Cutty Sark Tall Ships Races 2003» organi-zēšanā un novērtētu sagatavošanās darbus Rīgas pasažieru ostas teritorijā, kur paredzē-ta galvenā pasākuma norises vieta.

2002. gada decembrī Rīgas brīvostas pārvaldē tradicionāli atzīmē zemūdenes «Ronis» komandkapteiņa Hugo Legzdiņa dzimšanas dienu, šoreiz – deviņdesmit deviņo.

Pārvaldes sekretariāts saņem Valsts pieminekļu aizsardzības inspekcijas vēstuli «Par jaunatklāto kultūras pieminekli Rīgas brīvostā». Jāsaka, ka pēdējo simt gadu laikā Eiropā kļūst aizvien grūtāk atklāt kul-tūras pieminekļus, kas būtu vienlīdz pieņemami pēc nacionālās un poli-tiskās piederības.

No 4. līdz 13. decembrim pār-valdnieks L. Loginovs piedalās IAPH rīkotajā Eiropas un Āfrikas valstu konferencē Tanzānijā par tēmu «Partnership for Ports and Trade De-velopments».

Brīvostas valde lemj par bijušās Rīgas pasažieru ostas termināla un piestātņu izno-māšanu uz 30 gadiem jaunizveidotai kompānijai SIA «Rīgas Pasažieru Termināls». Kom-pānija paredz līdz 2003. gada jūnijam izstrādāt jaunu pasažieru pārvadājumu koncep-ciju un projektu piestātņu rekonstrukcijai, kā arī, izmantojot apstiprinātos kredītu re-sursus, uzsākt jaunas pasažieru termināla ēkas būvi.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Vai būs jauns naftas termināls Rīgas ostā?

Viens no 2002. gada strīdīgākajiem jautājumiem: vai ir atbalstāms jauna naftas termināla celtniecības projekts Rīgas brīvdostā? Ir minēti par un pret argumenti. Tos izvērtējuši visdažādākie eksperti. Gadagrāmatas veidotāji vēlējas uzzināt, kāpēc «Baltic Oil Terminal» vadība izvēlējusies tieši Rīgas brīvdostu, ko šis projekts dos pilsētai un kā ietekmēs konkurentu darbību.

Ar savu projektu Gadagrāmatā viesojas «Baltic Oil Terminal» direktors
NIKOLAJS TELEPŅA.

– Vispirms es vēlētos uzzināt argumentus, kāpēc Jūsu firma izvēlējās tieši Rīgas ostu naftas termināla celtniecības projekta realizēšanai?

– SIA KU «Baltic Oil Terminal» dibināts 2000. gada septembrī, lai izmantotu tirgus iespējas un ieņemtu savu vietu šajā tirgū. Vispirms jau varētu teikt, ka Rīgu izvēlējamies tāpēc, ka šeit esošie naftas termināli pēc pārkrautā kravu apjoma ir salīdzinoši nelieli. Tomēr visnozīmīgākais arguments, protams, ir Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā, kad par ES ārējo robežu kļūs Rīgas brīvdostas robeža. Tas ievērojami atvieglos un saīsina kravas pārkraušanas laiku, kas savukārt kravas īpašniekiem, izvēloties sadarbības partneri, ir ļoti būtisks arguments. Austrumos ir energoresursu rezerves, bet Rietumos ir stabils un augošs noieta tirgus. Mēs savukārt esam ļoti ērts, drošs un izdevīgs partneris, lai sniegtu kvalitatīvus pakalpojumus. Esam izvērtējuši visus plusus un mīnus un nonākuši pie secinājuma, ka Rīga ir ideāla vieta šāda termināla celtniecībai. Tātad, rezumējot varētu teikt, ka mūsu izvēle balstījās uz neaizpildītu tirgus segmentu Rīgas brīvdostā, Krievijas tirgus analīzi un stabilo noieta tirgu Rietumos.

– Valda uzskats, ka plānotā termināla jauda Rīgai ir pārlielu liela, tāpēc apgrūtināša.

– Es tā nedomāju un neizprotu iemeslu, kāpēc Rīgai vajadzētu uztraukties par projektā paredzētajiem kravu apjomiem. Palūkosimies, kā Tallinā attīstās naftas uzglabāšanas un pārkraušanas bizness! Jau šobrīd tur darbojas desmit naftas termināli, kas gadā pārkrauj 28 milj. t naftas produktu. Tallinas ostas tālākajā attīstībā paredzēts šo biznesu paplašināt. Arī Klaipēdā attīstās, tāpat Somijas, Zviedrijas un citu Eiropas valstu ostās šis kravas pieaug. Tāpēc es vēlētos teikt, ka 10 milj. tonnu gadā šodien vairs nav tas apjoms, ko vajadzētu uzskatīt par kaut ko ekstrēmu. Kaut gan vēlos piebilst, ka tāds varētu būt maksimālais pārkraušanas apjoms. Ietekmes uz vidi novērtējuma valsts birojs tomēr uzskata, ka 10 milj. tonnu gadā pat 6 milj. tonnu Rīgas ostā ir nepieļaujams apjoms, tāpēc devis novērtējumu, ka



termināla celtniecība pielaujama, ja maksimālā jauda būs 2,5 milj. tonnu naftas produktu gadā. Mēs pieņemam šādus ierobežojumus un nosacījumus, taču vēlreiz gribētu uzsvērt, ka arī 10 milj. tonnu gadā nebūtu apgrūtināošs un bistams kravu apjoms Rīgas ostai. Vēl gribu piebilst, ka naftas produktu termināla kopējā platība paredzēta 25 ha, bet termināla darbības galvenie virzieni – naftas produktu pārkraušana un uzglabāšana.



«Baltic Oil Terminal» direktors Nikolajs Telepna.

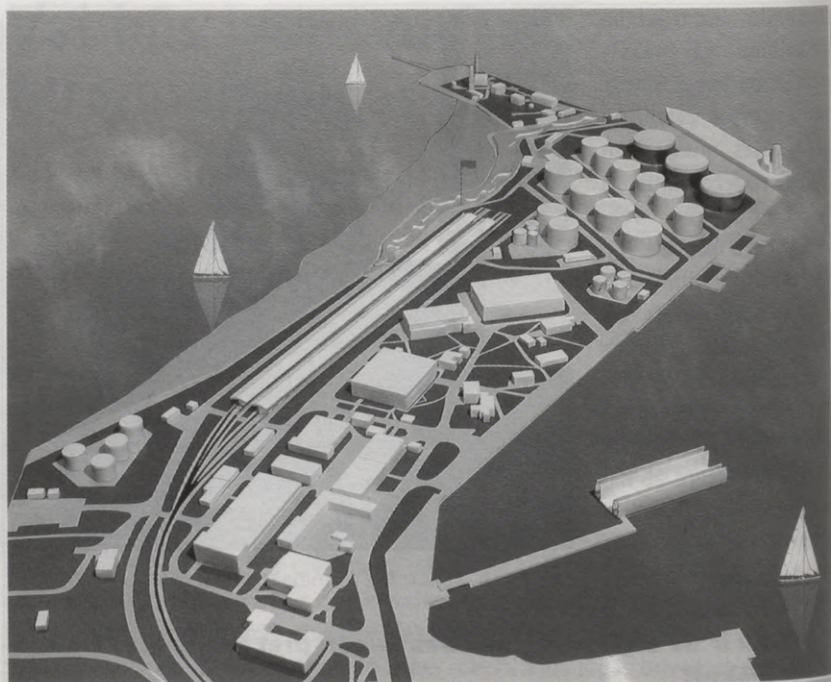
– Kādi ir tie argumenti, kas tiek minēti pret termināla celtniecības projektu?

– Godīgi sakot, projekts tiek bloķēts visos līmeņos un visās attīstības stadijās. To asi kritizē «zaļie», kuri līdz pat šim brīdim nav vēlejušies pēc būtības mūs uzklaut un uzsākt dialogu. Viņi skaļi un uzstājīgi apspēlē savus argumentus. Arhitekti atraduši Komērtforta pamatus, ko uzskata par kultūras pieminekli. Ari BOT respektē to kā pieminekli un apņemas piedalīties tā restaurācijā, lai Komērtforts kļūtu pieejams cilvēkiem un patiesi būtu vēstures pieminekļa vārda cienīgs. Mēs domājam, ka pareizākais risinājums būtu nevis iet uz asumiem un aizliegumiem, bet rast kompromisu šā projekta realizēšanai. Jo, vēlreiz gribu uzsvērt, mēs esam gatavi dialogam.

– Kādas būs Jūsu uzņēmuma investīcijas Rīgas ostas infrastruktūras sakārtošanā un Bolderājas iedzīvotāju dzīves apstākļu uzlabošanā?

– Esam apsolījuši investīcijas pilsētas infrastruktūras sakārtošanā. Konkrēti Bolderājas mikrorajona sakārtošanā plānojam investēt aptuveni 1 milj. USD, un savus solījumus mēs pildīsim. Stratēģiski esam paredzējuši daudz ko. Piemēram, jau tagad zinām, kādi kuģi un cik bieži ienāks ostā. Skaidrs ir viens, tie būs tankkuģi ar dubulto korpusu un to skaits nepārsniegs 50 kuģu gadā. Tie ir konkrēti plāni, konkrēti skaitļi un konkrēti grafiki. Domju, ka šis projekts varētu būt pievilcīgs arī ar to, ka dos jaunas darba vietas ne tikai pašā terminālā, bet arī apkalpojošajā sfērā, piemēram, dzelzceļā, ostā, autoceļu uzturēšanā un citur.





- Smaga problēma ir dzelzceļš. Kā tiks risināts šis jautājums, kas šobrīd, iespējams, ir viens no nopietnākajiem šķēršļiem jaunā projekta realizēšanai?

- Jautājums tiešām ir nopietns, bet arī tas nav atstāts bez ievēribas un ļoti nopietni ir risināts ciešā sadarbībā ar VAS «Latvijas dzelzceļš». Projekts ir finansu ietilpīgs, tāpēc mēs to varam risināt, tikai savstarpēji sadarbojoties. Taču jāsaprot, ka projekts nav interesants un nepieciešams tikai mums vieniem, tas ļaus palielināt kravu pārvadājumus arī LDz, tāpēc arī LDz aktīvi iesaistās jaunā projekta risināšanā. Cita ceļa kā dzelzceļš naftas kravām diemžēl nav, tāpēc tas jāpadara arī maksimāli drošs un jānovērš visas tās blakus parādības, kas saistītas ar kravu apjoma pieaugumu. Vispirms jau jāievēro prasības, ko izvirza eksperti, valsts un pašvaldības institūcijas. Otrs svarīgs jautājums, kas saistīts ar dzelzceļu, ir sadzīves apstākļu nodrošināšana dzelzceļa tuvumā dzīvojošajiem cilvēkiem. Centīsimies atrisināt šo jautājumu, izveidojot aizsargekrānu trokšņu un smaku izolešanai. Iedzīvotājiem esam solījuši nomainīt logus, kas arī palīdzēs slāpēt skaņas.

- Iedzīvotāji ļoti skaļi un aktīvi protestē pret jauno projektu. Daudzas sabiedriskās institūcijas viņiem piespēlē. Rezultātā veidojas ļoti negatīvs fons jaunā projekta uzsākšanai.

- Mēs vairākkārt esam aicinājuši vietējos iedzīvotājus un sabiedrisko orgān-



nizāciju pārstāvjus uz dialogu, lai skaidrotu savas pozīcijas. Diemžēl no sapratnes un dialoga mums nekas nav izdevies. Pagaidām izpētes stadijā ir trokšņu aprēķināšanas un noteikšanas mehānisms, kas dos atbildi, kādu līmeni trokšņi sasniegs. Jau tagad var droši teikt, ka pieļaujamais apmērus tie nekādā gadījumā nepārsniegs, jo to vienkārši nepieļauj ES standarti un starptautiskās prasības. Mēs savu projektu nevarēsīm saskaņot, nevarēsīm sākt termināla celtniecību vai darbību, ja nebūs ievēroti visaugstākie standarti un viskategoriskākās prasības.

- Ko jūs teiktu tiem, kas uzskata, ka viņiem būs liegta iespēja apmeklēt pludmali un baudīt jūru?

- Jūru viņiem nevēlamies atņemt, tāpat pludmale kā līdz šim, tā arī turpmāk būs viņu. Ja cilvēki saka «meln», es gribu viņiem atbildēt «balts», jo, tieši pretēji viņu bažām, mēs uzņemsimies atbildību par pludmales sakārošanu un tās labiekārtošanu, līdz pat *Zilā karoga* standartam. Esam visu sīki izpētījuši, tāpēc varam apgalvot, ka tas ir reāli izdarāms. Ļoti labs un vērā ņemams ir Ventspils piemērs, kas parāda, ka blakus naftas terminālam ir *Zilā karoga* pludmale. Godīgi sakot, Boldeņrājā nosacījumi ir vēl labāki nekā Ventspilī, jo pats termināls nav izvietots tieši jūras krastā, bet gan Daugavas grīvā. Vēlreiz uzsveršu, ka mūsdienu vides aizsardzības standarti ir ļoti augsti un prasības ārkārtīgi stingras, un šos augstos standartus mums neļaus pazemināt vai neievērot.

- Daudzi domā, ka Jūsu ambīcijas ir pārlietu lielas, bet tām nav reāla pamata, jo neesot panākta vienošanās par naftas produktu kravām uz Rīgu. Kā arguments tiek minēts arī fakts, ka jau esošie naftas termināli Latvijā ir noslogoti tikai par 30 procentiem.

- Tieši tā domā mūsu konkurenti, un viņus var saprast. Šodien katrs cīnās par savu vietu tirgū. Jau pašā projekta sākumstadijā ļoti augstā līmeni tika diskutēts par to, ka Rīgas ostai tādā apjomā nevajadzētu paplašināt naftas produktu uzglabāšanu un pārkraušanu. Bet es varu nomierināt tos konkurentus, kuri ir ļoti satraukti – mēs viņu tirgus nišā iekšā neiesim. Mums ir savas iestrādes, savi sadarbības partneri. Strādājam ar Novopoločku Baltkrievijā, kur tiek pārstrādāta nafta. Mēs nevienam ceļu nešķērsojam.

- Ir notikusi avārija Atlantijas okeānā pie Spānijas krastiem, kas izraisījusi milzīgu ekoloģisku katastrofu.

- Mēs savu terminālu ceļam pilnīgi no jauna. Tā projektēšanā un projekta realizēšanā tiks ielikti maksimāli augsti drošības standarti. Cilvēkiem vēl labā atmiņā ir tās būves, kas tika celtas padomju gados, tāpēc viņi baidās, ka arī tagad varētu notikt kaut kas līdzīgs. Notiks, jo to nepieļaus ne termināla īpašnieki, ne celtnieki, ne valsts un starptautiskās institūcijas. Ja runājam par kuģiem, tad mūsu terminālā, pretēji kā tas bija kuģa «Prestige» gadījumā, ienāks vienīgi tankkuģi ar dubulto korpusu, sertificēti un licencēti. Bet avārijas jūrā, protams, ir milzīga ekoloģiska katastrofa, kas izraisa tīri cilvēciskas emocijas – man par to sāp sirds!

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



«Baltic Oil Terminal» projekta problēmas un risinājumi

1. Dzelzceļa satiksmes radītais troksnis un vibrācija dzīvojamās mājās, kas atrodas sliežu tuvumā.

Risinājumi:

- dzīvokļos esošo logu bezmaksas nomaina pret jauniem dubultstiklu pakešu logiem, kas ievērojami mazina troksni;
- īpašu dabīgo trokšņa aizsargbarjeru (koku – krūmu joslas) izveide;
- speciāla bezšuvju sliežu ceļa uzlikšana uz 30 cm bieza šķembu balasta;
- vilcienu ātruma ierobežošana dzelzceļa posmā, kas atrodas tuvu dzīvojamām mājām.

2. Dzelzceļa infrastruktūras kvalitātes neatbilstība plānotajiem naftas produktu pārvadājumu apjomiem.

Risinājumi:

- jauna tilta pār Buļļupi izbūve, nodalot autotransporta un dzelzceļa plūsmas;
- sliežu ceļa modernizēšana posmā no Bolderājas stacijas pievedceļa līdz terminālam;
- Bolderājas stacijas modernizācija.

3. Dzelzceļa un smagā autotransporta satiksmes plūsmas pieaugums, kas palielinās gaisa piesārņojumu, sastrēgumus un negatīvi ietekmēs drošību uz ielām.

Risinājumi:

- transporta infrastruktūras uzlabošana, piemēram, jauna tilta pār Buļļupi izbūve, nodalot autotransporta un dzelzceļa plūsmas;
- terminālu apkalpojošo dīzeļlokomotīvu un autocisternu aprīkošana ar iekārtām izmešu uztveršanai;
- dzelzceļa ekspluatācijas drošības grafika, regulējamo krustojumu, optimālo kustību režīma izveide.

4. Naftas produktu smakas izplatība, kas rodas, tos pārkraujot un uzglabājot.

Risinājumi:

- naftas produktu uzglabāšanas rezervuāru aprīkošana ar pontoniem, kas gandrīz pilnībā samazina smarķu izplatīšanās uztveršanu par 95 – 98%;



- naftas produktu tvaika uztveršanas sistēmas uzstādīšana, kas ļaus samazināt tvaika izplūdi gaisā par 99,9%, veicot iekraušanas operācijas vilciena un auto cisternās, kā arī tankkuģos.

5. Gruntsūdeņu piesārņojums naftas produktu noplūdes gadījumos.

Risinājumi:

- naftas produktu rezervuāri tiks izbūvēti baseinos, kuru dibenu izklās ar monolīta dzelzsbetona plātni, kas nodrošina pret naftas produktu nokļūšanu gruntī un gruntsūdeņos;
- papildu hidroizolācijas membrānas ierīkošana minētajos baseinos;
- monitoringa (kontroles) urbumu ierīkošana, kas garantētu operatīvu iekļaušanos, ja parādās piesārņojums gruntsūdeņos;
- piesārņoto gruntsūdeņu atsūknešana uz attīrīšanas iekārtām.

6. Virszemes ūdeņu (Daugavas, Rīgas jūras liča) piesārņojums naftas produktu noplūdes gadījumos.

Risinājumi:

- paredzēts savākšanas aprīkojums (boni, skimmeri u.c.);
- sadarbības līguma slēgšana ar speciālo avārijas dienestu, kuram ir nepieciešamie kuģi un aprīkojums.

7. Izmāiņas ainavā saistībā ar termināla izbūvi.

Risinājumi:

- būvniecības rezultātā tiks sakārtota neapdzīvota rūpnieciska rakstura teritorija, kas ir piegružota un degradēta, tiks nostiprinātas pludmales kāpas;
- aizsargājamos liegumus, biotopus un sugas termināla izbūve neietekmēs;
- teritorija tiks izbūvēta atbilstoši Eiropas Savienības rūpnieciskās apbūves prasībām.



Daugavgrīvā iesvēta kuži «Lettland»

Vācu kužu īpašnieku no Oldendorfas «Navalis Shipping» vēlme savus jaunus kužus kristīt tieši Latvijas ostās ir visnotaļ apsveicama. Ja atceramies, 2001. gada 24. oktobrī Mērsragā notika motorkuža «Silva» kristības. Kompānijai bija padomā vēl trīs «Silvas» māsaskuži – «Lettland», «Livland» un «Estland» (kužu tipums – 5100 dwt, maksimālā ieprīme – 5,2 m).

Un tā 2002. gada 24. septembrī Daugavgrīvā uzņēmuma «Freja» terminālā uz jaunā kokvedēja «Lettland» kristībām viesus aicināja «Navalis Shipping» direktors Klauss Vordens (*Klaus tom Worden*), direktors Helge Gulau (*Helge Gulau*), mārketīnga un loģistikas menedžeris Pērs Gēsta Isaksons (*Per Gosta Isaksson*) un čārterēšanas menedžeris Franks Bēns (*Frank Behn*).

Par kuža krustmāti tika izraudzīta «Navalis Shipping» zviedru partnera meita, kas arī sasīta tradicionālo šampanieša pudeli pret kuža priekšvadni.

Stāsta **Solveiga Gulau**, kužu aģentēšanas kompānijas «Baltica Shipping» mārketīnga direktore:

– «Navalis Shipping» šobrīd pieder 26 kuži, kas pārsvarā kursē starp Baltijas valstu un Zviedrijas ostām. Kužu īpašnieku lielākie klienti ir Skandināvijas kokapstrādes firmas «Freja», «Metsolitto», «Stora Enso», «Assi Doman», «Sodra» un citas.



2002. gada 24. septembrī Daugavgrīvā jaunais kokvedējs «Lettland» uzņēma pirmo kravu.





Kuģa krustmāte sasit tradicionālo šampanieša pudeli pret kuģa priekšvadni.

Mūsu aģentētie kuģi pēc papīrmalkas kravām ierodas vairākās Latvijas ostās – Rīgā, Ventspilī, Liepājā, Skultē un Mērsragā.

Jautājot par celulozes kombināta nepieciešamību, S. Gulau izsaka tikai savu personisko viedokli – tīra celulozes rūpnīca, kas nenestu ļaunumu dabai, būtu nepieciešama, jo nodarbinātu cilvēkus depresīvā valsts reģionā. Tomēr, ja nebūtu garantiju ūdens drošībai, it īpaši, ja rūpnīcu ceļ pie Daugavas, no kuras galvaspilsētas iedzīvotāji saņem dzersmo ūdeni, projekts ir īpaši jāpārdomā.

Vēl gan jāpiebilst, ka rūpnīcai varētu būt kokmateriālu iepirkšanas monopols, bet līdz ar to brīvā tirgus ķēde zemnieks – uzpircējs – osta varētu tikt izkropļota. Šādā gadījumā zemniekam – meža īpašniekam arī varētu nebūt vienalga, kam nodot sarūpēto papīrmalku. Kuģi, protams, bez darba nepaliktu – tie pārvadātu saražoto papīru.

«Navalis Shipping» ir apmierināti ar darba organizāciju Latvijas ostās. Pagaidām nav jūtams kokmateriālu piedāvājuma sarukums, tā ir stabila krava vairākumā Baltijas valstu ostu. Klaus Vordens vēl nezināja pateikt, kur kristīs «Livland» un «Estland», kas jau nodoti ekspluatācijā un veiksmīgi strādā. Bet «Lettland» lai vienmēr septiņas pēdas zem ķīļa!



Solveiga Gulau.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Ventspils kā ostas pilsētas šodiena un rītdiena

Ventspils pilsētā ir radīta uzņēmējdarbībai draudzīga biznesa vide ar vienlīdzīgu attieksmi un prasībām pret visiem Ventspils uzņēmumiem, ar atklātu un operatīvu administratīvo lēmumu pieņemšanas procedūru.

Ventspils pilsētas dome un Brīvostas pārvalde sekmīgi sadarbojas, realizējot virkni infrastruktūras uzlabošanas projektu Brīvostas teritorijā, piesaistot papildu finansējumu no valsts investīciju programmas, ES pirmsiestāšanās fondiem, strukturālajiem fondiem, Kohēzijas fonda un citiem pieejamajiem fondiem, nodrošinot nepieciešamo līdzfinansējumu un profesionālu projektu vadītāju pakalpojumus.

Labvēlīgas uzņēmējdarbības vides nodrošināšana ir tieši saistīta ar pilsētas iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanu, īpaša uzmanība tiek veltīta attiecīgu pilsētas infrastruktūras objektu izveidošanai un pakalpojumu nozares sakārtošanai Ventspilī, padarot to par Eiropas standartiem atbilstošu, modernu ostas pilsētu.

Atbilstoši Ventspils nākotnes attīstības vizijām Ventspils pilsētas pašvaldība pastiprinātu uzmanību ir veltījusi speciālistu profesionalitātes un izglītības līmeņa paaugstināšanai, lai tie būtu spējīgi arī turpmāk nodrošināt pilsētas teritorijā izvietoto uzņēmumu sekmīgu attīstību. Centrālo lomu augsti kvalificētu speciālistu sagatavošanā šobrīd vispieprasītākajās nozarēs – ekonomikā, informācijas tehnoloģijās un svešvalodās – ir uzņēmusies Ventspils Augstskola ciešā sadarbībā ar Ventspils pilsētas pašvaldības institūcijām.

Ventspils Brīvostas pārvalde ir Ventspils pilsētas domes struktūrvienība un tādējādi atrodas nepārtrauktā mijiedarbībā ar to. Ventspils Brīvostas pārvaldes izstrādātie attīstības plāni tiek skatīti Ventspils pilsētas domes attīstības komisijās. Ventspils Brīvostas valde darbojas pieci domes darbinieki. 2001. gadā tika apstiprināta Ventspils Vides politikas plāna, kura neatņemama sastāvdaļa ir arī Ventspils brīvosta, 3. redakcija. Šī plāna mērķis ir efektīva vides vadība pilsētas iedzīvotāju interesēs, nodrošinot ekonomisko izaugsmi un ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus.



Aivars Lembergs
Ventspils domes priekšsēdētājs





«Kālija parka» termināls Ventspilī.

Ventspils ostas konkurētspēja Baltijas jūras reģionā. Kā pilsēta palīdz popularizēt ostu un piesaistīt tai jaunus sadarbības partnerus?

Ventspils ir pilsēta ar augstu zinātnisko un ekonomisko potenciālu, kas izpaužas gan pilsētas teritorijā esošo uzņēmumu izaugsmē un modernizācijā, gan dažādu projektu izstrādāšanā uz zinātni balstītajās ekonomikā nozarēs. Ventspils brīvostas priekšrocības regulāri tiek uzsvērtas un popularizētas dažāda veida zinātniski praktiskajās konferencēs un ekonomiskajos forumos ar Ventspils pārstāvju piedalīšanos gan Latvijā, gan ārvalstīs.

Ventspils pilsētas pašvaldība un Ventspils Brīvostas pārvalde koordinēti strādā pie jaunu sadarbības partneru identificēšanas un jaunu investīciju projektu piesaistīšanas, pašas uzņemoties dažāda līmeņa starptautisko konferenču rīkošanu un ārvalstu uzņēmēju delegāciju uzņemšanu, tādējādi popularizējot ostu un pilsētu kopumā.

Ventspils brīvostas nākotnes stratēģijas pamatā ir 3 galvenie mērķi:

1. Saglabāt un nostiprināt pašreizējās ostas pozīcijas šķidro un beramkravu tirgū.
 2. Jaunu darbības virzienu attīstīšana.
 3. Rūpnieciskās darbības attīstīšana.
- Jaunu darbības virzienu attīstīšana paredz jaunu kravu veidu piesaistīšanu os-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





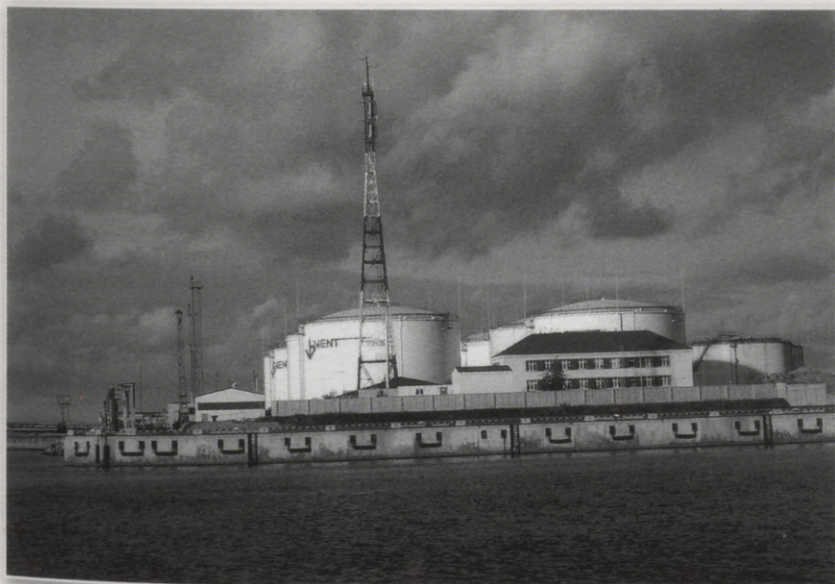
Prāmis «Fellow» no Ventspils uz Nīneshamnu kuģo zem Latvijas karoga.

tai. Tā kā osta ieņem stabilu vietu šķidro un beramo kravu tirgū, tiek plānots piesaistīt dažādas *ro-ro* un konteineru kravas. Šā mērķa īstenošanai sadarbībā ar vienu no lielākajiem Antverpenes ostas konteineru termināliem «Noord Natie» tiek būvēts termināls SIA «Noord Natie Ventspils termināls». Pašlaik ir pabeigta tā pirmā kārtā, un termināla kopējā jauda ir 150 000 TEU gadā. Pie termināla rīcībā esošajām pietātnēm ir iespējams pieņemt konteinerkuģus, kuru kravnesība ir 3000 TEU. Nākotnē plānots «Noord Natie Ventspils termināls» paplašināt, sasniegdot kopējo jaudu 250 000 TEU gadā. *Ro-ro* kravu piesaistei un pasažieru pārvadājumiem ir izveidota prāmju līnija, kura savieno Ventspili ar Nīneshamnu (Zviedrija) un kurā reisi tiek veikti sešas reizes nedēļā. Paralēli notiek sarunas arī par prāmju satiksmes nodrošināšanu ar kādu no Vācijas Baltijas jūras ostām. Turklāt nākamā gada sākumā sāksies prāmju termināla būves projekta realizācija.

Savukārt Ventspils industriālā parka projekts pirmās kārtas ietvaros paredz aptuveni 3,2 ha teritorijas apbūvi ar tipveida industriālajām ēkām, kuras plānots iznomāt vai pārdot uzņēmumiem. Šīs ēkas tiks nodrošinātas ar nepieciešamo infrastruktūru un komunikācijām. Šāda projekta realizācija dotu ne tikai pievienoto vērtību ostai, bet arī veicinātu dažādu jaunu kravu pārkraušanu.

Drīzumā tiks sākota arī a/s «Ventspils Tirdzniecības osta» ogļu termināla projekta realizācija. Nesen uzņēmums pārkrāva eksperimentālu graudu kravu un drīzumā tiks saņemta pirmā tehnoloģisko iekārtu partija, kura ļaus a/s «Ventspils Tirdzniecības osta» pilnveidot labības apstrādes tehnoloģisko procesu.





«Ventspils naftas» termināls.

Bīstamās kravas un Ventspils pilsēta. Kā reāli tiek nodrošināta ekoloģiskā drošība pilsētā?

Naftas un naftas produktu, kā arī ķīmisko kravu pārkraušana nepārprotami ir būtiska pilsētas ekonomiskajai un sociālajai attīstībai. Tā ir joma, kurā vides aizsardzībā izdarīts visvairāk. Pastāvot nepieciešamībai palielināt kravu pārvadājumu, paplašināt un attīstīt ostu, pašvaldība pastiprinātu uzmanību un finansu ieguldījumus veltī tam, lai šādai attīstībai nesekotu postošas un nelabvēlīgas dabiskās vides izmaiņas pilsētā un tās apkārtnē. *1994. gadā Ventspils pašvaldība pieņēma lēmumu par potenciālā riska novērtēšanas nepieciešamību un noteica pilsētā pieļaujamās riska normas.* Jau kopš tā laika Ventspils strādā pie riska jautājumiem saskaņā ar Eiropas Savienības Padomes direktīvu 96/82/EC «Par lielu avāriju, kur iesaistītas bīstamās vielas, bīstamības kontroli un risku vadību» (SEVESO II direktīva), kas reāli tikai pagājušajā gadā tika iestrādāta Latvijas likumdošanā. Bīstamākā uzņēmuma a/s «Ventamonjaks» amonjaka pārkraušanas kompleksa risks 1991. gadā bija daudz augstāks nekā analogiskos uzņēmumos Rietumeiropā. Pēc riska samazināšanas programmu izpildes, kas paredzēja dažādus tehniskus un tehnoloģiskus pasākumus, risks samazināts par veselu pakāpi. Minētais domes lēmums paredz arī kvantitatīvā riska aprēķinu pirms domes lēmuma pieņemšanas par vienas vai otras bīstamas vielas pārkraušanas uzsākšanu. 1991. gadā, aprēķinot amonjaka termināla riska pakāpi, tika noteikts arī menedžmenta faktors.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



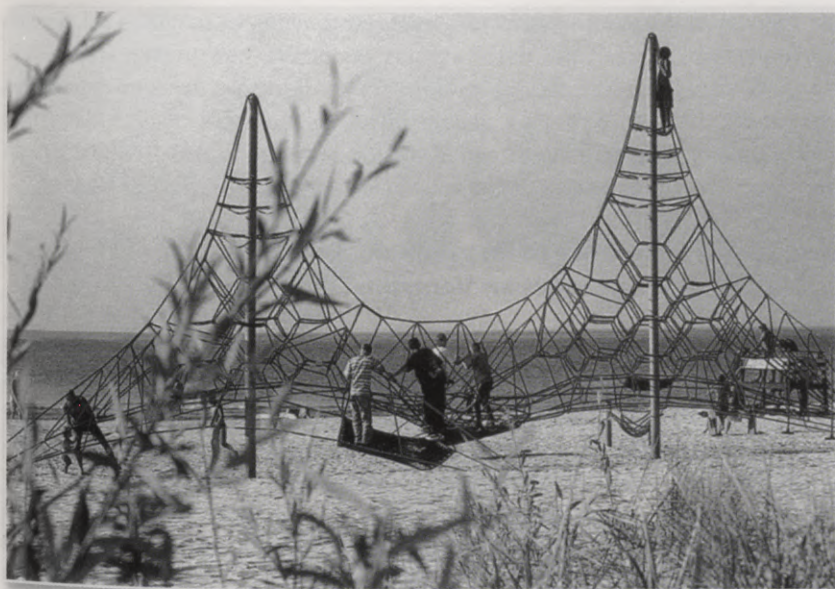


Mols Ventspils ostā.

1991. gadā tas bija 2,9, 1994. gadā – 1,5, bet 1997. gadā – 1, kas nozīmē, ka *riska vadība pielīdzināma Rietumeiropas līmenim*. Šā darba rezultāts tika arī *atzinīgi novērtēts Eiropas riska asociācijas ikgadējā konferencē Parīzē 1998. gadā*, kurā kopīgi veikto darbu prezentēja domes un a/s «Ventamonjaks» speciālisti. To, ka drošības jautājumi pilsētā ir sakārtoti un attiecīgie dienesti gatavi rīkoties ārkārtas situācijās, apliecināja arī starptautiskās mācības «BERE – 96» (*Baltic Emergency Response Exercise*). 2001. gadā, atkārtoti pārrēķinot a/s «Ventamonjaks» riska pakāpi, tika konstatēts, ka paaugstinātā riska pakāpe praktiski nesasniedza Ventas kreiso krastu un nav nekādu apgrūtinājumu jaunu objektu būvniecībai.

Visi vides aizsardzības un drošības paaugstināšanas procesi notikuši, intensīvi attīstoties pilsētai un ostai. Vides un bistamības jautājumu sakārtošana ostas uzņēmumos sasniegusi tādu līmeni, ka lielākie ostas termināli, kuros pārkrauj bistamās kravas (a/s «Kālija parks», a/s «Ventamonjaks», a/s «Ventspils nafta», a/s «Ventbunkers»), jau saņēmuši sertifikātus vides pārvaldes sistēmas atbilstībai starptautiskā standarta ISO 14 001 prasībām un kvalitātes sistēmas pārvaldes atbilstībai standarta ISO 9002 prasībām. Standarts ISO 14 001 balstīts uz brīvprātības principa un nosaka prasības uzņēmuma apkārtējās vides vadības sistēmai. Tas dod dažādas priekšrocības un iespējas: nodrošina sistemātisku pieeju vides, t. sk. arī drošības jautājumiem, novērtē apkārtējās vides politikas un pasākumu efektivitāti, sistemātiski uzlabo apkārtējās vides kvalitāti, publiski demonstrē uzņēmuma atbilstību starptautiskajām apkārtējās vides aizsardzības prasībām un spēju rīkoties brīvprātīgi.





Ventspils pludmale ir ieguvusi *Zilo karogu*.

Ventspils kā tūrisma, kultūras un biznesa centrs Kurzemē un Latvijā. Kāda ir Ventspils perspektīva šajā jomā?

Ventspili tūrisma nozare ir oficiāli atzīta par vienu no pilsētas attīstības prioritātēm, jo tajā saskata lielu attīstības potenciālu. Tas dos papildu iespējas pilsētas ekonomikas attīstībai: rodoties jauniem uzņēmumiem un jaunām darba vietām, pilsētas attīstība kļūs daudzveidīgāka. Dažu gadu laikā jau izdarīts ļoti daudz. Jau ceturto gadu Ventspils pludmale ir ieguvusi *Zilo karogu*, kas liecina par visaugstākajiem standartiem atbilstošu ūdens kvalitāti, atpūtnieku drošību, nepieciešamo labiekārtojumu. Par pludmales popularitāti liecina lielais apmeklētāju skaits aizvadītajā vasarā – 325 700. 2002. gada maijā tika atklāts «Akvaparks Ventspils», kas uzreiz kļuva par vienu no populārākajiem tūrisma objektiem Latvijā. Ventspils muzeji – Livonijas ordeņa pils pēc restaurācijas un Piejūras brīvdabas muzejs – pēc dažādiem jauninājumiem ir kļuvuši par vieniem no visbiežāk apmeklētajiem tūrisma objektiem Latvijā. Lielu popularitāti ir ieguvis modernais Piejūras kempings pludmales tuvumā. Labi apmeklēts ir Olimpiskais centrs «Ventspils», kas jau reāli darbojas kā Kurzemes reģiona sporta centrs ar plaša mēroga sacensībām un lieliskām trenēšanās iespējām visdažādākajos sporta veidos. Pēc aptuvenām aplēsēm, 2002. gadā jau septembra beigās Ventspili bija apmeklējuši vismaz 300 000 tūristu. Pēc tūrisma speciālistu aptaujām, ko organizēja laikraksts «Dienas Bizness», Ventspils 2002. gadā ir bijusi otrā populārākā tūrisma vieta Latvijā

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



aiz Aglonas bazilikas, apsteidzot tādas populāras vietas kā Rundāles pili, Siguldun un Turaidas muzejrezervātu, «Lido» atpūtas kompleksu Rīgā un citas vietas.

Darba rezultāti priecē, taču uzliek arī rūpes par turpmāko darbu un gatavošanos nākamajām sezonām. Ventspils ir atvērta visiem, gan atpūtniekiem, gan kultūras un sporta pasākumu apmeklētājiem, gan jauniešiem mācībām Ventspils Augstskolā, gan biznesmeņiem, kārtojot savus darījumus un plānojot jaunas investīcijas Ventspilī.

Ko Latvijas iestāšanās ES dos reģionu attīstībai un vai no tā ko derīgu iegūs arī Ventspils?

Eiropas Savienības (ES) reģionālā politika ir izveidota, lai sniegtu pastiprinātu atbalstu tiem reģioniem, kam atrašanās vietas vai vēsturiski izveidojušos apstākļu dēļ ir grūti konkurēt vienotajā ES tirgū. ES reģionālās politikas mērķis ir veicināt ražošanas attīstību un paaugstināt dzīves līmeni nabadzīgākajos reģionos, kā arī izlīdzināt atšķirības reģionu starpā.

Reģionālajai politikai atvēlētais budžets veido aptuveni trešdaļu no kopējā ES budžeta – 213 miljardus EUR jeb apmēram 126 miljardus latu periodam no 2000. līdz 2006. gadam, un tā ir otrā lielākā izdevumu kategorija pēc Kopējās lauksaimniecības politikas.

ES reģionālā politika tiek īstenota ar struktūrfondu un Kohēzijas fonda palīdzību. Pašreiz ir izveidoti četri struktūrfondi:

1. Eiropas Reģionālās attīstības fonds.
2. Eiropas Sociālais fonds.
3. Eiropas Lauksaimniecības vadības un garantiju fonds.
4. Zivsaimniecības vadības finansēšanas instruments.

Atšķirībā no struktūrfondu, kuru atbalsts pamatā tiek novirzīts izlīdzināšanai reģionu līmenī, Kohēzijas fonda mērķis ir izlīdzināt pastāvošās atšķirības valstu starpā. Kohēzijas fonda finansējumu šobrīd var saņemt nabadzīgākās ES dalībvalstis – Grieķija, Spānija, Portugāle un Īrija vides problēmu risināšanai un transporta infrastruktūras attīstībai.

Pēc iestāšanās ES Latvijai būs iespējams saņemt atbalstu gan no ES struktūrfondu, gan no Kohēzijas fonda, jo Latvijas IKP uz vienu iedzīvotāju ir tikai nedaudz virs 30% no ES vidējā rādītāja, un tā ir klasificējama kā «Mērķa 1» reģions ar nodrošinātu vislielāko iespējamo ES finansiālo atbalstu, kura maksimālais apjoms Latvijai ir noteikts 4% apmērā no valsts IKP, t.i., vairāk nekā 200 miljoni latu ik gadu.

Ventspils pilsētas ievērojami labākie ekonomiskie rādītāji salīdzinājumā ar pārējo Latvijas teritoriju var radīt ierobežojumus ES strukturālo fondu finansējuma piesaistē, jo lielākā daļa no tiem visdrīzāk tiks novirzīta visvājāk attīstītajiem Latvijas reģioniem. Tomēr tas neizslēdz Ventspils pilsētas iespējas piesaistīt finansu līdzekļus liela apjoma valsts projektiem atbilstoši Latvijas valdi-





«Hercogs Jēkabs» iepazīstina pilsētas viesus ar ostu.

bas noteiktajām valsts attīstības prioritātēm, piemēram, transporta infrastruktūras attīstībai, uzņēmējdarbības vides sakārtošanai, mazo un vidējo uzņēmumu darbības veicināšanai, izglītības sistēmas uzlabošanai, nodarbinātību veicinošiem pasākumiem, kā arī zivsaimniecības nozares attīstībai un modernizācijai.

Tas, kādiem pasākumiem ES struktūrfondi tiks izmantoti, ir atkarīgs no Latvijas valdības noteiktajām valsts attīstības prioritātēm. ES ir noteikusi pasākumus, ko var finansēt no struktūrfondiem, taču tie ir pietiekami plaši un visaptveroši, lai dotu rīcības brīvību šo struktūrfondu izmantošanā, ievērojot noteiktās procedūras un partnerības principu. Tas nozīmē, ka līdzekļu izmantošanas plānošana un programmu ieviešana notiek ciešā sadarbībā starp ministrijām, pašvaldībām un nevalstiskajām organizācijām.

Pēc paplašināšanās procesa pabeigšanas Baltijas jūra faktiski kļūs par ES iekšējo jūru, tādējādi pieaugs arī tajā esošo ostu nozīme. Pašlaik, kad Eiropas Savienībā (tās centrālajā daļā) jau rodas dažādi sarežģījumi ar autopārvadājumiem, kopējā ostu attīstības politika paredz kravu pārvadājumu apjomu palielināšanu caur ostām. Turklāt, pateicoties esošajām šķidro un beramkravu pārkraušanas iespējām, Ventspils ostai būs nozīmīga loma ES un Krievijas energo-dialogā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Ventspils Brīvdostas valdē ir apstiprināts projekts «Ventspils brīvdostas pievedceļu rekonstrukcija». Projektam ir septiņas daļas, un tā realizācijai plānots piesaistīt ES ISPA (Eiropas pirmsstrukturālo fondu) līdzekļus. Projekts paredz Kurzemes ielas seguma rekonstrukciju, Ventas upi šķērsojošā tilta rekonstrukciju, jauna viadukta celtniecību, Prāmju ielas izbūvi, Sarkanmuižas dambja rekonstrukciju, 17. piestātnes rekonstrukciju un prāmju termināla kompleksa celtniecību.

Kā LTBA spējusi ietekmēt nozares likumdošanas sakārtošanu?

LTBA ciešā sadarbībā ar Latvijas Ostu asociāciju, kā arī ar Ventspils un Rīgas brīvdostu pārvaldēm regulāri iepazīstas ar visiem svarīgākajiem likumprojektiem un iesniedz priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem šajos likumprojektos.

Likumprojektu izskatīšanas rezultātā šobrīd ir panākts, ka daļa no iesniegtajiem priekšlikumiem ir atbalstīti Latvijas Ostu padomē. Tie galvenokārt attiecas uz nodokļu piemērošanu brīvdostās un speciālajās ekonomiskajās zonās, paredzot precizēt atbrīvojumu no nodokļiem sarakstu atbilstoši Eiropas Savienības direktīvu prasībām.

LTBA, izmantojot savu pārstāvniecību Latvijas Ostu padomē, kā arī sadarbojoties ar LR Satiksmes ministriju, ir aktīvi piedalījusies dažādu likumprojektu un LR Ministru kabineta noteikumu, kuri skar tranzīta jomu, saskaņošanā un ir iesniegusi virkni priekšlikumu, panākot dažādu tranzītu diskriminējošu normu izslēgšanu no šiem likumprojektiem un citiem normatīvajiem aktiem vēl pirms to pieņemšanas.

Tranzīta likumdošanas jomā LTBA pastāvīgi sadarbojas ar tranzīta nozares asociāciju Sadarbības padomē pārstāvētajām asociācijām – Kravas ekspeditoru, Starptautisko autopārvadātāju, Stividorkompāniju, Kuģu brokeru un aģentu, Ostu un muitas brokeru. Šīs sadarbības rezultāti izpaužas dažādu tranzītu ierobežojošo likumu un normatīvo aktu mainīšanā, atcelšanā vai apturēšanā. Lielā mērā iepriekšminētie nozares likumdošanas sakārtošanas pasākumi ir bijuši veiksmīgi, pateicoties ciešai sadarbībai starp asociācijām Sadarbības padomes ietvaros.

Nozīmīgākie likumprojekti, kuru izskatīšanas gaitā savus priekšlikumus par nepieciešamajiem papildinājumiem un grozījumiem ir iesniegusi LTBA, ir Komerclikums, likums «Par nodokļu piemērošanu brīvdostās un SEZ», Ventspils Brīvdostas likums, Muitas likums, likums «Par nodokļiem un nodevām», likums «Par pievienotās vērtības nodokli», likums «Par nekustamā īpašuma nodokli», Dzelzceļa likums un citi. Bez tam LTBA ir paveikusi nopietnu darbu, aktīvi apspriežot jautājumu par valsts atbalsta saglabāšanu un tehnisko pārejas periodu noteikšanu brīvdostām sakarā ar paredzamo ES prasību ievērošanu pēc Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā.



Liepāja piedāvā izvēles iespēju

Pirms aizbraukt no Liepājas, kur bijām pavadījuši visu dienu, nolēmām uz brīdi aiziet līdz jūrai. Kā gan var būt Liepājā un nesmelties spēku pie jūras. Mums nepasakāmi laimējās, jo tieši tobrīd rietēja saule. Tāda liela, sarkana bumba. Skatījām saulrietu aci pret aci, un es klusībā lūdzos – mirkli kavējies, tu esi skaits! Taču saule kā neprātīga steidzās saplūst ar jūru. Žēl, bet viss skaistais ilgst tikai mirkli, tāpēc cilvēkam jāprot notvert šo mirkli un to izbaudīt.

Iespējams, saulriets – mirklis, ko uzdāvināja mums visums, bija emocionālākais pārdzīvojums todien Liepājā, bet nekādā gadījumā tas nebija vienīgais pārstiegums, ko šī pilsēta mums sagādāja. JG jau daudzu gadu garumā raksta par Liepāju, Liepājas SEZ un ostas darbu, seko jaunākajam, iepazīst cilvēkus. Un vienmēr, atgriežoties no Liepājas, jūtos gandarīta gan par ostas izaugsmi, gan privāttā biznesa veiksmēm. Bet visvairāk par cilvēkiem, kurus bijis lemts satikt un iepazīt. Protams, nav jau tā, ka Liepājā dzīvotu īpaši supermeņi, bet *superīgi* cilvēki gan!

No 1263. gada, kad rakstos pirmo reizi minēts Līvas ostas vārds, un 1625. gada, kad Liepāja ieguva pilsētas tiesības, tās attīstībā ir bijuši gan uzplaukuma, gan gluži pretēji – milzīga krituma laiki. 1697. gada oktobrī tika iedzīts pirmais pālis un sākās ostas izbūve, un jau nākošajā gadā ostu apmeklēja 100 kuģu. Osta auga, pletās plašumā un rakās dziļumā. Tur ienāca arvien vairāk kuģu. Arī tās tiktāji un saimnieki mainījās. Kad 1876. gadā tika atklāts dzelzceļš, straujāk sāka attīstīties pati pilsēta un tās saimnieciskā aktivitāte. To lieliski apliecina pieaugošais kuģu skaits, kad 1900. gadā ostā ienāca 2279 kuģi.

Tad laiki mainās, un 1951. gadā osta saimnieciskajai darbībai tiek slēgta, jo to izmanto PSRS militārajiem mērķiem. No 1967. gada Liepāja kļuva par slēgtu pilsētu, un tikai 1992. gadā tā atkal atgriežas civilajā dzīvē un mēģina nostāties uz kājām. Iedzīvotāju skaits Liepājā ir bijis ļoti mainīgs – no 170 tūkstošiem cilvēku tas samazinājās līdz 97 tūkstošiem. Neatmaksājot parādus, no kara ostas aizbrauca trešā daļa iedzīvotāju. Liepāja bija nonākusi depresijā, un neviens īsti nezināja, ko iesākt, lai pilsēta no tās izkļūtu.

Liepāja meklēja savu attīstības modeli, izveidojot speciālo ekonomisko zonu. Tieši tas deva pilsētai zināmu izrāvienu. Līdz ar SEZ attīstību sāka attīstīties arī osta.

Viens no priecīgākajiem notikumiem bija pirmā ārzemju investīcija Liepājas ostā. Šobrīd viens no svarīgākajiem uzdevumiem ir sakārtot ostas teritoriju, kas pakāpeniski arī tiek darīts.

Aizejot Krievijas armijai, Karosta palika izpostīta. Bet pašai Karostai ir sena un bagāta vēsture.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Liepājas kara ostas vēsture – interesanta un pretrunīga

■ 1890. gadā Krievijas cars Aleksandrs III pieņēma lēmumu par jūras cietokšņa un kuģu bāzes celtniecību. Jau toreiz Krievijas impērija bija iecerējusi ierīkot šeit milzīgu militārā atbalsta punktu un varenu militārās kara flotes bāzi Baltijas jūrā. Zināmā mērā tas arī izdevās, jo līdz I pasaules kara sākumam 1914. gadā šeit bija izvietota flote un sauszemes karaspēks. Kara ostas militārpersonas galvenokārt bija virsnieku ģimenes locekļi. Jau tolaik šī teritorija tika veidota atrauti no Liepājas vēsturiskā centra.

20. un 30. gados Karostā izvietoja Latvijas Republikas

sauzemes un jūras karaspēka daļas, tur bez militārpersonām dzīvoja arī Liepājas civiliedzīvotāji. Viņiem gan no šejienes nācās aiziet 1939. gada oktobrī, kad tie nāca PSRS Kara flote, lai šeit savas pozīcijas noturētu līdz 1994. gada maijam.

■ 1897. gadā tika veidota jauna piestātne cara Nikolaja II izpriecu jahtām «Štandart» un «Poļarnaja Zvezda». No piestātnes uz Admiralitātes rajonu un Jūras virsnieku sapulces ēku kompleksu tika bruģēta iela ar Somijas granīta bruģakmeņiem, ko I pasaules kara laikā 1916. gadā Vācijas ķeizarišķā armija nojauca un aizveda uz Vāciju.

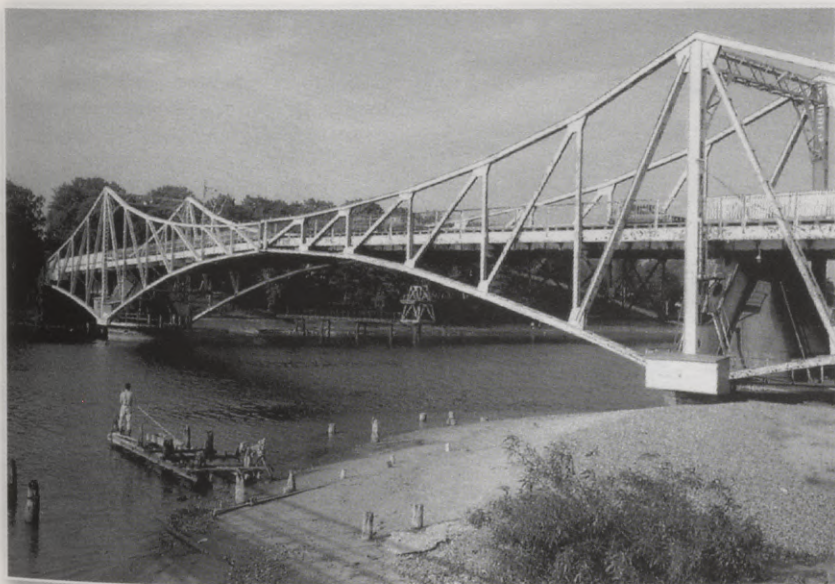
■ 1896.–97. gadā piekrastē uz dienvidiem līdz kanāla molam sāka veidot Aleksandra parku. Diemžēl jauniestādītie koki smilšainajā augsnē neiedzīvojās. Taču PSRS kara flotes vadībā jahtu ostas rajonā lieliski iedzīvojās taktisko rakēšu stacija, dzelzsbetona patvertnes un komandpunkti, lai flote dienu un nakti būtu gatavībā atvairīt NATO karaspēka iespējamus uzbrukumus.

■ Tālāk no krasta Aleksandra dārzu, vēlāk sauktu par Imperatora dārzu, tomēr izveidoja ar oriģināli veidotiem celiņiem un moderniem apstādījumiem, Vasaras teātri, strūklaku, ko rotāja trīs akmens roņu figūras. Latvijas laikā šo parku nosauca par Lāčplēša dārzu un papildus ierīkoja divus tenisa laukumus. Savukārt pēc II pasaules kara parkā izvietoja ģipša strādniekus, kolhoznieces, stahanoviešus, pionierus un matrožus. Ģipša *mākslas darbi* gan nespēja turēties pretim laika zobam un padāvās, vēl pirms krita PSRS armijas bāze Liepājā.



Liepājas mērs Uldis Sesks





O. Kalpaka tilts pašlaik ir viens no vājajiem punktiem Karostas attīstībā.

■ 1901. gadā sākta viena no lielākajiem pareizticīgo dievnamiem – Sv. Nikolaja Jūras katedrāles celtniecība. 1903. gada 13. oktobrī pirmā torņa zvana iesvētīšanā kopā ar Sanktpēterburgas augstmaņiem piedalījās Krievijas cars Nikolajs II ar ģimeni. Sākoties I pasaules karam, visu, ko nepaspēja evakuēt uz Krieviju, katedrālē nolaupīja vācu armijas zaldāti. 20. un 30. gados pareizticīgo katedrāle tika pielāgota Liepājas garnizona luterāņu draudzes vajadzībām, bet pēc II pasaules kara tur ierīkoja sarkano stūrīti un sporta zāli.

Liepājas pilsēta pirmā Baltijas valstīs ir pieņēmusi pilnīgi jaunu risinājumu veco graustu novākšanai, nopērkot speciālu demolatoru. Ēkas, kurām arhitekts vairs neredz pielietojumu, tiek novāktas.

Positīvs pavērsiens pilsētas un ostas attīstībā sākās, kad pēc SEZ likuma pieņemšanas ostas zeme nonāca pašvaldību īpašumā. Tad nāca iekšā investori. Bet viegli sarunas ar investoriem nenorisnās, jo vēl nav radīta nepieciešamā infrastruktūra.

Par Liepājas Karostu un Jūras spēkiem

Runājot par Karostu, nedaudz jāatskatās nemaz ne tik senā pagātnē, kad Liepājā bija izvietots PSRS karaspēks. Kā saka pilsētas mērs U. Sesks, pēc Krievijas armijas izvešanas liepājnieki skaidri zina, ko viņi negrib.

U. Sesks: – Kas attiecas uz Latvijas Jūras spēkiem, ar tiem pilsēta sadzīvo ļo-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Liepājas osta.

ti labi. Šodien tiek ievērots partnerības princips, kas gan pilsētai, gan ostai, gan pašiem Jūras spēkiem dot lielisku iespēju attīstībai. Atbalstām mūsu Jūras spēku aktivitātes un projektus. Kad jautājam iespējamajiem investoriem, kā viņi uztver Jūras spēku klātbūtni pilsētā un ostā, parasti saņemam atbildi, ka Jūras spēku klātbūtni viņi vērtē pozitīvi, jo, viņuprāt, tas kalpo kā stabilizējošs faktors. Līdz ar Latvijas iestāšanos NATO būs arvien vairāk rietumu un austrumu partneru, jo viņi uzskata, ka tad te būs drošāk. Liepājā ir uzcelts moderns ūdenslideju mācību centrs, kur ir sporta komplekss un baseins, kuru, iespējams, arī pilsēta varēs izmantot. Nemot vērā, ka Jūras spēkos ir cilvēki, kas labi pārzina ostu, viņu skatījums ir vērst uz attīstību. Lielisku sadarbību varētu izvērst arī, apmācot ūdenslidejus, kas strādā hidrobūvju celtniecībā, jo citur apgūt ūdenslideja iemaņas gandrīz vai ir neiespējami.

Par LSEZ un ostu

Tā kā Liepāja bija kara osta, to nevarēja atrast nevienā kuģošanas kartē un informācija par ostu nebija pieejama kravu īpašniekiem. Pirmos gadus pēc neatkarības atgūšanas Liepāja ļoti aktīvi prezentēja savas iespējas, lai sniegtu maksimāli vispusīgu informāciju. Tagad var teikt, ka daņu investīciju ienākšanai Liepājā ir jūtams rezultāts. Arī nākotnei ir iestrādāti daudzi daņu projekti. Izmantojot prāmju satiksmi un darbaspēku, osta reāli rada tā saukto pievienoto vērtību. Piemēram, kokvilnas kravuu uzglabā muitas noliktavā, gaidot biržā cenu pieaugumu, un tad ātri nogādā tirgū.





Guntis Bejskis un Gunārs Ansiņš stāsta par Liepājas ostas tālāko attīstību.

Guntis Bejskis: – Liepājas ostas uzņēmumi specializējas visdažādāko kravu pārkraušanā. Liepājas ostā netiek īpaši izcelta kāda kravu grupa. Bet tas gan tieša, ka tradicionālas Liepājai ir metāla kravas, kas veido 29% no ostas kopējā apjoma. «Liepājas metalurģis» iegādājies «Liepājas ostas kompāniju LM». Runājot par kravu struktūru, vēlreiz vēlētos uzsvērt, ka Liepājas osta ir multifunkcionāla, kas ir veiksmīgs attīstības modelis, jo dominējošas vienas kravas ostai var rasties ievērojamas problēmas, ja kāda iemesla dēļ to plūsmā pārtrūkst.

Bīstamās kravas

U. Sesks: – Liepājas ostā katra kravu grupa tiek izvērtēta un ļoti stingri tiek ievērotas gan Latvijas likumdošanas prasības, gan starptautiskās konvencijas vides drošības garantēšanai.

Kas attiecas uz bīstamajām kravām, tad esmu pārliecināts, pirms attiecīgu līgumu slēgšanas tiek izvērtēti visi ar drošību saistītie aspekti. Tos nosaka Liepājas ostas noteikumi un Liepājas Vides reģionālās pārvaldes, Darba inspekcijas, Vides veselības aģentūras un citu kompetentu institūciju prasības. Visas Liepājas ostā strādājošās stividorkompānijas reizi gadā saņem Liepājas Jūras vides pārvaldes sertifikātu par to atbilstību darbam ar attiecīgo kravu grupu un noteiktām kravu operācijām. Tā kā Latvija ir pievienojusies starptautiskajām jūrniecības konvencijām, arī mēs, liepājnieki, esam atbildīgi par vides drošības celšanu. Liepājas ostas pārvalde aktīvi sadarbojas ar Baltijas jūras Vides aizsardzības komisiju (HELCOM),





kas izstrādā noteikumus un nosaka Baltijas jūras reģiona un piekrastes aizsardzības stratēģijas plānošanu un realizāciju.

Ja runājam par ekoloģijas jautājumiem, tad smagākā problēma Liepājas ostai ir Karosta un tur atstātais mantojums. Īpaši Liepājas Karostas kanāls, kur piesārņojums radies Krievijas kara flotes bezatbildīgas saimniekošanas rezultātā. 2001. gada rudenī tika nodota Liepājas Karostas kanāla rievsienu, kas norobežo piesārņoto kanāla daļu. Līdz ar to ir īstenota kanāla attīrīšanas projekta pirmā kārtā. Ar gandarijumu jāatzīst, ka ir realizēts vērienīgais jūras avārijas seku likvidēšanas projekts. 2002. gada oktobrī Liepājā pabeidza ku-

ģu radītā piesārņojuma ūdens pieņemšanas un attīrīšanas kompleksa celtniecību. Šādu iekārtu nepieciešamību nosaka MARPOL 73/78 un Helsinku konvencija «Par Baltijas jūras nepiesārņošanu».

Tie izgarojumi, kas izsauca lielu satraukumu pilsētas iedzīvotājos, vairāk bija nepatīkami nekā bīstami. Jāsecina, ka uzņēmums, sākot strādāt ar jaunu kravu veidu, nav izvērtējis visus apstākļus un iespējamās kravu apstrādes sekas. Protams, mēs nevaram par to uzņēmumu īpaši slavēt, taču tāpēc vien, ka viņi ir kļūdījušies, nevaram un arī negribam tūlīt aizliegt darboties. Kļūdas jālabo un nepilnības jānovērš. Tāpēc jau arī notiek pastāvīgs attīstības process. Tagad ir uzstādīti tādi tvaiku atsūkšanas mehānismi, kādu citur nav.

Par Liepājas ostas konkurenci

U. Sesks: – Liepājas osta ir gatava konkurencei, jo ostas attīstības dinamika ir pietiekoši pārliecinoša un optimistiska. 1992. gadā darbība tika sākta nevis no





Liepājas ostā joprojām bāzējas zvejas kuģi.

nules, bet gan no totāla mīnusa. Tad kravu sadale Baltijas jūras reģionā jau bija notikusi, bet, neskatoties uz to, tika veikta Liepājas ostas padziļināšana un infrastruktūras sakārtošana. Tagad droši var teikt, ka Liepāja ir moderna Eiropas osta. Par to, ka kravas arvien biežāk atrod ceļu uz Liepāju, liecina pieaugošais kravu apjoms. 2002. gadā Liepājas ostā kravu apjoms pārspēja plānoto, pat cerēto, un sasniedza 4,3 milj. tonnu. Dzelzceļa kravu apjomi pieauga par 78,4%, tāpēc jautājums par dzelzceļa tālāko attīstību vēl būs jārisina. Tā ir ļoti smaga un grūta problēma pilsētai, jo dzelzceļš šķērso nozīmīgu iebraucamo ceļu pilsētā. Ja pieaug kravu plūsma, un mēs tādu arī plānojam, tā var kļūt pilsētai ne vien aprūtināša, bet pat, jāatzīst, neiespējama. Pēdējā pusgada laikā dzelzceļa tālākās attīstības jautājums tiek skatīts un risināts ļoti augstā līmenī ne tikai kopā ar VAS «Latvijas dzelzceļš» valdību, bet arī valdības līmeni. Visi ir vienprātis, ka dzelzceļa attīstības jautājumu nevar risināt tikai pašvaldība, tas ir risināms valsts līmenī. Liepājas SEZ pārvalde kopā ar LDz iesniegusi valsts investīciju programmai projekta pieteikumu «Liepājas ostas dzelzceļa infrastruktūras attīstība», kas paredz izbūvēt Ziemeļu dzelzceļa parku gar Karostas kanāla dienvidu malu un no turienes gar jūru uz dienvidu pusi. Projekta īstenošana ļautu atslogot iebraukšanu pilsētā, dotu iespēju papildus apkalpot aptuveni 3 milj. tonnu kravu, radītu labvēlīgus priekšnoteikumus Karostas kanāla līdz šim nenoslogoto piestātņu izmantošanai, kas dotu aptuveni 300 jaunu darba vietu. Projekta izmaksas paredzētas 2,75 milj. latu apmērā, no šīs summas 200 tūkst. latu būtu pilsētas budžeta līdzfinansējums. Ja projekts netiks realizēts, par ostas attīstību runāt nevarēs. Tagad gaidām valdības

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





LSEZ SIA «Baltic Transshipment Center» pamatā apstrādā graudu kravas.

lēmumu. Kravas reāli ir sagādātas, bet tās nevar kvalitatīvi apstrādāt pagaidām neatrisinātās infrastruktūras izbūves problēmas dēļ. Par šo situāciju jau ir uztraukti uzņēmēji, jo reāli tiek kavēta operatīva kravu apstrāde, kas uzņēmējiem rada zaudējumus. Tā vien šķiet, ka tik dinamisku un salīdzinoši strauju ostas attīstību neviens nebija gaidījis.

Ostas dziļums nevar būt pašmērķis

U. Sesks: – 14 metru dziļums Liepājas ostā šodien nav reāli iespējams, jo kravu piestātnes ostā neparedz šādu dziļumu. Tās domātas 11 metru dziļumam. Bet nekādā gadījumā negribētos teikt, ka arī 14 metri Liepājas ostā ir utopija. Ja tiks izbūvēts šķidro vai gāzes kravu termināls, ko eventuāli varētu būvēt vēl neattīstītajā ostas daļā, tad jaunas piestātnes varētu projektēt 14 vai vēl vairāk metru dziļumam. Arī Karostas daļā varētu projektēt šādu dziļumu. Bet tā nebūs ostas pārvaldes iniciatīva. Ja ostā ienāks jauni investori, kuriem līdzīgs nāks jauni kravu veidi, tad viņu bizness būs noteicošais šo darbu finansēšanā un īstenošanā. Gribu gan teikt, ka jau šodien mūsu ostā ienāk 40 tūkstošu tonnu kuģi, un pašreizējām biznesa prasībām osta atbilst. Ja kāds aizrāda, ka mūsu kaimiņi Klaipēdā ostu padziļinājuši līdz 14 metru atzīmei, bet mēs kavējamies to darīt, es varu teikt – ostas rakšana nav mūsu pašmērķis, vienīgi bizness būs tas, kas izlems, cik dziļai jābūt ostai. Protams, Klaipēdas osta ir mūsu konkurents, taču savu pārākumu mēs varam pierādīt ar ostas pakalpojumu kvalitāti un cenām.

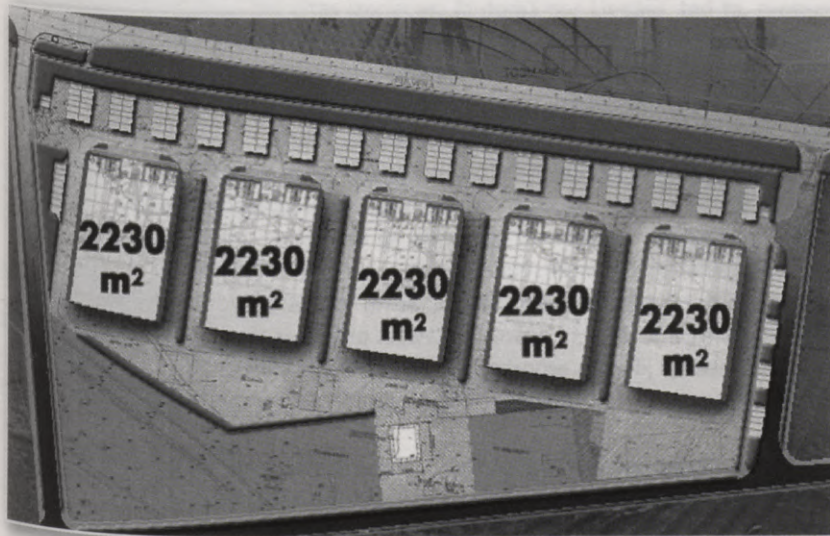


Industriālie parki nākotnei

Pašvaldība un SEZ kopīgi plāno realizēt divus industriālo parku projektus, bet trešais industriālais parks ir privāta iniciatīva. Šo parku koncepcijas gan ir dažādas, bet mērķis ir kopīgs – izveidot labvēlīgu biznesa vidi, radot īpaši izdevīgus noteikumus mazajam un vidējam biznesam. Industriālo parku izveidi ir noteicis investoru pieprasījums pēc telpām, kur attīstīt biznesu. Ostai pieguļošajās teritorijās tiek izveidotas ražotnes, samazinās izdevumi.

Liepājas domes attīstības pārvaldes priekšnieks **Gunārs Ansiņš**: – Ja runājam par Karostas industriālo parku, tas ir viens no pirmajiem industriālo parku projektiem valstī, kas radās jau 1998. gadā. Kopā ar Kanādas speciālistiem veicām izpēti un detālplānojumu šajā teritorijā. Karostas teritorija ir ļoti perspektīva. Parka celtniecībā tiks izmantotas metāla konstrukcijas, kas ir viegli montējamas. 42 ha platībā paredzēts attīstīt tradicionālo ražošanu, kā arī augstu tehnoloģiju un pievienotās vērtības produkcijas ražošanu. Ir veikta vides izpēte, izstrādāts detālplānojums. Plānotās izmaksas infrastruktūras sadaļā ir 3 milj. eiro, bet cilvēkresursu daļā – 2,2 milj. eiro.

Pulvera ielas industriālajam parkam 2002. gada aprīlī apstiprināts detālplānojums un apspriests skiču projekts. Tas paredz 33 773 m² lielā teritorijā ierīkot noliktavas un ražotnes. Teritorija tiks norobežota un apsargāta. Tajā būs vienota transporta kustības shēma, autostāvvietas, kravas laukumi. Šis industriālais parks atradīsies 3,5 km no prāmju termināla, 0,8 km no Liepājas maģistrālā ievadceļa un 4 km no lidostas. Finansējumam ir trīs scenāriji: apbūvi un labiekārtošanu veic

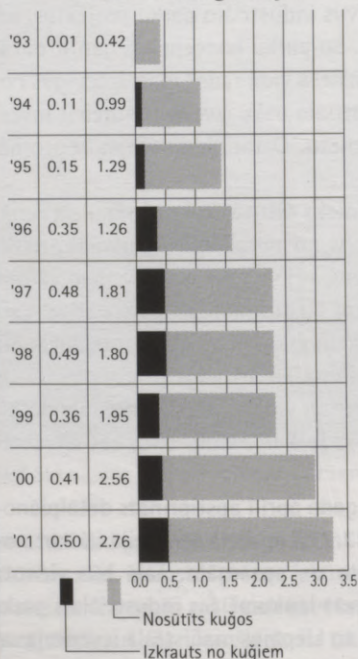


Pulvera ielas industriālā parka projekts.

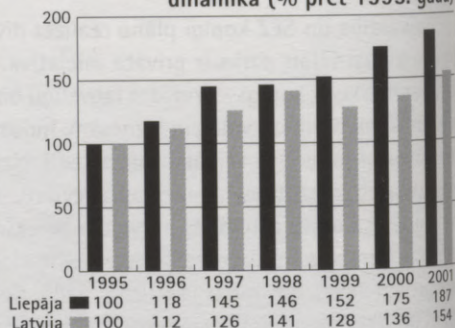
LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



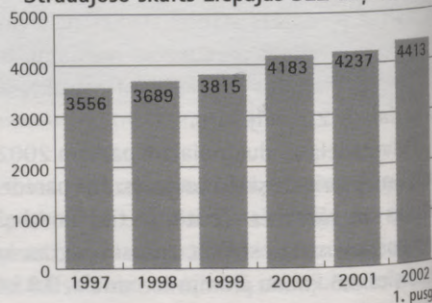
Kravu apgrozījums Liepājas ostā
1993.–2001. g., milj. t



Rūpniecības produkcijas kopapjoma
dinamika (% pret 1995. gadu)



Strādājošo skaits Liepājas SEZ uzņēmumos



nomnieks, komunikāciju un infrastruktūras izbūvi – LSEZ un pašvaldība; nomnieks veic tikai apbūvi, SEZ un pašvaldība sedz labiekārtošanu, komunikāciju un ēku būvniecību, piesaistot kredītresursus. Šis projekts ir salīdzinoši mazāks par KIP, tāpēc mazāki ir arī nepieciešamie finansu resursi.

U. Sesks: – Ja salīdzina vecos un jaunus laikus, ņemot vērā kvalitāti, šodien Liepājā darbojas sešas augstākās mācību iestādes, kas sagatavo speciālistus. Liepājā ir arī lidosta. Papildu vērtība ir tā, ka Liepājā saslēdzas visas loģistikas ķēdes. Salīdzinot ar citām pilsētām, Liepāja ir vairāk orientēta uz rūpniecību. Liepāja divas reizes pārsniedz saražoto uz vienu iedzīvotāju. Jaunie industriālie parki būs orientēti uz metāla apstrādi. Pašlaik pilsētā ir visai augsts bezdarba līmenis, tāpēc mums jāveido programmas, kas palīdzēs cilvēkiem iegūt jaunu kvalifikāciju. Bet mums ir arī iespējas cilvēkus pārorientēt un sagatavot jaunām specialitātēm.

Industriālajos parkos ostas pārvalde un pašvaldība nepiedalīsies ar savām investīcijām, mēs esam gatavi piedalīties infrastruktūras sakārtošanā, dzelzceļa, ceļu u.c. sakārtošanā. Esam atvērti biznesa cilvēkiem un gatavi izskatīt viņu priekšlikumus. Pretēji vēl nesnēgtajai pilsētai, mēs piedāvājam sadarbību un esam atklāti.



Likumdošana

– Savas intereses mēs aizstāvam, darbojoties asociācijās – esam LTBA biedri, piedalāmies lielo pilsētu asociācijā, lielo ostu asociācijā, ostu padomē. Ir mehānismi, kā to darīt. Mēs arī saprotam, ka daudzas lietas un jautājumi mums jāatrisina pašiem un jāprot saskatīt attīstības tendences un iespējas. Mūsu valsts ir jauna, tā nav tik bagāta kā Eiropas Savienības valstis, tāpēc gaidīt tādu brīnumu, ka būs neierobežoti finansu līdzekļi, ko ieguldīt katras konkrētas pilsētas attīstībā, būtu nepareizi. Ostā visa infrastruktūra tika uzbūvēta pamatā par valsts līdzekļiem. LSEZ likums arī deva ievērojamu atvieglojumu tālākai attīstībai. Ir arī nodokļu atvieglojumi, kas ievērojami veicina SEZ uzņēmumu darbību un attīstību. Tiek risināti dzelzceļa jautājumi. Bet vienmēr gribētos, lai tas notiktu ātrāk. Jautājums, kā jaunā valdība prātīs rast sadarbību ar Krieviju.

Liepāja un atpūta

U. Sesks: – Liepāja ir daudz darījusi, lai veicinātu tūrisma attīstību, taču tāda izpratnē kā Jūrmala vai Palanga tā par kūrortpilsētu nekļūs. Tāpat kā osta, arī pati Liepāja attīstās kā multifunkcionāla pilsēta. Tas dod iespēju piesaistīt ne tikai tūristus, bet arī ļaus attīstīt ražošanu, tirdzniecību un sadzīves pakalpojumus.

Īpaši vasaras sezonā pilsētā tiek rīkoti dažādi masu pasākumi un pilsētas svētki. Skaists pasākums, kas pilsētai piesaista lielu uzmanību, ir Jūras svētki, kuri, droši var teikt, nu jau kļuvuši par tradīciju. Svētku ietvaros rīkojam dažādus dziesmu festivālus, atrakcijas un citas izpriecas. Ja domā par Liepāju, tad tā, protams, tiek saistīta ar festivālu *veterānu* «Liepājas dzintars», kas jau daudzus gadus piesaista ļoti daudz skatītāju. Par atraktīvu pasākumu izvērties arī autorallijs.

Protams, mūsu lepnums ir *Zilais karogs* Liepājas pludmalē, kas kopā ar skaislu laiku vasarā piesaista tūristus un atpūtniekus.

Liepāja aicina, Liepāja rosina, Liepāja piedāvā iespēju. Katrs var izvēlēties to, kas attiecīgajā brīdī visvairāk nepieciešams.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Jau trešais industriālais parks Liepājā

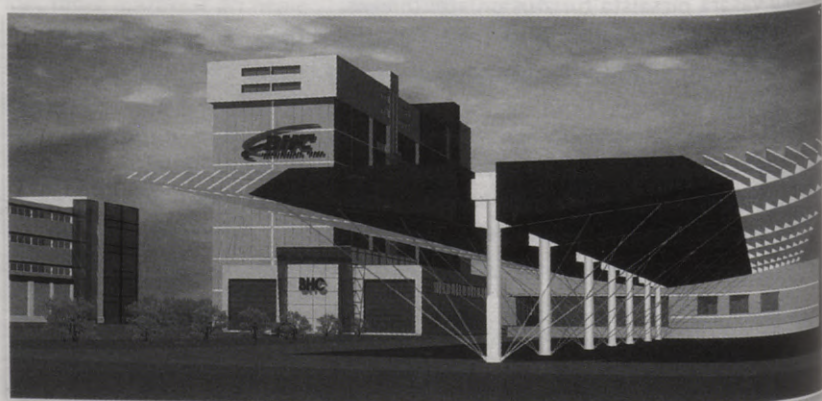
Industriālo parku izveide Latvijā aug plašumā, jo, šķiet, daudzi uzņēmēji ir gatavi pārņemt ārvalstu, piemēram, Īrijas pozitīvo pieredzi šo servisa infrastruktūru veidošanā.

*Blakus Karostas (42 ha) un Pulvera ielas industriālo parku projektiem Liepājas Labības produktu kombināta teritorijā 80 ha platībā (ar visu piegulošo zemi – 120 ha) vērienīgu projektu realizē 2001. gada 23. augustā dibinātā akciju sabiedrība «Baltic Holding Company» (BHC). Tās prezidents **IMANTS CIBULIS** mūs iepazīstina ar šobrid paveikto un iezīmē tos nākotnes sapņus, kam būs lemts piepildīties.*

Nozīmīgākais projekts – industriālais parks

– Pieaugot pieprasījumam pēc gatavām ražošanas, noliktavu un ofisa telpām mazo un vidējo uzņēmumu vajadzībām Latvijā kopumā, a/s BHC 2001. gadā uzsāka industriālā parka (IP) izveidi Liepājā, Kapsēdes ielā 3 un 3b. IP izveides nepieciešamību vienā no visdinamiskāk augošajām industriālajām pilsētām Latvijā veicināja lielā interese par uzņēmējdarbību Liepājas SEZ teritorijā – nodokļu atvieglojumi, IP izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis, neaizsalstošā osta, zemās ražošanas izmaksas un visas nepieciešamās infrastruktūras pieejamība.

BHC IP izveides mērķis ir atjaunot birstošo kravu uzglabāšanas elevatorus, uzstādīt iekārtas kultūraugu pirmapstrādei, īstenot vides projektus, kā arī izveidot ražošanas uzņēmumus, kuros izmantos jaunās tehnoloģijas ražošanas procesos.



«Baltic Holding Company» industriālā parka nākotnes vīzijas.



nodrošinot izstrādājumu augstu kvalitāti, ražošanas procesus organizējot atbilstoši ISO 9001 standartam.

Bijušās a/s «Liepājas labība» teritorijā esošās ēkas un būves ir pielāgojamas jebkura veida saimnieciskajai darbībai. Četrstāvu ēka izmantojama dažādu preču pārstrādes, komplektēšanas, pakošanas u.c. procesu veikšanai, preču ērtai transportēšanai izmantojami kravas lifti. Iespējama arī šīs ēkas pārveide par modernu noliktavu.

Vienstāvu ēka ir piemērota kravu uzglabāšanai, tāpat pastāv iespēja to pārveidot ražošanas telpās metālapstrādei, plastmasas izstrādājumu ražošanai utt.

Četru korpusu ēka izmantojama birstošo kravu (graudi, rapsis, soja u.c.) uzglabāšanai un pārstrādei.

BHC IP teritorijā iespējams izveidot atklātas noliktavu platības. Pašlaik tiek konstruēts moderns trīsstāvu administratīvais korpuss, kurā atradīsies ērti biroji, konferenču zāles, kafejnīca, kā arī atpūtas komplekss ar saunu un trenāžieru zāli.

BHC IP slēgto ražošanas telpu platība ir 21 500 m², asfaltēto ceļu un laukumu platība – 24 500 m². Te ir 1,93 km garš dzelzceļa pievedceļš, kā arī attīrīšanas iekārtas – 301 m³. Dabas gāzes klātbūtne ir būtiska ražotājiem.

To, ka trūkst noliktavu beramkravu glabāšanai, rāda kaut vai aizvadītās vasaras piemērs – mūsu sadarbības partneri bija gatavi tranzītā ievest 100 tūkst. tonnu rapša, taču mums nebija tādu noliktavu platību, kur tos uzglabāt.

Pašlaik BHC IP sācis darboties mehāniskais cehs, kur nodarbinām ap 40 cilvēku, tuvojās nobeigumam elevatora rekonstrukcija.



«Baltic Holding Company» prezidents Imants Cibulis.

Izglītībai jāklūst par eksporta precī

Augsti vērtējot izglītības lomu, a/s BHC sadarbībā ar Sanktpēterburgas Valsts universitāti 2002. gadā sāka strādāt pie tā, lai atvērtu šīs universitātes pārstāv-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



niecību Latvijā. Pēterā I dibinātās universitātes pārstāvēniecība Liepājā nodrošinās mūsu valsti, kā arī Igaunijas un Lietuvas jaunatnei iespēju studēt universitatē, kas šobrīd iekļaujas pasaules vadošo augstskolu pirmajā desmitā. Šo augstskolu beiguši arī mūsdienu dižākie prāti – ekonomists Uldis Osis, profesors Valdis Segliņš un citi latvieši. Ja ASV izglītība tiek uzskatīta par piekto eksporta preci, arī mums ir jādod iespēja iegūt pasaules klases izglītību un piedāvāt savas zināšanas starptautiskajā darba tirgū. Tieši tādēļ a/s BHC piedāvās spējīgākajiem jauniešiem studiju kreditus, kas noteikti pozitīvi atsauksies nākotnes Liepājas veidošanā.

Citi a/s BHC projekti

Pašlaik tuvojas nobeigumam a/s BHC galvenās ofisa ēkas – arhitektūras pieminekļa Kūrmājas prospektā 21 – rekonstrukcija. Te notiks gan studijas, gan tiks realizēti citi projekti – «BHC Tūre» un Informācijas tehnoloģiju centrs. Uzņēmums «BHC Tūre» sniedz tūrisma pakalpojumus, noformē vīzas, apdrošina ceļojumus, kā arī tulko dokumentus ar notariālu apstiprinājumu.

Savukārt BHC Informācijas tehnoloģiju centrs piedāvā svešvalodu apgūšanas individuālas programmas, iespēju apgūt iemaņas darbā ar dažādām datorprogrammām, kā arī datorvietas ar pastāvīgu interneta pieslēgumu izglītības nolūka. BHC IT Centrā jebkuram interesentam internetā ir pieejama informācija no «Lursoft» datu bāzēm.

I. Cibulis ir gandarīts, ka Liepāja veiksmīgi attīstās un ostā vēl ir daudz vietu jaunu piestātņu un infrastruktūras objektu būvniecībai. Molu ieskaitā ostā vēl ir gana plaša nopietniem starptautiskiem projektiem.

G. Loidēgs

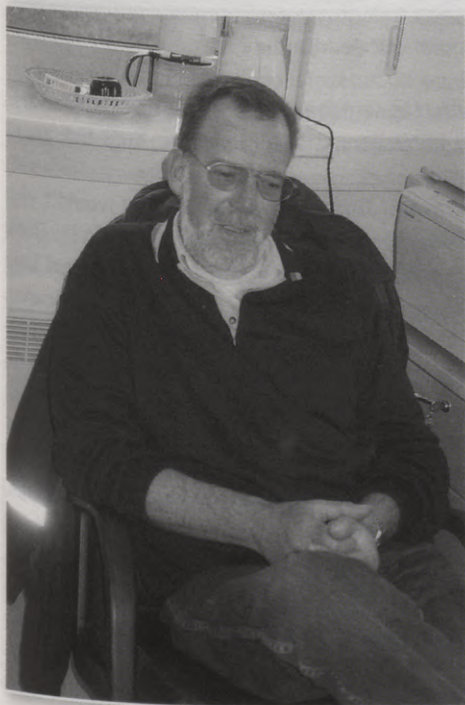


Dāņu uzņēmēji investē Karostā

Pārbraukuši Kalpaka tiltam, pamanām, ka pa betona plāksnēm klāto ceļu, kas ved iekšā Karostā un ir piedzīvojis visvisādas varas un to īstenošanu kaltos zābakus, cits pēc cita nogriežas pašizgāzēji. Lai gan kravas pārsegtas ar brezentu, jo smidzina rudenīgs lietus, tās nedaudz put – varbūt pelni, milti, nu nē – būs kaut kas saistīts ar graudiem. Cerībā, ka arī šoreiz spēsim atšķirt graudus no pelavām, sekojam mašīnām, līdz nonākam SEZ SIA «Baltic Transshipment Center», ko te, visapkārt valdošajā postažā, uzcēluši dāņi. Viņi nav nobijušies no vietējo iedzīvotāju kontingenta, prot ar tiem sadzīvot, vārdu sakot, ir integrējušies. BTC ir beramkravu termināls, kurā nodarbināti septiņi strādnieki un divas ofisa darbinieces. Pats šefs – termināla menedžeris – ir dānis Torbens Banks (*Torben Bjorn Banck*).

1996. gadā Torbena biznesa partneri ir sākuši interesēties par loģistikas iespējām Liepājas ostā. 1999. gadā sāka celtniecība, bet 2000. gadā beramkravu termināls Karostā jau bijis gatavs. Te paceļas noliktavas graudiem, sojas spraukumiem (izmanto lopbarībā), iesalam, zivju miltiem un citām beramkravām. BTC būtībā ir īsts tranzīta termināls – graudus no šejienes eksportē uz Skandināvijas valstīm, no ES ievēd iesalu Baltijas valstu alus darītāvam, no Dienvidāfrikas, Amerikas un Rietumeiropas – sojas spraukumus, savukārt zivju milti uz Baltkrieviju, Ukrainu un Krieviju caur BTC ceļo no Peru, Islandes, Marokas un Dānijas. Ļoti plašs piegādātājvalstu un saņēmējvalstu spektrs. Pats Torbens lieliski orientējas visos kravu virzienos, lešot, ka šogad pārkraus 300 tūkst. tonnu, bet 2005. gadā jau līdz pusmiljonam jātiek.

Kolektīvā valda veselīga radoša gaisotne. Te ir viņu otrās mājas, tādēļ ikviens darbinieks raugās, lai darbavieta būtu perfektā kārtībā, un, ticiet man,



Torbens Banks.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Kuģi tiek krauti graudi, kas tālāk tiks nogādāti Zviedrijā.

tur, kur nepārtraukti put beramkravas, tās saglabāt tīras nemaz nav tik vienkārši. Graudi put, putekļi kļūst lipīgi, taču konveijers strādā bez mitas. Kuģi tiek krauti graudi, kas tālāk tiks nogādāti Zviedrijā.

BTC nodarbojas ar specifiskām kravām. Termināla vadība cenšas ieguldīt vietējā infrastruktūrā, atbalsta Karostas kultūras centru un Labdarības fondu. Dānu uzņēmēji uztver Liepāju kā biznesam pateicīgu vidi, un viņi ir gatavi aicināt šurp izvērst savu biznesu arī citus tautiešus. Pagaidām kravu plūsma gan Austrumu, gan Rietumu virzienā ir stabila. Taujāts par BTC ieguldīto līdzekļu daudzumu, Torbens Banks neatbild tieši, šī sfēra nav publiskojama. Avīzēs minēti dažādi skaitļi, bet viņš tos ne apstrīd, ne noliedz. Viņaprāt, biznesa ētika nepieļauj plāpāšanu raugoties otra naudas makā.

Ir patīkami, ka Karosta atdzīvojas. Blakus arhitektūras un mākslas pērlei Svētā Nikolaja Jūras katedrālei, ko ieskauj sastatnes, nav tikai iznīcība un panikums. Savu vizuālo efektu iegūst gan Jūras spēku Mācību centrs (Ūdenslīdēju skola, vēl atjaunojamais Virsnieku saieta nams), gan jaunie industriālie objekti – kā BTC termināls. Vēl tikai jārekonstruē Kalpaka tilts, lai tas nekavētu uzņēmējus, kuru pietāstnes atrodas Karostā un kuru darbība ir visnotaļ atkarīga no Kalpaka tilta funkcionēšanas.



Latvijas mazās ostas – no pagātnes tālēm līdz mūsdienų realitātei

Latvijas mazās ostas varam nosaukt par piekrastes iedzīvotāju saimniecisko aktivitāšu krustpunktiem, to dzīves veida uzturētājām vairāku gadsimtu garumā. Ar zvejniecību un jūras kravu pārvadājumiem Latvijā nodarbojas jau no tālas senatnes. Ostas vai vienkāršas dažāda veida kuģu pieturvietas bija nepieciešamas kravu vai zvejas lomu apstrādei, glabāšanai, te pietauvojās kuģi un tika veikts to remonts. Dažāds bija Latvijas mazo ostu liktenis vēsturiskajām pārmaiņām bagātajā 20. gadsimtā.

20. gadsimta raksturīga iezīme – Latvijas mazās ostas darbojās kā zvejas ostas. No 20. gs. sākuma Latvijas piekrastē izveidojās zvejnieku kooperatīvu tīkls ar savu piekrastes zvejas floti, saimnieciskajām ēkām. Jau 1934. gadā Latvijā bija 44 zvejniecības kooperatīvi, 1938. gadā tika uzskaitīti 75 zvejnieku ciemati, kuros dzīvoja ap 12 000 iedzīvotāju. To pamatnodarbošanās bija zvejniecība, un zvejas ostas bija nepieciešamas kā nozares attīstības atribūts. Pēc 1. pasaules kara 20. gs. 20 – 30. gados tās tika rekonstruētas un paplašinātas.

Baltijas jūras Kurzemes piekrastē vistālāk dienvidu virzienā atradās Papes osta. Tā jāpiemin pagātnes formā, jo mūsu dienās par tās kādreizējo eksistenci liecina tikai sagrauto molu fragmenti. Papes ostu būvēja no 1928. līdz 1936. gadam. Pēc 2. pasaules kara tur darbojās zvejnieku kolhoza «Boļševiks» brigāde. 20. gs. 70. gados visā Latvijā notika zvejnieku kolhozu apvienošanās process, un Papes osta netika pienācīgi noslogota. Savu «melno darbu» padarīja arī 1967. un 1969. gada viesuļvētras, sagraujot ostas piestātnes un molus. Tā arī neatjaunota, Papes osta 1972. gadā tika likvidēta.

Pāvilostas ostai ir senāka vēsture. Tās celtniecības iniciators Upes muižas barons O. fon Lilienfelds finansēja Sakas upes grīvas padziļināšanas darbus. Ostu izbūvēja 1878.–1879. gadā, izveidojot ap to Pāvilostas ciemu. Pāvilosta bija ne tikai zvejas, bet arī kravu osta. 1926. gadā uz ziemeļu mola uzbūvēja astoņus metrus augstu būvniecību, 30. gados notika Pāvilostas molu rekonstrukcija. Ostas «ahileja papēdis» bija nepieciešamība nepārtraukti uzturēt dziļumu ostas kanālā. 1928. gada Kuģniecības gadagrāmātā atzīmēts, ka Pāvilostai, tāpat kā Ainažu ostai, nav lielu izredžu pacelt kravu apgrozību. Iemesls – tā ir sekla osta, kas pieejama tikai piekrastes zvejas laivām un sekli peldošiem kuģiem. 40. gadu beigās tur nodibināja zvejnieku kolhozu «Dzintarjūra». Jau pieminētās zvejnieku kolhozu apvienošanās dēļ 1975. gadā «Dzintarjūra» likvidēja, un turpmāk Pāvilostā darbojās Liepājas zvejnieku kolhoza «Boļševiks» brigāde. Līdz ar to kuģu kustības intensitāte ostā samazinājās.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATĀ
2002



Iepretim Kolkas ciemam saglabājies 190 m garš dzelzsbetona muliņš, kas paredzēts piekrastes zvejnieku vajadzībām. 120 metru attālumā no tā atrodas koka muliņš, kura viena daļa vēl tagad ir lietošanas kārtībā. 360 metrus tālāk uz ziemeļiem no dzelzsbetona muliņa varam atrast vēl vienu sabrukušu muliņu. Ja šeit veiktu atjaunošanas darbus, tad būtu iespējams izveidot Kolkas raga apkaimes zvejniekiem vietējas nozīmes ostas punktu.

Rojas ostai ir visnenākā vēsture. Kā kuģu pieturvietu tā minēta 1387. gadā. Kurzemes hercogu laikos izmantota par kokmateriālu, lauksaimniecības produktu u.c. preču eksportostu un hercogu karakuģu būves vietu. Rojas zvejas ostas izbūvi 19. un 20. gs. mijā sāka amatnieks E. Freijs ar saviem dēliem. 1908.–1910. gadā izbūvēja patvēruma ostu un 210 metrus garu aizsargdambi. 1933. gada 24. augustā vētra dambi izpostīja. 30. gados tapa ostas hidrotehniskās būves – pāļu moli un akmens dambji, Rojas upi iztaisnoja ar zemessmēlēja «Rāpulis» palīdzību. Atšķirībā no Pāvilostas un Papes zvejnieku kolhozu centralizācijas process Rojas ostas attīstību tikai sekmēja. Zvejnieku kolhoza «Banga» apvienoja bijušo kopsaimniecību, tai skaitā Kolkas zvejnieku kolhoza «Brīvais zvejnieks» darbaspēka un tehnikas resursus un 70. gados kļuva par Rīgas liča ZR piekrastes zvejniecības centru. Tas pozitīvi ietekmēja Rojas ostas attīstību.

Ar padomju varas iestāžu lēmumiem (LPSR MP 01.06. 1946.g. lēmums Nr. 160 un PSRS MP 21.09.1949.g. lēmums Nr. 3670 «Par zvejas ostu organizāciju LPSR zivju rūpniecības sistēmā») tika mainīts Rojas un arī Ainažu, Salacgrīvas Skultes, Engures, Mērsraga ostu statuss. Tās kā ostu punkti no 1949. gada līdz 90. gadu sākumam nokļuva Rīgas jūras zvejas ostas uzraudzības dienesta pakļautībā. Rīgas jūras zvejas osta ar Vissavienības organizācijas «Baltmorgidrostroj» 422. celtniecības pārvaldes palīdzību veica mazo ostu objektu (piestātņu, molu u.c.) celtniecību un rekonstrukciju. Tas bija neviennozīmīgs lēmums, jo bieži vien šajos darbos Rīgas jūras zvejas osta vispirms ievēroja savas intereses un attiecībā uz Riju u.c. mazajām ostām darbojās pēc t.s. atlikuma principa. 1972. gadā Rojas ostā pabeidza hidrotehniskos darbus. No 1969. līdz 1972. gadam uzcēla 691 garu dienvīdu molu, tomēr arī turpmāk bija nepieciešami atsevišķi ostas labiekārtošanas darbi. 1976. gadā un 1981.–1982. gadā tika veikti ostas akvatorijas un ostas pieejas kanāla padziļināšanas darbi.

Mērsraga osta – zvejas osta. Tās celtniecības darbi galvenokārt veikti no 1927. gada līdz 1931. gadam. Te jau atradās 1875. gadā celtā 18,5 metrus augstā bāka un 1842. gadā izraktais 4 km garais kanāls, kurš savienoja Engures ezera ziemeļdaļu ar jūru. 1927. gadā molu garums bija 800 un 790 metri, gadu gaitā mols vajadzēja atjaunot – 1970. gadā to garums bija tikai 378 metri (ziemeļu mols) 289 metri (dienvīdu mols). 1974.–1977. un 1981.–1982. gadā te veikti ostas akvatorijas padziļināšanas darbi. Pēc 2. pasaules kara Mērsraga osta bija zvejnieku kolhoza «1. Maijs» bāzes vieta.





Engures apkaime pie Rīgas liča jau bijusi pazīstama no 17. gs. kā manufaktūru un kuģu būvētavas atrašanās vieta, šeit bija arī hercoga Jēkaba osta. Pēc 2. pasaules kara tā funkcionēja kā zvejas osta, un visu tās darbības laiku te nācies cīnīties ar lielu smilšu sanešu masu un veikt padziļināšanas darbus. Līdz 90. gadu sākumam šeit bija zvejnieku kolhoza «Padomju zvejnieks» bāzes vieta. 1970. gadā dienvidu mola garums bija 480 metri, ziemeļu mola – 410 metri.

Lielupes ostas īpatnība bija tāda, ka tā atradās Latvijas kūrortpilsētas teritorijā un vienlaikus bija ekonomiski spēcīgā zvejnieku kolhoza «Uzvara» bāzes osta. Tāpat kā Engurē, arī Lielupes ostā vajadzēja veikt pastāvīgus akvatorijas padziļināšanas darbus, lai pasargātu to no piesērēšanas.

Rīgas liča austrumu piekrastē atrodas divas Latvijas mazās ostas – Skulte un Salacgrīva. Ainažu osta savu slavenu vēsturi beidza pēc 2. pasaules kara. Kuivīžu osta pēc zvejnieku arteļa «Enkurs» pievienošanas Salacgrīvas «Brīvajam vilnim» palika par tā sīko zvejas kuģu un motorlaivu uzturēšanās vietu. Pašreiz ostas piestātnes ir sabrukušas un nav derīgas kuģu pietauvošanai, kuģu kanāls piesērējies, un ostā var ienākt tikai zvejas laivas. Ainažu ostu pēc 2. pasaules kara neatjaunoja, kaut arī 1946. gadā un pavisam nesen, 90. gadu sākumā, tika izstrādāti tās atjaunošanas projekti. 1986. gadā jūrā iegāzās ostas bāka, ir saglabājušies 610 metrus garā akmens dambja un 423 metrus garā viļņlauža fragmenti. Neskatoties uz visu iepriekš minēto, pilnīgi iespējams, ka Ainažu ostas atjaunošanas jautājums pēc kāda laika varētu atkal kļūt aktuāls. Kā aizmirsta liecība par pagājušajiem laikiem stāv arī sabrukušais Tūjas muliņš, kas nav lietojams par kuģu piestātni.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Salacgrīvas ostas izaugsme par Latvijas ekonomiski spēcīgāko mazo ostu notikusi pēdējā laikā, 20. gs. 80.–90. gados. Līdz 20. gs. sākumam tā bija galvenā Ziemeļvidzemes kokmateriālu un lauksaimniecības preču eksportosta. Ostas darbību apgrūtināja sēkļi pie ieejas (dziļums 1–1,5 metri). Ostas attīstību kavēja kaimiņostas Ainažu izaugsme, un 20. gs. 20.–40. gados Salacgrīva kļuva par zvejas ostu. Pēc 2. pasaules kara te bija zvejnieku kolhoza «Brīvais vilnis» bāzes vieta. 1974.–1975. un 1976.–1978. gadā ostā veica kuģu kanāla un akvatorijas padziļināšanu, pagarināja molus. 1970. gadā ziemeļu akmens mola garums bija 900 metru, dienvidu mola – 400 metru. Salacgrīvas ostas ekonomiskā attīstība 20. gs. pēdējās desmitgadēs pieauga, jo kaimiņostas Kuiviži un Ainaži savu nozīmi bija zaudējušas.

Skultes ostas izbūves darbus vadīja LR Jūrniecības departaments laika posmā no 1937. līdz 1939. gadam. Celtniecības darbu nobeigumā LR Valsts prezidenta K. Ulmaņa atklātais piemiņas akmens uzsver to lielo nozīmi, kādu Latvijas mazajām ostām veltīja Latvijas valdības 20. gs. 20.–40. gados. Šajā laikā arī tika rekonstruētas un izbūvētas mazās ostas, lai aktivizētu saimniecisko dzīvi dažādos Latvijas nostūros. Skultes osta, tāpat kā citas, bija zvejas osta, te atradās zvejnieku kolhoza «Zvejnieks» centrs. Izveidojusies Aģes upes grīvā ar vismazāko piestātņu garumu no Latvijas mazajām ostām. 1970. gadā ziemeļu mola garums bija 180 metru, dienvidu – 120 metru. 1985. gadā ar 540 tonnu kravu apgrozījumu Skultē bija vienā no pēdējām vietā starp mazajām ostām (Salacgrīvai – 11 214 tonnas). Arī Skultes osta visstraujāk attīstījās 20. gs. 90. gados.

LR neatkarības atjaunošana 1991. gadā kardināli mainīja Latvijas mazo ostu saimniecisko nozīmi, kravu apjomus, kravu veidus un ar ostām saistīto cilvēku dzīvi. Tas ir cits laikmets un pavisam cits mazo ostu dzīves stāsts.

A. Čekuls



Mazās ostas vēlas dzīvot

Kas attiecas uz mazajām ostām, tad to sāpīgākais jautājums ir *iekšējās problēmas* – tāda kā pabērna loma lielo Latvijas ostu paēnā, jo bieži vien liekas, ka mazās ostas nevienam nav vajadzīgas. Bet šāds uzskats nebūtu pieņemams, jo, ja palūkojamies kartē, tad redzam, ka tās izvietojušas gar visu jūras piekrasti. Bet piekraste – tie ir arī cilvēki, kuri šeit dzīvo un strādā. Tāpēc mazās ostas ir sevišķi svarīgas tieši reģionālās attīstības kontekstā. Ja aplūkojam mazo ostu iespējas, tad redzam, ka šeit cilvēki nodarbojas ar zvejniecību, zivju apstrādi, bet īpaši pēdējos gados arvien nozīmīgāku vietu ieņem arī jahtu tūrisms. Jūras tūrisms var kļūt par stabili ienākumu avotu piejūras ciematu iedzīvotājiem, tādā veidā radot jaunus pakalpojumu veidus blakus jau tradicionālajai zvejniecībai un ostas operācijām. Bet šeit arī cilvēkiem jābūt sagatavotiem, lai viņi pilnvērtīgi varētu iesaistīties piedāvātajā aprītē.

Kā piemēru var minēt Pāvilostu, kur atklāta jahtu osta, uzbūvēta peldoša jahtu piestātne apmēram 20 jahtām, uzcelta jauna jahtu servisa ēka un padziļināta pati osta. Lidz šim Pāvilsta nevarēja lepoties ar popularitāti burātāju vidū, jo ostu gadā apmeklēja tikai aptuveni 50 jahtu. Jahtu ostas izbūve mazpilsētai ir ļoti liels solis tālākā attīstībā. Jaunās jahtu ostas izbūvē ieguldīti apmēram 24 tūkst. latu, kas no Eiropas Savienības programmas *PHARE Interreg* tika piešķirti *SuPort-Net* Pāvilstas pilotprojektam.

Kā uzskata mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis, interese par Baltijas valstīm pieaug pietiekami dinamiski un tuvākajos gados var pieaugt vēl intensīvāk. Iespēja tradicionālajiem atpūtas veidiem pievienot vienu vai vairāku dienu jūras braucienus dotu iespēju piesaistīt vairāk tūristu. Analizējot Skandināvijas valstu piedāvāto pakalpojumu spektru, var secināt, ka interese par jūras tūrisma ir noturīga. Diemžēl jūras tūrisma attīstību var aizkavēt apstākļi, ka ne visās Latvijas mazajās ostās ir sakārtots robežas šķērsošanas jautājums, kā, piemēram, tas ir Engurē. Bet jācer, ka valsts institūcijas atbalstīs muitas un robežsardzes punktu izveidi. Nedrīkst aizmirst arī to, ka ārzemju un mūsu pašu tūristiem ļoti svarīgi ir nokļūt sakārtotā sociālajā vidē un būt pārliecinātiem par drošību.

Vēsturiski tā dēvētās mazās ostas ir attīstījušas kā zvejas ostas. Loģiski, ka tām nekad nav bijuši vajadzīgi tādi dziļumi, pēc kādiem tiecas lielās ostas. Taču kaut kādi dziļumi jau ostā ir nepieciešami, un, tos regulāri neuzturot, ostas *mutei* priekšā var nostāties smilšu sēres, tādējādi osta kļūst nekuņģojama, tātad neizmantojama.

Latvijas Ostu padome savulaik pieņēma lēmumu palīdzēt mazajām ostām uzturēt dziļumus, lai tās varētu meklēt iespējas, kā attīstīt biznesu. Te nu gan jāatzīst, ka šī palīdzība mazajām ostām nāca no lielo ostu nopelnītās naudas, kas satēca Ostu attīstības fondā. Jau pirms vairākiem gadiem Latvijas Ostu padomes

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





Skultes osta.

sēdēs arvien noteiktāk sāka izskanēt viedoklis, ka lielās ostas vairs nevēlas uzturēt un pabalstīt mazās, jo tās piedalās kravu transportēšanā, tāpēc zināmā mērā uzlūkojamas par konkurentēm. Šobrīd mazo ostu atbalsta jautājums Latvijā joprojām ir aktuāls un jārisina. Īpaši jau tāpēc, ka 2002. gadā beidz darboties Ostu attīstības fonds.

Arī Satiksmes ministrija apsver iespēju lielāku atbildību par mazajām ostām deleģēt tieši pašvaldībām, tādējādi mazinot arī savu atbildības daļu par stagnāciju šajās ostās.

Bet stagnācija mazajās ostās ir neapstrīdama, un par pamatproblemu tiek nosaukts naudas trūkums infrastruktūras uzturēšanai. Kravu apgrozījums 2002. gadā rāda, ka Rojas osta savā attīstībā ir apstājusies, bet Mērsraga un Salacgrīvas ostās kravu apjomi krituši. Vienīgi Skultes ostai pēdējo gadu laikā ir izdevies panākt ievērojamu kravu apjoma pieaugumu un iegūt Latvijas ceturtās lielākās ostas statusu. Skultes osta ir sākusi stabili attīstības ceļu, kravu apjoms, salīdzinot 2001. un 2002. gadu, ir pieaudzis par 27,6%.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters uzskata, ka patiesībā tā saukto mazo ostu stāvoklis ir nepievilcīgs, ja runa ir par kravu apgrozījumu, jo nav jūtamas nekādas pozitīvas tendences jaunu kravu piesaistē. Skulte viena pati apstrādā aptuveni 70% no visu mazo ostu kravu apjoma. Pēc Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja domām, pozitīvā Skultes attīstības tendence turpmāk tikai pieaugs, jo salīdzinājumā ar citām reģionālajām ostām tai ir izdevi-





gāks ģeogrāfiskais stāvoklis, bet pats svarīgākais ir tas, ka ostas pārvalde un valde veikušas pamatīgu darbu, infrastruktūras sakārtošanai piesaistot privāto investoru finanses. Nākotnē daļu no Rīgas kokmateriālu kravām varētu pārņemt Skulte. Skultes ostas pārvaldnieks Ervīns Grāvītis kravu straujo pieaugumu skaidro ar iepriekšējos gados ieguldīto darbu ostas attīstībā un rekonstrukcijā, kā arī ar sti-vidorkompāniju aktīvo darbību. Ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka arī nākotnē ostas attīstība būs atkarīga no tā, cik lielas investīcijas varēs ieguldīt tās uzturēšanā un rekonstrukcijā. Bet, izvērtējot Skultes kā jahtu ostas tālāku attīstību, E. Grāvītis nenoliedz, ka ostai ir attīstības iespējas, taču arī piebilst – lai par tādu izveidotos, jāiegulda nauda tieši tās infrastruktūras sakārtošanā, kas nodrošinātu servisu jahtu tūrismam. Bet šī servisa nodrošināšanu nevar uzņemties ostas pārvalde, te iniciatīva jārada privātajam biznesam.

Žēl, bet Mērsraga un Salacgrīvas ostas vairs nespēj sasniegt iepriekšējo gadu rezultātus. Salacgrīvai un Mērsragam būs jāpieliek lielas pūles, lai nākotnē apgrozījums pieaugtu. Taču jau tagad ir skaidrs, ka arī šīs ostas turpinās strādāt un dot darba vietas apkārtnes iedzīvotājiem.

Ielūkojoties Latvijas jūras piekrastes un mazo ostu attīstībā, jāizdara vairāki secinājumi. Ir nepieciešama valsts un pašvaldību tālākās darbības stratēģija, lai atrisinātu mazo ostu izdzīvošanas un turpmākās attīstības garantijas. Cilvēki, kas šeit dzīvo un strādā, vēlas būt pārliecināti par savu nākotni. Tieši šeit – Baltijas jūras piekrastē.

Mazo ostu problēmas – Jūrniecības savienības uzmanības lokā

Mazo ostu jautājums bija Latvijas Jūrniecības savienības valdes 13. novembra sēdes uzmanības lokā. Šajā sēdē piedalījās Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis un visu mazo ostu pārvaldnieki. Satiksmes ministrija uz sēdi bija deleģējusi Investīciju departamenta speciālistu Jāni Lagzdoni.

Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs J. Megnis:

– Mēs esam priecīgi tieši šajā sabiedrībā runāt par Latvijas mazo ostu problēmām. Un problēmu, protams, netrūkst.

Ļoti lielā mērā jau tāpēc, ka saskaņā ar Ostu likuma 14. pantu no 2003. gada netiks veikti atskaitījumi Ostu attīstības fondā. Tas nozīmē, ka šis fonds vairs nevarēs realizēt valsts īpašuma uzturēšanu mazajās ostās atbilstoši Ostu likuma 20. panta 2. punkta 2. apakšpunktam. Praktiski tas nozīmē mazo zvejas ostu – Lielupes, Engures un Pāvilostas – slēgšanu līdzekļu trūkuma dēļ un attīstības tempu krišanos Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas un Rojas ostās, kuras bez zvejas nodarbojas arī ar kravu eksportu. Gribu uzsvērt, ka visas mazās ostas ir Latvijas piekrastes reģionu ekonomiskās aktivitātes centri, kur sev iztiku nopelna vairāk nekā 50% piekrastes iedzīvotāju. Daļa pašvaldību, kuru teritorijās atrodas mazās ostas, pat ir

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



donori pašvaldību izlīdzināšanas fondā. Uzskatu par nekorektu sabiedrībā uzturēto mitu par to, ka mazajās ostās nelietderīgi tika iztērēti miljoniem latu. Laikā no 1995. līdz 2002. gadam mazajām ostām no Ostu attīstības fonda ir izlietoti 1,5 milj. latu, kas ir 21% no šā fonda budžeta. No 1995. līdz 2002. gadam valsts piešķirtā nauda veido tikai 14% no kopējām ostu pārvalžu un privātajām investīcijām mazajās ostās.

Esam vērsušies Saeimā un valdībā ar lūgumu, lai pēc Ostu attīstības fonda faktiskās likvidēšanas 2003. gadā mazās ostas atbalstītu no valsts budžeta. Kad šo priekšlikumu Saeimā noraidīja, griezāmiem Satiksmes ministrijā, lai tā palīdz tālāk risināt jautājumu. Esam saņēmuši atbalstu no Satiksmes ministrijas, jo ir izstrādāti projekti valsts īpašumu uzturēšanai mazajās ostās. Tāpēc darām visu, lai mūs izdzirdētu un saprastu.

Taču jāatzīst, ka mūs ļoti nemīl Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā. Tur valda uzskats, ka mazās ostas ir nevajadzīgas un neperspektīvas. Bet visi aizmirst, ka tās dod reģioniem attīstību. Uz katru kravas tonnu vien valsts nodokļos saņem 240 latus. Nedrīkstam pieļaut, ka amatpersonas gluži vienkārši nesadzird mūsu argumentus. Tāpēc arī esam vērsušies pie Jūrniecības savienības, lai saņemtu politisko fonu, kas palīdzētu ietekmēt tieši politiskos procesus. Mūsu kopīgās aktivitātes ir nepieciešamas, lai mazās ostas izdzīvotu.

Pagaidām mēs runājam tikai par valsts īpašuma uzturēšanu mazajās ostās, un tas vēl joprojām ir Satiksmes ministrijas pārraudzībā.

Būs pieejami strukturālie fondi

Ostu attīstības fonds beigs pastāvēt, un nauda, kas līdz šim tika piešķirta mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai, būs jāmeklē citos makos. Pašreiz tiek aktualizēts jautājums par mazo ostu uzturēšanu no valsts budžeta. Taču vēl pāris gadiem būs pieejami arī Eiropas strukturālie fondi, kas pēc pašreiz valdībā šā uzskata varētu būt tāda kā panaceja mazo ostu nelaimju likvidēšanai. Vai tā būs? Vai pašvaldības, kuru teritorijās atrodas mazās ostas, un pašas ostu pārvaldes būs gatavas paņemt to naudu, ko Eiropa gatava dot? Vai būsīm pietiekoši gudri un pat viltīgi, lai pierādītu savu projektu dzīvotspēju? Un ne mazāk svarīgi ir arī tas, vai mūsu valsts būs spējīga piedalīties ar savu līdzfinansējumu. Lūk, ko par piedalīšanos dažādu projektu izstrādē un realizācijā domā paši mazo ostu pārvaldnieki.

Pāvilostas pārvaldnieks Zigmunds Smirnovs:

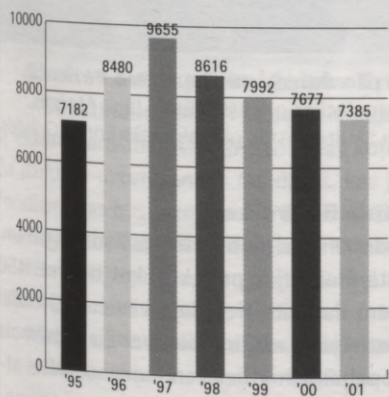
– Mēs vienmēr esam gatavi piedalīties jaunu projektu izstrādē. Sagatavojām projektus valsts investīciju saņemšanai, kas ļāva mums gadā saņemt 20 tūkst. latu no valsts budžeta dziļumu uzturēšanai ostā. Esam ieguvuši pieredzi dalībai starptautiskos projektos.



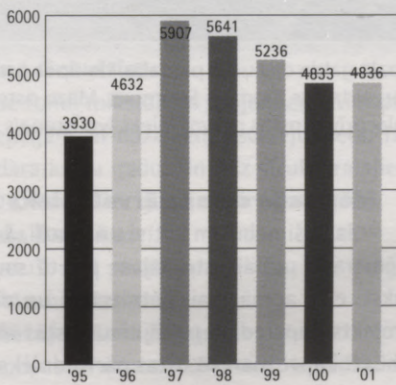
Ostu attīstības fonda izlietojums mazo ostu attīstībai 1995. – 2002. gadā

Gads	Fonda budžets (tūkst. Ls)	Izlietots mazo ostu att. (tūkst. Ls)	%
1995	1080	275,3	27
1996	1070	59,5	5,5
1997	1015	176,7	18
1998	1000	253,1	25
1999	840	187,9	22
2000	800	82,1	10
2001	800	42,2	5,3
2002	450	420	94

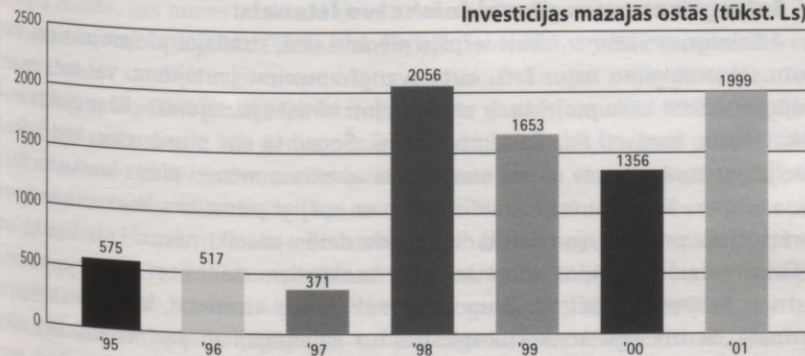
Nodokļi, kurus samaksājuši mazo ostu teritorijās strādājošie uzņēmumi (tūkst. Ls)



Strādājošo skaits mazo ostu uzņēmumos



Investīcijas mazajās ostās (tūkst. Ls)





Apalā galda diskusijā piedalās Lielupes ostas pārvaldnieks Jānis Arnicāns, Pāvilstas pārvaldnieks Zigmārs Smirnovs, Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis, Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais un Skultes ostas pārvaldnieks Ervīns Grāvītis.

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika:

– Ja paši nebūsim aktīvi un zinoši, daudzas lietas mums vienkārši aizies garām. Piemēram, pašlaik strādājam pie tā sauktā Flandrijas projekta, kas nozīmē 450 tūkst. eiro apmācībai, pētniecībai un citiem darbiem tieši šajā virzienā. Diemžēl projekts neparedz ieguldījumus ostas akvatorijas padziļināšanā vai Ziemeļu mola izbūvē. Tāpēc man kā ostas pārvaldniekam pagaidām atliek cerēt vien uz valsts atbalstu infrastruktūras uzturēšanā.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais:

– Salacgrīva vienmēr meklē iespēju pierādīt sevi, strādājot pie projektiem, kas ļautu sakārtot mūsu ostu. Taču būtu svarīgi apspriest jautājumu, vai mēs esam spējīgi izstrādāt kādu projektu. Ir vēl viens ļoti būtisks jautājums – kā projekts nonāk, teiksim, konkrēti līdz Salacgrīvas ostai. Šogad tā nav pirmā reize, kad informācija par konkursu pie mums nonāk tikai apmēram mēnesi pirms konkursa termiņa beigām. Tādā situācijā praktiski neesam spējīgi piedalīties konkursā ar konkurētspējīgu projektu, jo mēneša laikā tādu darbu paveikt nevar. Līdz šim tā arī netiekam skaidrībā, kāpēc informācija par konkursiem mēnešiem ilgi klejo pa ministrijas kabinetiem, bet līdz mums nenonāk. Rodas aizdomas, ka tas tiek darīts apzināti, lai izdevīgu konkursu «piespēlētu» vajadzīgajiem partneriem, bet mēs kalpojam par statistiem kārtējam ķeksitim.





Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, Engures ostas pārvaldnieks Andris Kalnozols un Jūras akadēmijas studentu padomes priekšsēdētājs Pāvils Rebenoks.

Skultes ostas pārvaldnieks Ervīns Grāvītis:

– Strukturālie fondi ir tā sauktie mīkstie fondi mīkstajiem projektiem. Mēs paši esam nodrošinājušies ar attīstības koncepcijām, ar dažādiem apcerējumiem. Taču dziļumu uzturēšana ir tas darbs, kas jā dara katru gadu. Un līdz strukturālajiem fondiem, kas būs pieejami ne ātrāk kā 2004. vai 2005. gadā, vēl ir jānodzīvo.

Rojas ostas pārvaldnieks Osvalds Bergāns:

Nevaram lepoties, ka esam sekmīgi pratuši sevi parādīt projektos. Mēs mēģinājām piesaistīt līdzekļus no *Sapard* projekta, bet nepaveicās.

Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis:

– Fondus, kas jau tagad ir bijuši pieejami, esam centušies izmantot. Kādas būs Latvijas iespējas pretendēt uz strukturālajiem fondiem? Kā kolēģi jau teica, tā būs mīkstā nauda, kas mums praktiski daudz neko nedos. Protams, ar atsevišķiem izņēmumiem. Kad Latvija būs iestājusies Eiropas Savienībā, mazās ostas pamatā varēs pretendēt uz diviem fondiem. Viens no tiem ir Eiropas reģionālās attīstības fonds, kas veido 60% no kopējā finansējuma un gadā ir aptuveni 100 tūkst. eiro. To Latvija varēs saņemt trīs gadus pēc iestāšanās ES. Otrais ir «Zivju saimniecības instruments» – tā divaini nosaukts fonds, uz kura naudu varēs pretendēt tās mūsu mazās ostas, kas nodarbojas tikai ar zvejniecību. Šo naudu nevarēs izmantot ne dziļumu uzturēšanai, ne molu rekonstrukcijai un būvei, ne hidrotehnisko būvju un piestātņu uzturēšanai. Taču nedrīkst arī aizmirst, ka visos šajos projektos valstij ir jāpiešķir 25% līdzfinansējumu, izņēmumu gadījumos līdzfinansējums var būt 20%. Praktiski nav tādu atklājumu, kas jau tagad mums nebūtu zināmi. Mēs darām darbu, par ko skaļi nerunājam.



Ari ostas attīstības plāns līdz 2004. gadam visām mazajām ostām ir izstrādāts. Tas nepārprotami rāda, ko attiecīgajā ostā vispār var pasākt. Labu mērķu vadīts, Ostu programmu sāka veidot bijušais vides valsts ministrs Indulis Emšis, no viņa šo darbu pārņēma Inese Vaidere. Vēlāk programmu rūpīgi iesēja, un tā nonāca pie toreizējā premjera Andra Šķēles, kur gliiti iegūla atvilktņē. Daudzas lietas, kas toreiz bija ierakstītas programmā, tagad jau ir realizētas un zaudējušas aktualitāti. Bet toreiz šo dokumentu veidoja, izmantojot kvalificētu speciālistu zināšanas un darba pieredzi.

Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters:

– Mazās ostas ir nonākušas neapskaužamā situācijā, jo 2003. gadā tās vairs nesaņems finansējumu no speciālā budžeta ostu infrastruktūras uzturēšanai. Mums ir svarīgi zināt, ko mazo ostu jautājumā domā Satiksmes ministrija, kuras pakļautībā joprojām atrodas šīs ostas. Tāpēc uz Jūrnieceības savienības valdes sēdi esam uzaicinājuši Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta darbinieku Jānis Lagzdoni. Vai Satiksmes ministrijai kā stratēģiskajam plānotājam ir kāda vīzija par mazo ostu tālāko darbību un eksistenci?

Jānis Lagzdonis:

– Satiksmes ministrijai nekā būtiski jauna attiecībā uz mazajām ostām nav. 2003. gadam esam pieprasījuši valsts budžeta finansējumu valsts īpašuma uzturēšanai mazajās ostās. Cerams, ka šo jautājumu atbalstīs ne tikai mūsu ministrija, bet arī citas ministrijas un valdība kopumā. Kā jau šeit teica, īpaša nozīme mazajām ostām ir tieši reģionu attīstībā, tāpēc jautājuma risināšanā vajadzētu iesaistīties tiem, kuru pienākums ir plānot reģionu attīstību.

Valsts īpašuma uzturēšana jānodrošina valstij

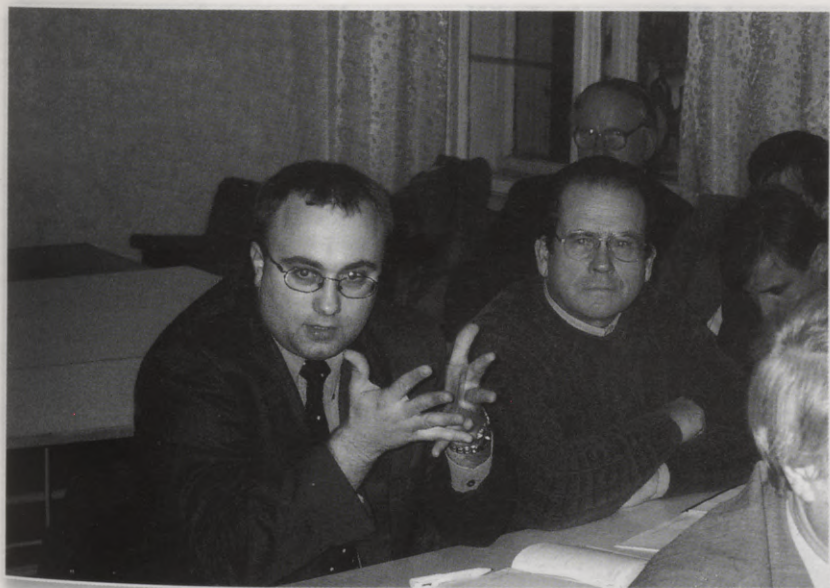
Lielupes ostas pārvaldnieks Jānis Arnicāns:

– Godīgi sakot, mazajām ostām ir pilnīgi vienalga, vai naudu maksā no Ostu attīstības fonda vai valsts pamatbudžeta. Mēs vēlamies skaidri definēt tikai vienu – ka mazajām ostām no valsts jāsaņem nauda valsts īpašuma uzturēšanai. Ja valsts ir ieinteresēta, lai attiecīgais reģions izdzīvo un attīstās, tad to arī vajag veidot kā valsts politiku attiecībā pret reģioniem. Ja Lielupes ostā netiks uzturēts 3 metru dziļums, lai palu laikā ūdens aizietu jūrā, tad katru pavasari tiks applūdināts Jelgavas rajons, Jelgavas pilsēta un Jūrmala. Kad šo jautājumu apspriedu ar



Jānis Lagzdonis





Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika un Rojas ostas pārvaldnieks Osvalds Bergāns.

bijušo premjeru Andri Bērziņu, viņš teica, ka tad, kad noplūdīs, naudu samaksās no šiem mērķiem domātā īpašā fonda. Vai tad tā ir saimnieciska valoda?

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais:

– Kad runājam par valsts īpašuma uzturēšanu un naudu šo darbu nodrošināšanai, mēs runājam vienīgi par dziļumu uzturēšanu tādā līmenī, lai osta nezaudētu savu statusu. Jaunu dziļumu rakšanai un ostas komercdarbības attīstībai tiek ņemti kredīti. Bet arī tad jāpiedzīvo nepatīkami mirkļi, jo, kad es kā Salacgrīvas ostas pārvaldnieks vēlos ņemt kredītu ostas attīstībai, valsts institūciju attieksme ir tāda, it kā es šo kredītu kārtotu kā privātpersona Ivo Īstenais sava privātā biznesa attīstīšanai.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Antons Ikaunieks:

– Privātais bizness patiesībā arī ir atrisinājums visām problēmām. Ostām nav jābūt ne valsts, ne pašvaldību īpašumā, tās jānodod koncesijā.

Pāvilostas ostas pārvaldnieks Zigmunds Smirnovs:

– Koncesijā var nodot Ventspils, Rīgas un Liepājas ostas, bet mazās ostas neviens neņems. Esam jau piedāvājuši, bet neņem.

Engures ostas pārvaldnieks Andris Kalnozols:

– Nākas atzīt, ka arī Engures ostā stāvoklis ir sarežģīts. 2002. gadā ostu padziļinājām, tāpēc 2003. gadā to darīt vēl nevajadzēs. Bet lai nākotnē ostā varētu ienākt kuģi, kanāla tīrīšanai gadā būs nepieciešami aptuveni 15 tūkstoši latu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kas atbild par ekoloģiju mazajās ostās?

J. Arnicāns:

– Par ekoloģijas jautājumu risināšanu atbild ostas vadība, kurai jāievēro attiecīgie likumi. Par Lielupes ostu varu teikt, ka tā ir ekoloģiski tīra un droša.

Z. Smirnovs:

– Arī Pāvilostā cenšamies uzturēt ostu kārtībā.

J. Budreika:

– Domājot par ekoloģisko jautājumu sakārtošanu, Mērsraga ostas pārvalde ir izstrādājusi un pieņēmusi naftas un atkritumu savākšanas plānu.

E. Grāvītis:

– Jaunie Ministru kabineta noteikumi jau nosaka, kādā kārtībā ir jāapsaimnieko osta. Skultē izteiktu problēmu pašlaik nav, taču jāņem vērā, ka mazajās ostās, kur vairākus gadus bija apsīkusi saimnieciskā aktivitāte, attīrīšanas iekārtas ir sliktā stāvoklī. Skultē jau pilnībā ir atrisināts jautājums par atkritumu savākšanu.

Kravas iet uz leju

I. Īstenais:

– Salacgrīvas ostai problēmas aizvadītajā gadā radīja iekšējie konflikti un nesaskaņas. Bet droši varu teikt, ka tās domstarpības, kas traucēja normālam ostas darbam, ir novērstas. Par to liecināja jau deviņu mēnešu rezultāti, kas parādīja, ka



Skultes osta.





Skultes osta.

kravu apgrozījuma lejupslīde ir apturēta. Kravu apgrozījums ir stabilizējies, tāpēc varam cerēt, ka ostas darbs uzlabosies.

E. Grāvītis:

– Radikāls lūzums ostas darbībā notika 1997. gadā. Patiesībā tas bija pēdējais brīdis, kad ostā varēja sākt aktīvu saimniecisko darbību. Bet, lai to uzsāktu, bija jāiegulda pamatīgi līdzekļi. Toreiz tika piesaistīti privātie uzņēmēji, lai izbūvētu pietātnes, kravas laukumus un sakārtotu ostas infrastruktūru. Šis darbs mums ir ļābi veicies, taču jāatzīst, ka tādu pieeju ostas attīstīšanai var dēvēt par rungu ar diviem galiem. Piemēram, Mērsraga ostā gan ir mazāks kravu apjoms, toties ir lielāki ieņēmumi, kas rodas, ostas pārvaldei apsaimniekojot tās īpašumā esošās pietātnes. Skultes variantā bija svarīgi iedarbināt pašu mehānismu, lai osta dzīvotu, un kamēr mehānisms darbosies, problēmu nebūs.

J. Budreika:

– Šogad kravu apjoms sasniegs apmēram 93% no iepriekšējā gada rādītāja. Taču nākotnē varētu raudzīties nedaudz optimistiskāk, jo ir konkrēti līgumi par jaunu kravu piesaisti, un te vairs sarežģījumi nevarētu rasties. Problēma visām mazajām ostām ir dziļumu uzturēšana. Piemēram, Mērsraga ostā veidojas sanesumi, jo nav kārtīga mola, kas pasargātu ostu. Ja es kā ostas pārvaldnieks atradišu vienu miljonu latu, lai to investētu mola celtniecībā, osta būs pasargāta un varēs sekmīgi strādāt. Katru gadu dziļumu uzturēšanai nepieciešami 100 tūkstoši latu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Pāvilosta.

Ja naudas nebūs, ostas darbība apstāsies, bet Mērsragā ir 2000 iedzīvotāju, no kuriem 520 strādā ostā, kas valstij nodokļu veidā dod aptuveni 1,5 miljonus latu. Vai šo ciparu var salīdzināt ar 100 tūkstošiem latu, kas nepieciešami dziļumu uzturēšanai? Kopumā ņemot, tā ir arī reģiona izaugsme. Protams, ja kāds mūsu valsti vispār domā par Latvijas attīstības koncepciju.

J. Arnicāns:

– Par mazo ostu saimniecisko darbību šodien neviens nevēlas uzņemties stratēģisko atbildību. Satiksmes ministrija uzskata, ka tā ir atbildīga vienīgi par kuģošanas drošību. Bet, reorganizējot Latvijas Jūras administrāciju, kapteiņdienestu nodeva ostas pārvaldes ziņā. Tātad drošības funkcijas zināmā mērā ir nodotas ostas pārziņā, bet finanses tam līdzīgi netika dotas. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā pat nevaram saņemt morālu atbalstu. Ja mazās ostas valsts budžetam nodokļu veidā dod aptuveni septiņus miljonus latu, tad taču arī valstij vajadzētu domāt, kā stimulēt darbības attīstību. Nevajag arī aizmirst, ka visas ostas nav vienādās pozīcijās.

Kas ir pozitīvais, ko valsts paveikusi mazo ostu labā?

E. Grāvītis:

– Mums jābūt godīgiem un jāatzīst, ka tik traki jau nemaz nav. Lai kā mēs tagad kritizējam Satiksmes ministriju, finansējumu tomēr esam saņēmuši. Un, godi-



gi sakot, Skultē par to naudiņu diezgan daudz arī tika padarīts. Ja gribu būt pilnīgi objektīvs, tad jāteic, ka, pateicoties Ostu attīstības fondam, Skultes ostā darbība vispār tika uzsākta. Un arī Valsts investīciju programma nav zemē metama.

J. Arnicāns:

– Visām mazajām ostām tika izsniegtas pases, ko izstrādāja Satiksmes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas speciālisti. Pamatojoties tieši uz šīm pasēm, mēs esam tiesīgi no valsts prasīt finansējumu valsts īpašuma uzturēšanai mazajās ostās. Bija motivēti pasākumi, pasēs bija ierakstīti ostu dziļumi, līdz ar to nedarbojās princips – finansējumu saņems tas, kam skaļāka balss.

Z. Smirnovs:

– Pāvilosta ir pateicīga par to, ko ir saņēmusi, un var droši teikt, ka nauda ir ielikta ostas uzturēšanai. Šo naudu nekādā gadījumā nevar uzskatīt par smiltis ieraktu.

O. Bergāns:

– Pamats, protams, bija Ostu attīstības fonda līdzekļi, kas ļāva uzturēt dziļumu ostā. Varbūt tos varēja izmantot ne tikai dziļumu uzturēšanai, bet to varēja uzskatīt par bezprocentu aizdevumu, kas būtu izmantojams ostas attīstībai.

Lielākais stubbums

Jautāti par lielāko stubbumu, kas pieļauts attiecībā uz mazajām ostām, visi ostu pārvaldnieki gandrīz vienbalsīgi atzīst, ka tas, protams, ir pieņemtais lēmums par Ostu attīstības fonda likvidēšanu. Šajā jautājumā stipri vien bijusi jūtama Ventspils ietekme, tāpēc balsojums Ostu padomē arī bijis tāds, kāds vajadzīgs lielajām ostām. No vienas puses, protams, var saprast arī lielās ostas, jo fondu veidoja to obligātie atskaitījumi. Taču mazo ostu pārvaldnieki arī uzdod jautājumu – kas tad būvēja lielās ostas? Vai tās radās tikai pēdējo gadu laikā? Nē, taču! Lielās ostas būvēja valsts, savukārt mazās ostiņas tolaik būvēja un uzturēja zvejnieku kolhozi. Tagad lielās ostas vaimanā, ka no viņiem Ostu attīstības fondā tiek paņemti procenti atskaitījumu veidā. Valstiski domājot, tas būtu normāls nodoklis, ko iekasē no lielajām ostām, lai uzturētu mazās ostas, līdz ar to arī reģionus. Ja likvidēja Ostu attīstības fondu, tad pēc līdzības vajadzētu likvidēt arī Pašvaldību izlīdzināšanas fondu.

Taču, kā mēdz teikt, viss, kas notiek, notiek uz labu. Varbūt tiešām Latvijā sāksies jauni laiki, un cerams, ka šajos laikos mazās ostas nepazudīs no Latvijas kartes!

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Latvijas mazās ostas šodien un to attīstības perspektīvas

Latvijā ir septiņas mazās ostas – Salacgrīva, Skulte, Lielupe, Engure, Mērsrags, Roja un Pāvilosta.

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas mazās ostas papildus zvejniecībai sāka iesaistīties starptautiskajos kravu pārvadājumos un starptautiskā jahtu tūrisma aprītē. Saskaņā ar Latvijas ostu attīstības programmu 1995.– 2010. gadam, kura izstrādāta, pamatojoties uz Ministru kabineta 1994. gada 12. aprīļa rīkojumu Nr. 162, un apstiprināta Latvijas Republikas Satiksmes ministrijā un Latvijas Ostu padomē, Latvijas mazajām ostām doti šādi uzdevumi:

1. Vietējo kravu pārvadājumi;
2. Zvejas kuģu pieņemšana un bāzēšanās;
3. Jahtu tūrisma attīstība.

Saskaņā ar Ostu likumu 1994. gadā mazo ostu atbalstam tika izveidots Ostu attīstības fonds, kas veidojas no ostu nodevu atskaitījumiem. Te vienīgi jāpiebilst, ka no Ostu attīstības fonda budžeta mazo ostu attīstībai tika izmantoti tikai apmēram 25%, pārējie 75% fonda līdzekļu izlietoti citiem mērķiem. Diemžēl saskaņā ar grozījumiem Ostu likumā no 2003. gada Ostu attīstības fonda atbalsts mazajām ostām tiek pārtraukts.



Mērsraga osta.



Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostas jau tagad var nodrošināt jūras klases kuģu apstrādi, kuri šobrīd ir kļuvuši ļoti aktuāli Baltijas jūras kravu pārvadājumos to augstās jūras spējas dēļ. Pārējās Latvijas mazās ostas šobrīd ir spējīgas apstrādāt tikai *upe-jūra* klases kuģus un lihterus ar velkoņiem, kā arī nodrošināt zvejas flotes bāzēšanu.

Tieši modernākas flotes ienākšana Baltijas jūras kravu pārvadājumos ir sekmējusi 2000. gadā Mērsraga ostas un 2002. gadā Skultes, Salacgrīvas ostu rekonstrukcijas projektu realizāciju. Šogad rit darbs pie Rojas ostas rekonstrukcijas projekta.

Šo projektu realizācijas rezultātā Skultes, Salacgrīvas, Mērsraga ostas jau pašreiz var un Rojas osta tuvākajā nākotnē varēs apstrādāt līdz 120 m garus ledus klases (1A *Swedish*) kuģus ar iegrimi līdz 5,7 m un kravnesību līdz 5000 t. Tieši tāda flote ir ļoti pieprasīta papīrmalkas, šķeldas, zāģmateriālu un kūdras pārvadātāju vidū. Aptuveni 60% šo kravu eksporta nodrošina ar šādiem kuģiem. To apliecina Mērsraga kravu apgrozījuma pieaugums, sākot no 2000. gada, respektīvi pēc modernizācijas pabeigšanas. Kravu nosūtītāji savas kravas izvieto ostās, kur iespējama mūsdienīgu kuģu apstrāde.

Latvijas mazo ostu specializācija:

1. Papīrmalkas, šķeldas un zāģmateriālu eksports;
2. Kūdras eksports;
3. Svaigu un saldētu zivju pieņemšana.

Papīrmalkas, šķeldas un zāģmateriālu eksports veido 91% no mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma. Mazajām ostām nav dzelzceļa pievadu, tādēļ kravas tiek piegādātas vai nosūtītas ar autotransportu. Tas ir noteicis mazo ostu orientāciju uz vietējo, Latvijas izcelsmes preču eksportu un pārstrādei vai patēriņam Latvijā paredzētu preču importu. Tranzīta kravas mazajās ostās pagaidām apstrādātas netiek. Galvenais iemesls tam ir jau pieminētais dzelzceļu pievadu, kā arī muitas noliktavu un modernas infrastruktūras trūkums. Ļoti svarīgs moments līdz šim bija mazo ostu nepietiekamie tehniskie parametri *jūras* klases kuģu ar augstu jūras spēju un ledus klasi pieņemšanai. Praktiski tas nozīmēja ierobežojumus mazo ostu darbībā ziemas navigācijas periodā. Zāģmateriālu eksportētājiem ir vitāli svarīgi nodrošināt kravu eksportu bez pārtraukuma visu gadu, jo šo produktu cenas ir



Mazo ostu asociācijas priekšsēdētājs Jānis Megnis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Engures osta.

pārāk augstas, lai varētu atļauties to «iesaldešanu» ziemas periodā. Tehnisko parametru paaugstināšanā tieši šajā kravu segmentā mazās ostas redz vienu no savām izaugsmes iespējām, piesaistot arī kravas no NVS valstīm.

Kūdras eksporta īpatsvars ir 3%, šīs kravas pagaidām nav plaši izplatītas Latvijas mazajās ostās, jo kūdras eksportētājiem ekonomiski izdevīgāki ir kuģi ar vismaz 5000 t kravnesību. Kūdras eksports pašreiz notiek tikai no Mērsraga ostas. Realizējot modernizācijas projektus, pie kūdras eksporta piesaistes šobrīd ļoti aktīvi strādā Skultes un Salacgrīvas ostas. Ņemot vērā straujo kūdras eksporta kopējo pieaugumu no Latvijas, šīs kravas veids nākotnē var nodrošināt kravu apgrozījuma kāpumu mazajās ostās, tai skaitā Rojas ostā.

Mazajām ostām kravu apgrozījumu var nodrošināt arī enerģētiskās šķelšanas eksports, pieprasījums pēc kuras strauji aug. Tas saistīts ar ES prasībām pēc atjaunojamiem energoresursiem.

Svaigas un saldētas zivis veido 6% no mazo ostu kopējā kravu apgrozījuma. Pamatā tās ir Baltijas jūrā nozvejotās un no Skandināvijas valstīm importētās zivis, kuras tiek piegādātas piekrastes pārstrādes uzņēmumiem. Svaigu zivju pieņemšanā Rojas osta ir stabila līdere starp pārējām mazajām ostām. Zivju kravu apjomu nevar vērtēt klasiskajā izpratnē, jo tieši zivis apstrādes procesā iegūst augstāko pievienoto vērtību un to apstrāde nodrošina reģiona ekonomisko aktivitāti. Katra nozvejotā tonna zivju ienes valsts kasē vidēji 300 Ls nodokļu veidā. Zivju apstrādātāji 90% no savas produkcijas eksportē uz NVS valstīm. Jaunie mazo ostu tehniskie parametri un saldētavu jaudas to teritorijās var kļūt par impulsu saldētu produktu, tai skaitā zivju, tranzīta kravu piesaistei mazajām ostām.





Pāvilosta.

Katras ostas kravu apgrozījumu nosaka tās novietojums attiecībā pret kravu baseinos esošajiem resursiem. Saskaņā ar Latvijas ciršanas tāmi nākamajiem 30 gadiem Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastei ikgadējais mežu ciršanas apjoms ir 5,67 milj. m³. Tas līdz 1999. gadam ir nodrošinājis Salacgrīvas ostai 50% no visu mazo ostu kopējā gada apgrozījuma. Otrā Rīgas jūras līča Vidzemes krasta osta Skulte kravu aktīvu eksportu sāka tikai 1998. gadā, taču jau 2000. gadā kļuva par lideri starp mazajām ostām un 2002. gadu beidza ar rekordlielu kravu apgrozījumu – vairāk kā 600 tūkstoši tonnu.

Rīgas jūras līča Kurzemes piekrastē meža ciršanas apjoms ir 2,02 milj. m³ gadā. Mērsragā 1999. gada novembrī pabeidza ostas modernizāciju un sāka pieņemt 1A ledus klases jūras kuģus ar kravnesību līdz 5000 t un iegrimi līdz 5,7 m. Kā liecina statistika, 2001. gadā ar šādiem kuģiem no Mērsraga ostas ir nosūtīti 90% kravu. Faktiski no Mērsraga ir izvestas visas koksnes kravas, kas 2000., 2001. un 2002. gadā skaitās nosūtītas no Kurzemes mazajām ostām. Realizējot ostas rekonstrukcijas projektu, Rojas ostai ir reālas iespējas atkal aktīvi konkurēt ar Mērsraga ostu. Šobrīd ir visi priekšnoteikumi arī kūdņas eksporta aktivizēšanai, jo Kurzemes kūdņas krājumi ir pietiekami – ap 70 milj. tonnu.

Rojas osta šobrīd veic aktīvu darbu, lai izveidotu kravas un pasažieru prāmja satiksmi ar Romesāres ostu Sāmsalā (Igaunija). Tiek prognozēts, ka pasažieru skaits nākotnē varētu sasniegt 20 000 cilvēku gadā, automašīnu – 5000. Taču katram jāsaprot, ka bez valsts atbalsta šādus projektus iekustināt praktiski nav iespējams.

Rojas osta jau šogad ir sākusi ostas velkoņa «Lasis» regulārus reisos uz Roņu salu. Skandināvijā šāda veida tūrisms ir ļoti populārs, un nākotnē tieši tādu nelie-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Salacgrīvas osta.

lu pasažieru kuģišu tūrisms Rīgas jūras līcī varētu kļūt plaši izplatīts. Lielāku aktivitāti kavē absurdas juridiskās normas, saskaņā ar kurām šādiem kuģiem par degvielu jāmaksā akcīzes nodoklis. Tādi paši brīnumi attiecas uz ostas tehnisko jeb padziļināšanas floti un piekrastes zvejas laivām. Akcīzes nodoklis no degvielas tiek novirzīts ceļu remontam, bet zvejas laivas, zemessūcēji un ostas velkoņi, cik man zināms, pa ceļiem nebrauc. Tieši degvielas akcīzes dēļ mazajās ostās uzturēšanas izdevumi ir par aptuveni 30% augstāki nekā lielajās, kuras darbojas brīvostu un brīvo ekonomisko zonu režīmā.

Lietderīgi būtu piemērot elastīgākas normas attiecībā uz pasažieru skaitu uz kuģiem Rīgas jūras līcī, jo tie faktiski ir iekšējie ūdeņi. ES direktīvās eksistē vairāku līmeņu prasības pret pasažieru jūras pārvadājumiem atkarībā no attāluma no patvēruma ostām. Pretējā gadījumā šāds jūras tūrisms ir neiespējams augsto izmaksu dēļ.

Pārējās divas Rīgas jūras līča ostas – Engure un Lielupe – ir zvejas un jahtu ostas, kuras nodrošina attiecīgo reģionu ekonomisko aktivitāti, un nav objektīva pamata prognozēt aktīvu papīrmalkas vai kūdras eksportu no tām. Līdzīgi ir ar vietējo Latvijas mazo ostu, kura atrodas pie Baltijas jūras – Pāvilostu. Tiešais Ventspils un Liepājas ostu tuvums, kā arī ierobežotais dziļums kuģu ceļā, kuru nevar palielināt bez molu rekonstrukcijas, praktiski izslēdz Pāvilostu no kravu pārvadājumu biznesa. Vienlaicīgi Pāvilosta ir ļoti atraktīva tūrismam, par ko liecina 1999. gadā aizsāktie pasažieru pārvadājumi uz Slieti Gotlandē.

Visas Latvijas mazās ostas vienmēr ir bijušas un arī būs zvejas ostas. Par to lie-





Rojas osta.

cina zivju pārstrādes uzņēmumu lielais skaits Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē.

Zivju apstrādē ir iesaistīti ap 50% piekrastes ciematu iedzīvotāju, un tieši zivju bizness visvairāk iespaido reģiona ekonomisko aktivitāti. Zivju apstrādes attīstība ir galvenokārt atkarīga no NVS tirgus, kā arī no Latvijas ārpolitikas Austrumu virzienā.

Kopumā domāju, ka Latvijas mazās ostas ir paveikušas daudz, taču varēja daudz vairāk. Galvenie apstākļi, kas traucēja un ir jāmaina:

1. Ostu likumā jāizdala atsevišķi tranzīta ostas (Ventspils, Rīga, Liepāja), reģionālās ostas (Roja, Mērsrags, Skulte, Salacgrīva) un zvejas kuģu patvēruma ostas (Pāvilosta, Lielupe, Engure). Visām šīm ostu grupām ir atšķirīgs profils, tādēļ ir nepieciešami atšķirīgi reglamentējoši juridiskie dokumenti, īpašuma modeļi un finansēšanas avoti.

2. Jāsaglabā valsts atbalsts mazajām ostām Ostu attīstības fonda vai citā formā. Piemēram, nodokļu atlaides uzņēmumiem, kuri investē vai uztur valstij piederošu infrastruktūru, šai gadījumā mazo ostu kuģu ceļus. Mazo ostu pilsētas un ciemati ir reģionu attīstības centri, un valstij ir jārūpējās ne tikai par lielajām pilsētām, bet arī par reģioniem.

3. Jāpārskata virkne kuģošanai un ostām saistošo normatīvo aktu (degvielas akcīze ostas tehnikajai flotei, jūras pasažieru pārvadājumi Rīgas jūras līcī utt.).

4. Jāsakārto autoceļi uz mazajām ostām.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



SuPortNet projekts Latvijā

SuPortNet (Sustainable Spatial Development With a Network of Ports for Boat Tourism in the Baltic Sea Region) projekts Latvijā ir pazīstams ar nosaukumu «Ilgtspējīga telpiskā attīstība un ostu tīkls jahtu tūrismam Baltijas jūras reģionā». Kā uzskata projekta koordinators Latvijā arhitekts Egons Bērziņš, *SuPortNet* projekta šādai abreviatūrai ir liela nozīme ideoloģiskā un mārketinga ziņā, jo angļu valodā to lasa kā SUPPORT NET jeb «Atbalsta tīkls».



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Būtībā šā projekta galvenais mērķis ir jūrniecības tradīciju saglabāšana, izveidojot videi draudzīgu jahtu tūrismu. Tas palīdzētu atdzīvīnāt Latvijas piekrastes pilsētu un zvejniekiemu infrastruktūru, saglabāt publiskās telpas ainavas kvalitāti un pieejamību.

SuPortNet projektu kopīgi finansē PHARE un INTERREG IIC sadarbības programma, kur Latvijas 10 dalībniekiem no Ainažiem, Salacgrīvas, Skultes, Engures, Mērsraga, Rojas, Ventspils, Liepājas, Pāvilostas un Usmas izdevies aizstāvēt 225 tūkst. eiro lielu grantu plānošanai, kas kopā ar vietējo līdzfinansējumu veidoja 281 tūkst. eiro lielu kopbudžetu Latvijas dalībniekiem.

Visu šo projektu galvenais mērķis ir paplašināt esošo ostu tīklu un pievienoties citiem jau esošajiem ostu savstarpējās sadarbības tīkliem, it īpaši ar Baltijas jūras salām – Gotlandi, Roņu salu un Sāmsalu.

SuPortNet I jeb pirmajā fāzē tika veikta visu dalībostu digitālā aerofotografēšana, izveidota Ģeogrāfiskās informācijas sistēma – kartes, fotouzņēmumi.

Patlaban viens no galvenajiem uzdevumiem ir Latvijas jahtu ostu integrēšana Baltijas jūras reģiona aprītē, izveidojot drošu jahtostu tīklu ar pieņemamiem būvniecības attālumiem starp ostām.

SuPortNet II jeb otrajā fāzē 2003. gadā ir paredzēts izveidot ilglaicīgu portālu par Latvijas jahtostām ar iespējām to regulāri aktualizēt. Katrai no projektā iesaistītajām ostām tiks līdzekļi arī praktiskam darbam, tiesa, ar vienu nosacījumu – pašiem jāsaģādā līdzfinansējums 25% apjomā no projekta kopējām izmaksām.

Salacgrīvas jahtu ostā, piemēram, patlaban ir ļoti aktuāls sanitārās zonas jauktājums. Domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs redz, ka dušas un tualetes varētu iekārtot vai nu atsevišķā konteinertipa būvē, vai bijušajā a/s «Brīvais vilnis» caurlaides ēkā upmalā.

Kā zināms, 2003. gada augustā Rīgā ienāks «Cutty Sark Tall Ships Race» regate – viens no prominentākajiem burāšanas sarīkojumiem pasaulē, un mūsu interesēs ir izmantot to kā unikālu *SuPortNet* projekta pārdošanas iespēju. Projekts ir atvērts līdzdalībai visiem ieinteresētajiem – pašvaldībām, organizācijām un privātiem investoriem.

G. Šīmanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Augsti standarti un stingras prasības

Aizvadītais gads Latvijas Jūras administrācijai (JA) nav nesījis lielus satricinājumus vai būtiskas pārmaiņas. Ir bijis pārdomāts un saskaņots darbs, kas centrēts uz stingru kuģošanas drošības standartu un vides aizsardzības prasību nodrošināšanu un uzraudzību Latvijas ostās un teritoriālajos ūdeņos.

Bet par to, kādi ir JA darbības principi un uzstādījumi šo prasību īstenošanai, stāsta JA direktors **ANSIS ZELTIŅŠ**.

– 2002. gads tiešām nav ienesis kādas būtiskas korekcijas Jūras administrācijas darbā. Taču tas nebūt nenozīmē, ka mūsu sistēma ir pilnībā izveidota. Aizvadītajā gadā esam daudz darījuši, lai sakārtotu tieši administrācijas saimniecību un panāktu pašas administrēšanas sistēmas nevainojamu darbību. Saimniecības sakārtošana vairāk gan ir administrācijas iekšējā lieta, lai uzlabotu mūsu speciālistu darba apstākļus, celtu darbinieku kvalifikāciju un pakāpeniski risinātu arī paaudžu maiņas jautājumu Jūras administrācijā. Bet šie darbi arī ir nepieciešami, lai iespējami labāk varētu pildīt mūsu tiešo pienākumu – nodrošināt kuģošanas drošību.

– **Kuģošanas drošība, protams, nav tikai kāda viena atsevišķa lieta. Piemēram, jauns kuģis ir kuģošanas drošības pamats. Nepazemi-**



not jauna kuģa drošības standartus, tomēr sliecos domāt, ka kuģošanas drošība vispirms ir labs speciālists. Statistika diemžēl liecina, ka visvairāk negadījumu notiek tieši cilvēku neprofessionalitātes dēļ.

- Tāpēc arī mūsu Jūrnieku reģistrs strādā, lai aizšķērsotu ceļu tiem cilvēkiem, kas uz kuģa grib nokļūt negodīgi. Mēs strādājam pie sertifikācijas un diplomēšanas dokumentu sakārtošanas, lai tieši Jūrnieku reģistra līmeni paaugstinātu drošības standartus vispirms jau pašiem dokumentiem. Nav noslēpums, ka vēl joprojām ir liela tendence dokumentus viltot, jo darbs uz jūras ir labi apmaksāts, tāpēc arī kārdinājums nokļūt uz kuģa, viltojot dokumentus, ir liels. 2002. gada laikā tika atklāti aptuveni 180 šādi nepatīkami gadījumi. Esam izveidojuši tādu sistēmu, ka Jūrnieku reģistrs pārbauda dokumentus ikvienam jūrniekam, kurš vērsas pie mums, lai tos apmainītu. Ja varētu tā teikt, tiek pārbaudīta šo dokumentu izcelsme un vēsture. Visstingrāk, protams, pārbauda izglītības dokumentus, taču tiek izskatīti arī pārējie pakārtotie dokumenti, kas jūrniekam ir obligāti. Par izglītības dokumentu tiek pieprasīta izziņa un apstiprinājums no mācību iestādes, kuru jūrnieks ir beidzis, un nav svarīgi, vai tā atrodas Rīgā, Pēterburgā vai Kaļiņingradā.

Ir gājuši gadi, bet daudzas lietas Jūras administrācijā tika darītas pēc inerces, tai skaitā arī jūrnieku reģistrācija. Tāpēc sistēmu nopietni jāsakārto, lai nerastos problēmas nedz ar Eiropas Savienības likumdošanas prasību izpildi, nedz kuģošanas drošību vispār. Jūrnieks nestrādā viensētas individuālajā saimniecībā, bet ir dalībnieks starptautiskajā darba tirgū, tāpēc mums ir jābūt pārliecinātiem, ka šajā tirgū nokļūst kvalificēti speciālisti, kuru darbs ne tikai tiek pieprasīts, bet arī augstu novērtēts. Nekad nedrīkstam aizmirst, ka viens darvas piliens var sabojāt veselu medus mucu, tieši tāpēc arī mēs strādājam pie sistēmas sakārtošanas un pilnveidošanas, lai aizšķērsotu ceļu un izskaustu jebkuru iespēju negodīgam darbiniekam iekļūt darba tirgū.

- **Varbūt ir bijušas reklamācijas par mūsu speciālistiem vai izteiktas aizdomas par viņu izglītības dokumentu autentiskumu?**



Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



– Ja runājam par tā saukto politisko līmeni, tad reklamācijas saņēmūši neesam. Bet praktiskajā darbā nākas saņemt pieprasījumus no citu valstu administrācijām, jūrnieku reģistrācijas organizācijām un kuģu kompānijām ar lūgumu apstiprināt, ka mūsu Reģistrā ir šāds jūrnieks un viņa izglītības dokuments ir īsts. Tas parasti notiek gadījumos, kad darba devējam radušās šaubas par attiecīgā speciālista profesionalitāti vai uz kuģa bijuši kādi asi un nepatīkami incidenti. Godīgi sākot, arī tādu gadījumu, kad pārbaudē noskaidrojas, ka attiecīgais cilvēks vispār nav jūrnieks, ir pietiekoši daudz.

– **Varbūt tiek veidots kāds īpašs «melns saraksts»?**

– Es negribētu būt tik kategorisks. Ja šāds gadījums ir atklāts un viltotais izglītības dokuments anulēts, tad cilvēks no jūrnieku darba tirgus automātiski ir izspiests. Bet šim cilvēkam neviens nevar aizliegt mācīties, apgūt kādu no jūrnieka profesijām un kā pilnvērtīgam speciālistam atkal atgriezties darba tirgū. Ja runājam par viltotajiem vai pirktajiem diplomiem, tad varam atklāt un ierobežot katru atsevišķu gadījumu, bet šo darbu pabeigt kopumā nemaz nav iespējams, jo vienmēr darba tirgū ienāk jauni cilvēki, notiek rotācija, vienmēr klāt nāk jauni izglītības un kvalifikācijas dokumenti. Tāpēc arī darbs pie jūrnieku dokumentu pārbaudes ir sistemātisks. Mēs vēlamies iegūt tādu reputāciju, lai ikviens, kurš iedomājas likumu apiet ar likumu, zinātu, ka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs jau nu nebūs tā institūcija, kurā viņam izdosies legalizēt viltotus izglītības dokumentus.

– **Vai Jūs sekojat arī tam, kā jūrnieki ceļ kvalifikāciju?**

– Kas attiecas uz jūrnieku kvalifikācijas ceļšanu, tad mums ir būtiski, lai jūrnieks sertifikāciju būtu ieguvis licencēšanas darbam atbilstošā iestādē. Savukārt, ja runājam par oficiālas kvalifikācijas iegūšanu vai diploma maiņu, tad tas, protams, ir Jūrnieku reģistra ziņā. Mēs neiejaucamies tajos jautājumos, kas ir Izglītības ministrijas kompetencē, bet tas, kas attiecas uz jūrnieku profesionālo izglītību, tomēr ir arī liela mūsu kompetences daļa, tāpēc visādā ziņā cenšamies sekmēt jūrniecības izglītības tālāku un pilnvērtīgāku attīstību. Domāju, ka ir vajadzīga jūrskolas gan Liepājā, gan arī citur Latvijā, bet tikai pati dzīve visu sakārtos un parādīs, kura mācību iestāde būs dzīvotspējīga. Katras skolas izdzīvošanas pamatjautājums, protams, ir finanses. Bet ne mazāk nozīmīgs ir arī jautājums par izglītības līmeņa nodrošināšanu un informācijas apmaiņas iespējām.

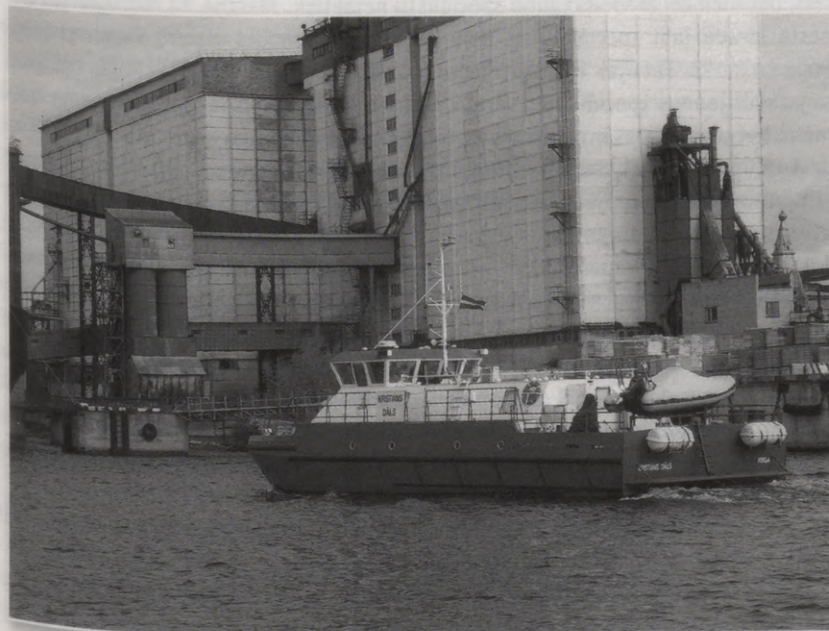
– **Ja no drošu dokumentu un izglītības jautājuma pārejam pie vēl viena Jūras administrācijas kompetencē esoša jautājuma – likumdošanas, tad vēlētos jautāt, cik lielā mērā JA var un arī iesaistās jūrniecības likumdošanas veidošanā? Divi lielie un jūrniecībai ļoti būtiskie likumi – Jūras kodekss un Jūras drošības likums – stipri vien aizkavējas ieraudzīt dienasgaismu.**

– Kas attiecas uz jūrniecības likumdošanu, tad 2002. gadā šajā jomā ir bijušas diezgan lielas problēmas. Bija paredzēts, ka abi likumi stāsies spēkā jau 2002. gada pirmajā ceturksnī, taču tie tiešām aizkavējās, tāpēc 2003. gads būs saspringts, jo va-





Jūras administrācijas glābšanas kuteris «Māra».



Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis «Kristiāns Dāls».

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



jadzēs pieņemt salīdzinoši daudz lēmumu un sakārtot daudzus jautājumus. 2002. gada decembrī tomēr jau tika pieņemts Jūras drošības likums, savukārt Jūras kodekss stāsies spēkā 2003. gada sākumā. Vienmēr kāds būs neapmierināts ar pieņemto likumu kvalitāti, vienmēr varēs uzskatīt, ka visi jautājumi nav pietiekoši izdiskutēti, un arī šim viedoklim var piekrist. Taču tas darbs, kas tika ieguldīts, lai jaunais Jūras kodekss būtu atbilstošs Eiropas Savienības prasībām un starptautiskajai likumdošanai, ir vērtējams ļoti pozitīvi. Līdz ar jaunā Jūras kodeksa stāšanos spēkā, būs nepieciešama vesela virkne pakārtoto dokumentu, kas attieksies arī uz Jūras administrācijas darbu, tāpēc mēs ļoti nopietni piedalīsimies šo dokumentu izstrādē.

- 2001. gada beigās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Vīgo Legzdīns tikšanās reizē Jūrnieceības savienības valdes sēdē atzina, ka Jūras administrācijā ir aktuāls kvalificētu jūras speciālistu jautājums. Kā Jūs raksturotu situāciju savā saimniecībā?

- Protams, jo labāks speciālists, jo labāks arī darba rezultāts. Savas vājās vietas mēs zinām, taču ne jau visus jautājumus var atrisināt, izdodot kādu rīkojumu vai direktīvu. 2003. gadā Jūras administrācija plāno jaunu speciālistu piesaistišanu, lai, kā saka, nedaudz atjaunotu asinsriti. Bet gribu teikt: lai gan Jūras administrācija apzinās, ka paaudžu maiņa ir nepieciešama, reāli to izdarīt nemaz nebūs tik viegli, jo mūsu darbam ir nepieciešami īpaši specializēti darbinieki. Piemēram, Hidrogrāfijas dienestam. Mēs esam priecīgi par to, ka šim dienestam ir gados jauns šefs, bet diemžēl ar vienu jaunu speciālistu nepietiek. Jāatzīst, ka Hidrogrāfijas dienestā strādā ļoti speciālisti ar lielu darba pieredzi, bet viņiem vajadzīga jauna maiņa. Tā kā Latvijai hidrogrāfija ir salīdzinoši šaura specializācija, tad grūti sagatavot jaunus speciālistus. varētu jau, protams, pieaicināt speciālistus no ārzemēm, bet diez vai tas ir pareizākais veids, kā Latvijai risināt savas problēmas. Vajadzētu būt saprātīgai pieejai un tālredzīgai izglītības sistēmas organizēšanai, kā arī pētījumiem par «šaurajām vietām» speciālistu sagatavošanā! Domāju, ka tie taču ir atrisināmi jautājumi.

Hidrogrāfija kā zinātne pastāv pati par sevi, bet, kas attiecas uz Latviju, tad Hidrogrāfijas dienesta galvenā funkcija ir kuģošanas drošības nodrošināšana. Gan veiktie mērījumi, gan izdotās kartes kalpo kuģošanas drošības paaugstināšanai. Ļoti būtiska ir sakaru nodrošināšana, lai vajadzības gadījumā varētu operatīvi veikt glābšanas pasākumus. Lai jebkurš palīgā sauciens Latvijas atbildības zonā tiktu ātri izdzirdēts un uz to varētu maksimāli operatīvi reaģēt.

- Hidrogrāfijas dienests 2002. gadā svinēja savu desmitgadi un tiek vērtēts kā ļoti konkurētspējīgs.

- Hidrogrāfijas dienests, it īpaši tas attiecas uz kartogrāfiju, tiešām ir konkurētspējīgs arī Eiropas prasību kontekstā. Mūsu speciālistu zināšanas ir augsti profesionālas, tāpēc viņu viedoklis vienmēr tiek uzklauts dažāda līmeņa starptautiskajās konferencēs. Sniedzam padomus arī citu valstu kolēģiem. Domāju, ka desmit gados ir paveikts pietiekami daudz, tas gan nenozīmē, ka vienmēr nevarētu vēlēties izdarīt





Eiropas Savienības prasības liek veikt stingrāku valsts kontroli uz ostā ienākošiem kuģiem. Pārbaudi veic Jūras administrācijas Valsts kontroles speciālists Mihails Mihejevs.

vēl vairāk un labāk. Esam uzlabojuši arī savu tehnisko bāzi, tāpēc šodien varam teikt, ka arī mūsu aprīkojums ir moderns.

Hidrogrāfijas kuģis «Kristiāns Dāls» ir intensīvi strādājis visu aizadīto gadu, jo darba apjoms, kas bija saistīts ar 2001. gada 10. septembra Kopenhāgenas deklarāciju, ko no Latvijas puses parakstīja toreizējais vides un reģionālās attīstības ministrs Vladimirs Makārovs, ir bijis pietiekoši plašs. Deklarācija nosaka arī to, ka Baltijas jūras valstīm jāpārmēra savus galvenos kuģu ceļus, garantējot datu augstu precizitāti un izveidojot pilnīgu pārklājumu kuģu ceļam, kas palielinās kuģošanas drošību. Īpašu nozīmi šis darbs iegūst, domājot par bīstamo kravu transportēšanu un naftas tranzīta plūsmas pieaugumu Baltijas jūrā. Pašlaik veicam kuģu ceļa pārmēršanu no Rīgas līdz Irbes jūras šaurumam, bet tuvākajos gados turpināsim darbu pie dziļumu pārmēršanas no Ventspils un Liepājas līdz pieeļojamiem kuģu ceļiem Baltijas jūrā. Veicot šo darbu, neesam atklājuši būtiskus pārsteigumus. Paralēli šim darbam saņemam komercpasūtījumus no ostām, no ostu padziļinātājiem u.c. Darbi tiek veikti gan lielajās, gan mazajās ostās.

– JA galvenā funkcija ir kuģošanas drošības nodrošināšana. Kā tiekat galā ar savu svarīgāko darbu?

– Kuģošanas drošības departaments savukārt veic kuģu pārbaudes, kas ir ļoti nopietns jautājums. Kuģu kontroles darba tālāka pilnveidošana bija viena no svarīgākajām sarunu sastāvdaļām iestāšanās sarunās ar Eiropas Savienības amatpersonām. Visai būtiski iebildumi bija par aizturēto kuģu nelielo skaitu. Ar to Latvijas os-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



tās nodarbojas Ostas valsts kontrole. ES ir savi principi, pēc kuriem viņi aprēķina optimālo vidējo darbības rādītāju, kas izriet no dalībvalstu iesniegtajiem datiem. Tā kā mēs jau esam uzaicināti iestāties ES, nedrīkstam iemantot sliktu reputāciju, tāpēc mums jācenšas uzlabot darbu šajā jomā. Ne viss ir gājis tik gludi, kā varētu vēlēties. Taču darbs turpinās.

Arī 2003. gadā JA strādās, lai pilnībā sakārtotu Latvijas karoga kuģu kontroles jautājumus. Šeit mūsu atbildība pieaug sakarā ar prāmjiem «Baltic Kristina» un «Fellow», jo vairāk tāpēc, ka šāda tipa kuģi mums līdz šim nav bijuši, tur jāievēro diezgan liela specifika. Latvijai kā karoga valstij ir jāuzņemas liela atbildība. Ostas valsts kontroles darbam jāveltī sevišķa uzmanība. Ļoti ticams, ka sakarā ar tankkuģa «Prestige» katastrofu vistuvākajā laikā tiks izdarītas nopietnas izmaiņas gan ES likumdošanā, gan starptautisko jūrniecības organizāciju rezolūcijās un direktīvās. Īpaši jautājumos, kas attiecas uz novecojušo vienkorpusa tankkuģu izspiešanu no Eiropas ūdeņiem. Eiropas valstu eksperti ļoti nopietni strādā pie šiem jautājumiem. Mums aktīvi tiem jāseko un jābūt gataviem reaģēt uz izmaiņām un ieviest jaunākās prasības. 2002. gadā esam sākuši un 2003. gadā turpināsim darbu pie kuģu reģistra elektroniskās datu bāzes ieviešanas. Pamata darbs ir saistīts ar kuģu reģistrāciju un dokumentu sagatavošanu un izsniegšanu. Tas ir cieši saistīts ar Kuģošanas drošības departamenta darbu un kuģu pārbaudēm. Pēc sistēmas ieviešanas būs nodrošināta darba operatīvitate un datu augsta precizitate.

– Cik droša Latvijas Jūras administrācijas skatījumā ir Baltijas jūra, ņemot vērā tieši intensīvo kuģu satiksmi un bīstamo kravu lielo īpatsvaru?

– Ja runājam par Baltijas jūru, tad tā, iespējams, ir ievērojami drošāka par jebkuru citu vietu pasaulē. Par kuģošanai salīdzinoši sarežģītu varētu uzskatīt Dāņu šaurumus, kas ir centrālais ceļš uz Baltijas jūru un ārā no tās. Lielāka uzmanība jāpievērš arī Irbes šaurumam. Pagaidām gan tas nav intensīvi noslogots, bet augstā kravu pārvadājumu intensitātei, tā tomēr var kļūt par šauro vietu kuģu ceļā uz Baltijas jūru un liča ostām.

Ņemot vērā visus apstākļus, arī kuģu samērā intensīvo satiksmi, ko regulē HELCOM, Baltijas jūra ir īpašs rajons, kas tai nosaka speciālo statusu un uzliek sevišķus papildu pienākumus gan kuģu kontroles darba organizēšanā, gan vides aizsardzības jautājumu aktualizēšanā. Arī novērošanas un komunikācijas līdzekļu pārklājums kuģu ceļos ir pietiekami blīvs. Taču, domājot par šodienu, jāraugās nākotnē, kad satiksme Baltijas jūrā neapšaubāmi kļūs arvien intensīvāka. Tas, protams, paaugstinās iespējamo riska pakāpi, jo nedrīkst izslēgt negadījumu varbūtību. Tāpēc mūsu uzdevums ir darīt visu iespējamo, lai negadījuma varbūtību samazinātu līdz minimumam.

– Dažus vārdus par pašu JA, kas pagaidām vēl darbojas kā bezpeļņas organizācija valsts akciju sabiedrība. Vai gaidāma JA statusa maiņa?





Semināra laikā SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš, LJA direktors Ansis Zeltiņš, direktora vietnieks Artūrs Brokovskis un Gunārs Šteinerts.

– Man ir diezgan grūti atbildēt uz šo jautājumu, jo savu vārdu vēl nav teikusi jaunā valdība un savu attieksmi nav paudusi arī Satiksmes ministrija. Spēkā ir likums «Par Valsts un pašvaldību aģentūrām», un tieši no pieminēto valsts institūciju lēmuma būs atkarīgs, vai LJA kļūs par valsts aģentūru. Kā iespējamās pārmaiņas ietekmēs procesus un funkcijas, par kurām atbildīga Jūras administrācija, pagaidām neņemam komentēt, jo tas, kas ielikts Latvijā pieņemtajā likumā «Par valsts aģentūrām», nedaudz tomēr atšķiras no tā, kā aģentūru darbību nosaka un regulē citu Eiropas valstu likumdošana. Piemēram, ļoti sekmīgi darbojas Jūras drošības aģentūra Anglijā. Taču neaizmirsīsim, ka teorētiskām lietām līdzī nāk praktisku jautājumu virkne. Kaut vai tādi kā finansēšana un atalgojums speciālistiem. Tāpēc novērtēt situāciju varēsīm tikai tad, kad būs pieņemts kāds lēmums. Cerams, ka iespējami labākais.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Hidrogrāfijas dienestam – desmit gadu

Pagājis bija tikai nedaudz vairāk par gadu kopš valsts neatkarības atgūšanas, kad 1992. gada 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdeva pavēli Nr. 170 «Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu». Šī dienesta galvenais uzdevums ir nodrošināt drošu kuģošanu Latvijas Republikas atbildības zonas ūdeņos. Kas padarīts šajos desmit gados un kādi darbi veicami tuvākajā nākotnē, pastāstīja Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks **JĀNIS KRASTIŅŠ**:

– Paveikts ir daudz. 1993. gadā no bijušās Padomju Savienības tika pārņemti 177 navigācijas aprikojuma līdzekļi, bet 2002. gada beigās to skaits jau bija izaudzis līdz 253. Desmit pastāvēšanas gados Latvijas ūdeņi pilnībā «pārklāti» gan ar elektroniskajām, gan papīra kartēm. Mēs bijām vieni no pirmajiem Eiropā, kas ieviesa jauno tehnoloģiju elektronisko karšu izstrādāšanā. Svarīgs posms modernajā ražošanas procesā: vispirms veidojam elektronisko karti, pēc tam no tās izgatavojam papīra karti. Agrāk bija otrādi. Pašlaik LHD kolekcijā ir 23 kartes un 3 firmas «Virsoņe» iespiestās kartes. Visām trim lielajām ostām – Rīgai, Ventspilij un Liepājai – ir pilns dažāda mēroga karšu komplekts.

Pagājušā gada oktobrī parakstījām sadarbības līgumu ar Norvēģijas hidrogrāfijas dienestu. Tas nozīmē, ka esam iesaistījušies elektronisko karšu izplatīšanas centra darbībā. Šajā centrā ietilpst visas Skandināvijas valstis, Igaunija, iesaistījušies arī Francija, sarunas tiek vestas ar Krieviju. Tas nozīmē, ka elektroniskās kartes būs viena standarta un, tā kā likumdošana tagad atzīst elektronisko un papīra karšu vienlīdzību, Hidrogrāfijas dienestam pamazām jāieviecina to ieviešana. Tas ir ļoti nozīmīgs projekts, jo šajā karšu komplektā būs visā Baltijas jūra.

2001. gada septembrī Baltijas jūras valstu vides ministri parakstīja HELCOM rekomendācijas, kurās divi punkti tieši skar arī Hidrogrāfijas dienesta darbu:

- 1) pārmērīt aktīvākos kuģu ceļus,
- 2) nodrošināt pilnīgu savu ūdeņu pārklājumu ar elektroniskām kartēm. Elektronisko karšu pārklājums jau nodrošināts.

Esam Starptautiskās Bāku asociācijas biedri un ir iesākts iestāšanās process Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā.

2001. gadā izdevām grāmatas «Ugunis un zīmes Latvijas Republikas ūdeņos» 2. laidieni. Ļoti nozīmīga publikācija tieši pirms mūsu dienesta jubilejas bija «Baltijas jūras locija. Latvijas piekraste», kas ir pirmais šāda veida darbs kopš neatkarības atgūšanas. Tajā tika ieguldīts milzīgs darbs. Ir iznācis Latvijas karšu komplekts jahtām. Pēdējos gados šis izklaides ceļojumu veids kļūst aizvien popu-





Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Jānis Krastiņš.

lārāks, tiek burāts gan pa ezeriem un upēm, gan arī pa līci un pat lielo jūru, tāpēc neliela formāta kartes tieši jahtām ir ērtas lietošanai.

Kā sevi darbībā ir attaisnojis jaunais hidrogrāfijas kuģis «Kristiāns Dāls»?

– Runājot par «Kristiānu Dālu», jāatgādina, ka līdz 2004. gadam mums jāpār-mēra visi Baltijas jūras kuģu ceļi, pirmām kārtām tie, pa kuriem tiek pārvadātas bīstamās kravas, un tie, pa kuriem pārvadā pasažierus. Šajā darbā ļoti noderīgs ir mūsu kuģis «Kristiāns Dāls», kas būs Somijas kuģubūvētavā pēc Jūras administrācijas izstrādāta projekta un par tās līdzekļiem.

Uz kuģa ir uzstādīta ļoti moderna un spēcīga mērijamā aparatūra. Uzskatām, ka kuģis veiksmīgi tiek izmantots jau minēto karšu sastādīšanai. Plānojam ar tā palīdzību ik gadus vidēji pārmērīt 400 km². Esam iecerējuši kuģa aprīkojumu papildināt ar dažādiem aparātiem, piemēram, hidrolokatoru, magnetometru u.c. Tad kuģis tiks izmantots pilnvērtīgāk, un mēs īsā laika sprīdī varēsim paveikt lielākus darba apjomus, spēsim sasniegt augstāku kvalitāti un lielāku mērijumu precizitāti. Pavērsies plašas iespējas meklēt dažādus zemūdens objektus, tai skaitā kuģu vrakus, apsekot hidrobūves, piestātņu pamatus, tiltu balstus utt.

Jūrniecebības veterāni ir nobažījušies par domu pamazām nodzēst vairākas darbojošās bākas.

– Šādām bažām nav pamata. Jā, divos gadījumos bākas tika izslēgtas. Viena no tām bija Slīteres bāka, kas atrodas tālu no krasta un sliktas redzamības apstākļos

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



nav pat saskatāma. Šī bāka galvenokārt tika izmantota Padomju Savienības karaflotes vajadzībām, tagad tā zaudējusi savu nozīmi.

Vēl bija izslēgta Saunaga bāka, bet tagad pēc zvejnieku lūguma tā atkal ieslēgta.

Nav pat tādas domas, ka bākas vajadzētu nodzēst, tieši otrādi, tiek ieguldīti lieli līdzekļi, lai tās modernizētu. Ir nomainīta padomju laika aparatūra. Pagājušajā gadā faktiski pabeidzām ieviest bākas monitoringa sistēmu, un tagad jebkurā diennakts laikā zinām, kādā stāvoklī ir katra bāka. Par jebkuru bojājumu sistēma uzreiz paziņo pa mobilo telefonu konkrētam cilvēkam un centrālajam datoram. Līdz ar to tiek samazināts laiks, kas vajadzīgs bojājuma atrašanai un novēršanai.

Bākās tiek veikts kapitālais remonts. Nesen, piemēram, Ventspils brīvostas pārvalde kapitāli izremontēja Užavas bāku, pēdējos gados lieli darbi veikti Dau-gavgrīvas un Kolkas bākās, rit saskaņošanas darbi Papes bākas atjaunošanai.

Savā ziņā bākas ir valsts lepnums, kultūrvēsturiska vērtība. Mēs vēlētos tuvākā laikā pat izdot grāmatu par mūsu bākām.

Kāds ir stāvoklis ar navigācijas zīmēm iekšējos ūdeņos? Cik tālu šajā jomā sniedzas Hidrogrāfijas dienesta intereses un atbildība?

– Iekšējos ūdeņos pašlaik izveidojusies dīvaina situācija – tā īsti neviens ar tiem nenodarbojas, līdz šim nevienam par tiem nav bijusi īpaša interese. No savas puses mēs esam sagatavojuši Latvijas navigācijas līdzekļu standartus, kuros noteikti to izmēri, krāsojums, proporcijas, attālumi starp zīmēm, pamatprincipi iekšējo ūdensceļu apzīmēšanai – tiltu augstuma atzīmēšana, vietas, pa kurām drīkst kuģot, kur nedrīkst noenkuroties utt.

Kas šo darbu darīs? Kas izgatavos un izvietos zīmes?

– Tas jādara pašvaldībām, iestādēm, tiem cilvēkiem, kas atbild par elektrolīnījām, tiltiem, kabeļiem un tamlīdzīgām lietām. Navigācijas aprīkojuma līdzekļus mēs jau esam nodevuši ostām un faktiski tos vairs neapkalpojam. Mēs tikai kontrolējam, lai, teiksim, bākas, pirmkārt, darbotos un, otrkārt, lai darbotos atbilstoši starptautiskajiem standartiem un prasībām.

Kādi svarīgākie darbi jūs gaida tuvākajā laikā?

– Tuvojas nobeigumam projekts, kas padarīs mūsu informāciju pieejamu internetā. Ir tāds moderns teiciens – «e-hidrogrāfijas ofiss». Tātad internetā būs pieejami visi navigācijas paziņojumi jūrniekiem, karšu katalogi utt. Un vēl viens projekts, kuru vajadzētu pabeigt tuvākajā laikā: saslēgt vienotā monitoringa sistēmā visas Latvijas bākas, Irbes šauruma bojas, kā arī triju lielo ostu navigācijas aprīkojuma līdzekļus. Tas būtu padarāms līdz gada vidum, kaut gan – ar mūsu grūtību šānu vien nepietiek.



Vispasaules jūras negadījumu un drošības sistēma un tās vieta Latvijā

Vispasaules jūras negadījumu un drošības sistēma – turpmāk to saucim saīsinātā veidā, kādā tā ir zināma visiem kuģotājiem un arī aviatoriem, t.i., par **GMDSS** – no angļu valodas **Global Maritime Distress Safety System**.

Tātad GMDSS ir izveidota, galvenokārt lai veicinātu drošību uz jūras, un šīs sistēmas lietošana jau ir palīdzējusi izglābt daudzas dzīvības. Dažādas tehnoloģiskās sistēmas šajā jomā ir elastīgi izmantojamas un attīstāmas nākotnē. Bet visam pamatā ir veiksmīgi eksperimenti ar elektromagnētiskajiem viļņiem bezvadu sakaros pirms vairāk nekā simt gadiem, kas pavēra ceļu lielajam izgudrojumam, kurš visiem pazīstams kā **radio**.

Radio attīstība un izmantošana jūrniecībā

Pirms radio izgudrošanas kuģiem jūrā bija ļoti maz iespēju pievērst sev uzmanību, lai saņemtu palīdzību nelaimes gadījumā. Tie varēja izmantot tikai uguni, dūmus vai cita veida zīmju signālus cilvēka redzamības vai dzirdamības zonā. Itāļu inženiera G. Markoni 1895. gadā izgudrotais radio un radiosakaru tehnoloģiju turpmākā attīstība, pateicoties daudzu citu zinātnieku pūlēm, radīja īstu revolūciju jūras radiosakaru jomā.

Nav iespējams par augstu novērtēt radiosakaru nozīmi kuģošanas un cilvēku drošības nodrošināšanā, jo pirms tam, līdzko kuģis pazuda aiz apvāršņa, zuda arī iespējas sazināties ar to. Arī savstarpēji kuģi varēja sazināties tikai redzamības robežās.

Glābšanas darbos radiosakarus pirmoreiz lietoja 1899. gadā, kad no Gudvina sēkļu ugunskuģa uz krastu tika nosūtīta ziņa par strandējušo tvaikoni «Elbe», kura glābšanas laivas nebija iespējams izmantot apkalpes glābšanai.

1903. gadā Berlīnē radio konferencē tika pieņemts lēmums izstrādāt starptautiskus radiosakaru noteikumus, kā vienu no galvenajām izvirzot prasību krasta radiostacijām pieņemt un nosūtīt radiogrammas kuģiem jūrā neatkarīgi no kuģu piederības.

1906. gadā Berlīnē notika pirmā starptautiskā radiotelegrāfa konference, kas lika pamatus jūras radiosakaru attīstībai un apstiprināja starptautisko Telegrāfa konvenciju, kas uzlika par pienākumu dalībvalstīm apvienot krasta radiostacijas vienotā starptautiskā telegrāfa tīklā, atzīstot absolūtu prioritāti visiem briesmu signāliem, un cik vien iespējams izvairīties no radio traucējumiem.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Negadījumu skaita palielināšanās uz jūras parādija radiosakaru nozīmi cilvēku glābšanā. 1912. gadā «Titanic» katastrofā bojā gāja 1500 cilvēku. Atsaucoties uz «Titanic» raidītajiem briesmu signāliem, notikuma vietā ieradās «Carpathia», un tā apkalpe izglāba 700 cilvēku. Bet zaudējumi būtu daudz mazāki, ja palīgā būtu ieradies arī kuģis «Californian», kas atradās daudz tuvāk avārijas vietai. Diemžēl «Californian» radists tobrīd neatradās sardzē, tāpēc «Titanic» signāls netika saņemts.

Trīs mēnešus vēlāk starptautiskajā radio konferencē Londonā lēma par radio dzirdamības pārklājuma palielināšanu un par pastāvīgas radiosardzes nodrošināšanu uz noteikta tipa kuģiem. Konference pieņēma starptautisko briesmu signālu **SOS** iepriekšējā **CQD** vietā. SOS tika pieņemts kā viegli uztverams un viegli pārraidāms, lietojot Morzes abēci – «... --- ...», un tas nav saīsinājums no *Save Our Souls*. Toties radiotelefonijā briesmu izsaukuma signāls *Mayday* attiecīgi franču valodā ir *palidzi man*.

1914. gadā tika pieņemta pirmā Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā – **SOLAS** (saīs. no angļu *Safety on Life at Sea*), kuras V nodala bija veltīta radiotelegrāfijai un kurā jau tika noteikta prasība, ka kuģiem, kas pārvadā vairāk par 50 pasažieriem, jābūt aprīkoti ar radioaparāturu, kuras darbības sniedzamība nav mazāka par 100 jūras jūdžēm, un lielajiem pasažieru kuģiem jāuztur nepārtraukta radiosardze. Konvencija noteica, ka jebkuram kuģim, saņemot briesmu signālu no cita kuģa, ir jādodas tam palīgā, kā arī briesmās esoša kuģa kapteinim ir tiesības pieprasīt jebkuru palīdzību no kuģa, kurš ir atbildējis uz viņa signālu. Tikai 1929. gadā, ņemot vērā automātiskā trauksmes izziņotāja ieviešanu, konvencija pieļāva dažas atkāpes no nepārtraukta radiosardzes režīma, toties tika noteikta prasība lielo pasažieru kuģu glābšanas laivas aprīkot ar noteikta veida radioaparāturu.

1948. gadā tika pieņemta jauna, trešā SOLAS konvencijas versija, kurā jau tika iekļauta prasība lietot radiotelefoniju un radiopeilerus. Pirms tam radiotelefonija jau bija pazīstama desmitiem gadu, bet visplašāko izplatību guva 50. gados, kad parādījās tranzistori, kas pieļāva augstāku frekvenču izmantošanu un ļāva samazināt aparatūras apjomu un svaru. Arī turpmāk konvencijas prasības par radiosakaru nodrošinājumu pamatojās uz zinātnes un tehnikas sasniegumiem šajā jomā. Radioaparātūras standartus kuģiem un glābšanas laivām, radiosakaru lietošanas noteikumus utt. izstrādāja Starptautiskā telekomunikāciju savienība – *International Telecommunication Union* (ITU), viena no specifiskām ANO pakļautības organizācijām.

Morzes radiotelegrāfijas izmantošanas grūtības

Radiosakaru izmantošana veicināja tūkstošiem cilvēku glābšanu jūras negadījumos, bet parastajam zemes radio bija virkne nopietnu trūkumu, piemēram:



- Uztveršanas grūtības: ziņojumu kvalitāte bija atkarīga no radioviļņu izplatīšanās īpašībām attiecīgajā situācijā.
- Nedrošība, ka ziņojums tiks saņemts: maksimālais attālums obligātajam telegrāfijas un telefonijas aprikojumam ir tikai apmēram 250 kilometru. Ziņojumu sūtīšana uz krastu, kuģim atrodoties okeāna vidū, nebija iespējama. Bija jāizmanto kuģis – kuģim pakalpojumi, bet tas varēja notikt, ja kuģi savstarpēji atradās radio dzirdamības zonā. Šo problēmu risināja, izmantojot īsviļņu (augstfrekvences) sakarus, bet arī šeit radiosakaru kvalitāte bija atkarīga no jonosfēras stāvokļa.
- Specializācijas nepieciešamība: Morzes radiotelegrāfija prasīja no apkalpojošā personāla daudzu gadu apmācību un praksi. Ja kādu apstākļu dēļ kuģis palika bez radista, neviens cits apkalpes loceklis nevarēja viņu aizvietot.
- Pārslodze: dažāda veida radio lietošana uz zemes radija sacensību radiofrekvenču izmantošanā, kas radija radiofrekvenču diapazonu pārblīvējumu. Samazinājās iespējas palielināt radiofrekvenču skaitu tieši jūrniecei.

1959. gadā šos trūkumus sāka apzināt un pētīt Starptautiskā Jūras organizācija (*International Maritime Organization – IMO*).

Lietojot esošo tehnoloģiju, likās neiespējami atrisināt minētās problēmas, bet pēkšņi radās atrisinājums: 1962. gadā pasaulē parādījās pirmie mākslīgie Zemes telekomunikāciju pavadoņi (satelīti) un sāka veidoties TELSTAR sistēma.

Satelitsakaru ieviešana

Satelitsakaru ieviešana solīja vairākas priekšrocības salīdzinājumā ar parastajām radio sistēmām, un kā viena no svarīgākajām tika piedāvāta iespēja nodrošināt tiešus un tūlītējus radiosakarus, lielā mērā paplašinot darbības zonu. Izmantojot satelitsakaru sistēmu, ir iespējams nosūtīt avārijas paziņojumu caur satelītu tieši noteiktai stacijai uz zemes, kas ir atbildīga un speciāli aprīkota veikt atbilstošas darbības avārijas gadījumos.

1966. gada februārī IMO Kuģošanas drošības komiteja nolēma sākt izpētīt un prasību izstrādāšanu satelitsakaru izmantošanai jūrnieceībā, un jau 1971. gadā IMO iesniedza divas rekomendācijas ITU, kuras precizēja, ka jūras satelitsakariem jānodrošina informācijas apmaiņa telefona un telegrāfa režīmos, iekļaujot datu pārraides, atveidošanu tiešajā drukā un faksimilveidā.

Uzsvars galvenokārt tika likts uz satelitsakaru iespējām briesmu vai avāriju gadījumos brīdināt un izkārtot kuģus meklēšanas un glābšanas darbu nodrošinājumam, izplatīt drošības un steidzamos ziņojumus, kā arī realizēt dažādas papildu funkcijas, tādas kā automātiskie kuģa pozīciju ziņojumi, pozīciju (koordinātu) noteikšana, satiksmes vadīšana, automātiska navigācijas brīdinājumu un laika prognožu izziņošana un kuģu maršrutu izvēle atkarībā no laika apstākļiem, kā arī daudzas citas papildu iespējas.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



1973. gadā IMO nolēma sākt darbu pie jaunas jūras satelītsakaru sistēmas izveidošanas, un 1976. gadā tika parakstīta konvencija par Starptautiskās jūras satelītorganizācijas **INMARSAT** (*International Maritime Satellite Organization*) dibināšanu.

1982. gadā INMARSAT sāka darboties, un pašreiz tiek izmantoti četri ģeostacionāri satelīti – divi virs Atlantijas okeāna un pa vienam virs Klusā un Indijas okeāna, kas faktiski pārklāj zemeslodi starp 75. ziemeļu un dienvidu paralēli, izņemot polāros apgabalus. INMARSAT nodrošina ne tikai labas kvalitātes radiotelefona sakarus, bet arī teleksa, faksimila un datu ātrās pārraides pakalpojumus. Sakaru uzņemšana ar kuģi jebkurā zemeslodes punktā notiek ar vienkāršu ciparu kombinācijas sastādīšanu.

Sistēma nodrošina medicīnisko konsultāciju, meteoroloģisko un laika prognožu, navigācijas ziņojumu un navigācijas brīdinājumu, kuģa pozīciju izziņošanu un saņemšanu, bet svarīgākā funkcija ir briesmu signālu un drošības sakaru nodrošinājums.

Izmantojot INMARSAT sistēmu, kuģim ir iespēja ne tikai nosūtīt ziņojumu par draudošajām briesmām vai nepieciešamo palīdzību, bet arī saņemt apstiprinājumu, lai būt drošība, ka adresāts ziņojumu ir saņēmis un sāks attiecīgi rīkoties.

Morzes radiotelegrāfa ēras beigas

1979. gadā IMO rezolūcija A.420(XI) noteica jaunās sistēmas politiku, kuras rezultātā tika veiktas izmaiņas SOLAS konvencijas prasībās:

- par kuģu aprīkojumu ar atbilstoša standarta sakaru aparāturu attiecībā uz avārijas frekvencēm, peldošu avārijas radioboju, selektīvu izsaukuma sistēmu un automātisko savienojumu ar adresāta staciju, kā arī ar tiešās izdrukāšanas aparāturu navigācijas un meteoroloģisko ziņojumu saņemšanai;
- par personāla apmācību atbilstoši Starptautiskās konvencijas par jūrnieku apmācību, diplomēšanu un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) prasībām.

Uz šo rekomendāciju pamata tika izveidota noteikta sakaru sistēma, kas pazīstama kā **GMDSS**, t.i., Vispasaules jūras negadījumu un drošības sistēma.

Jauno GMDSS sistēmu sāka ieviest no 1992. gada 1. februāra, un 1999. gada 1. februāris tika noteikts par sistēmas pilnīgas ieviešanas termiņu, ko var uzskatīt par IMO un tās dalībvalstu gandrīz trīsdesmit gadu radoša darba kulmināciju.

Tātad līdz 1999. gada 1. februārim IMO dalībvalstīm bija jāuzstāda GMDSS prasībām atbilstoša aparātūra un jāapmāca kuģu personāls rīkoties ar šo aparāturu, un tas automātiski likvidēja kuģa radista amatu, kā rezultātā jūrniecībā tika aizvērta radiotehniskā dienesta vēstures lappuse.

Arī krasta radiotelegrāfa stacijas, kur izmantoja Morzes ābeci, beidza pastāvēt. Radista Morzes atslēga un austiņas var ieņemt pienācīgu vietu jūrniecības muzejā.



GMDSS

GMDSS koncepcija balstās uz to, ka krasta meklēšanas un glābšanas dienesti, kā arī avārijas tuvumā esošie kuģi nekavējoties saņem ziņojumu par negadījumu un spēj sniegt atbilstošu palīdzību un veikt darbības koordināciju ar minimālu aizkavešanos.

Citiem vārdiem runājot, katram kuģim, neatkarīgi no tā atrašanās vietas, ir iespējams saņemt savai drošībai būtisku informāciju, kā arī sniegt to pašu jebkuram citam kuģim. Lai arī galvenā loma ir satelītsistēmai, faktiski GMDSS ir dažādu sistēmu kombinācija, kurā svarīga nozīme ir radio telefonijas režīmā.

Nemot vērā šo kombināciju, okeāna areāls ir sadalīts četrās zonās:

- **A1 zona.** Krasta ultraīsviļņu (VHF) stacijas zona (20–30 jūras jūdzes).
- **A2 zona.** Aiz A1 zonas – vidējo frekvenču (MF) darbības zona (100 jūras jūdžu).
- **A3 zona.** Aiz pirmajām divām, bet ģeostacionāro jūras sakaru satelītu pārklājumā (praktiski INMARSAT darbības zona). Šis pārklājums ietver zonu no 70°N līdz 70°S.
- **A4 zona.** Pārējās jūras zonas, t.i., galvenokārt Ziemeļpola rajons un Dienvidpola rajons, kurus Zemes ekvatora rajonā izvietotie ģeostacionārie satelīti nav spējīgi nodrošināt ar pārklājumu.

Kuģa aprīkojums ar sakaru iekārtām ir atkarīgs no tā darbības zonas. Piemēram, piekrastes kuģošanā pietiek ar UĪV radiostacijām, darbojoties tālākā zonā, jau nepieciešama MF radiostacija, utt.

Trauksmes signāla izziņošana ir vienkārša un droša. Sūtītājam ir jāorientējas speciālu taustiņu nospiešanā vai saīsinātu izsaukuma kodu lietošanā.

Tomēr, lai pilnīgi nodrošinātu iespēju izziņot prasību pēc palīdzības, katram kuģim nepieciešama pozīcijas avārijas radioboja (EPIRB) gadījumam, ja kuģa sakaru iekārtas nav izmantojamas, un radara transponderi, kas atvieglo nelaimē nokļuvušā kuģa vai tā glābšanas laivas, plosta meklēšanu.

Tātad GMDSS dod iespēju nelaimē nokļuvušam kuģim sūtīt informāciju dažādos veidos, izmantojot VHF, MF un



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



HF frekvences, INMARSAT vai COSPAS-SARSAT sistēmas, un faktiski būt pārliecinātam, ka ir sadzirdēts un tiek veikti attiecīgi pasākumi, un tas nozīmē, ka briesmu jeb avārijas ziņojumi tiks saņemti ar daudz lielāku varbūtību nekā agrāk. Tas nozīmē, ka ar GMDSS aparatūru aprīkota kuģa kapteinim un stūrmaņiem ir jābūt attiecīgi apmācītiem un trenētiem lietot šo aprīkojumu. STCW konvencija paredz šādu apmācību un personāla sertifikāciju.

Lai efektīvi veiktu cilvēku meklēšanas un glābšanas darbus un standartizētu GMDSS lietojamās procedūras, Pasaules okeāns ir sadalīts glābšanas un meklēšanas (SAR) zonās. Nelaiemes gadījumā glābšanas operācija tiek koordinēta no koordinācijas centriem krastā, un pati glābšanas procedūra tiek veikta atbilstoši Glābšanas konvencijai (*Search and Rescue Convention – SAR*).

IMO Kuģošanas drošības komiteja ar savām apakškomitejām nepavisam nav apstājusies pie sasniegtā un pastāvīgi veic jauno tehnoloģiju izvērtējumu to lietošanai avārijas un drošības sakaru nodrošināšanai.

GMDSS ieviešana Latvijā

Starptautiskā konvencija par cilvēku meklēšanu un glābšanu jūrā (SAR-79) nosaka, ka dalībvalstīm jāveic nepieciešamie pasākumi, lai pie saviem krastiem nodrošinātu meklēšanas un glābšanas pasākumus, izveidojot meklēšanas un glābšanas centrus, ar starpvalstu vienošanos nosakot katras valsts atbildības rajonu (zonu), kā arī vienojoties par savstarpēju palīdzību meklēšanas un glābšanas operācijās.

Latvija ir IMO dalībvalsts un ir pievienojusies SOLAS-74 un SAR-79 konvencijām. Latvijas atbildības zona ir noteikta LR MK 2000. gada 15. februāra noteikumos Nr. 58 «Par meklēšanu un glābšanu aviācijas un jūras avārijas gadījumos».

Latvijas Koordinācijas centram, kas tagad atrodas Rīgā, Meldru ielā 5a, jānodrošina nepārtraukta dežūra jūras avārijas sakaru kanālos ultraīsviļņu (VHF) un viļņu (MF) radiofrekvencēs.

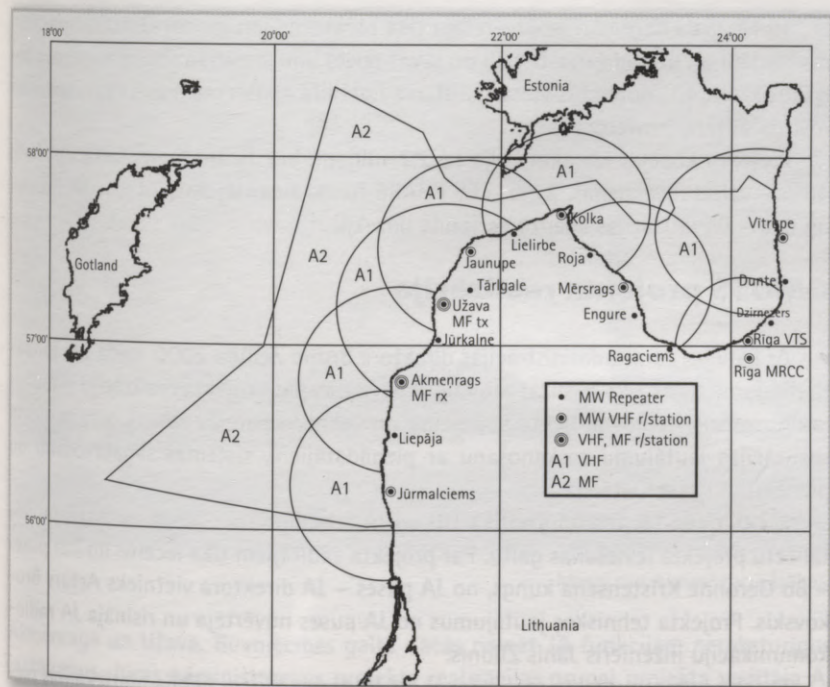
Atbilstoši SOLAS-74 konvencijā noteiktajiem GMDSS pasaules tīkla izveidošanas termiņiem arī Latvijā GMDSS bija jāsāk darboties 1999. gada 1. februārī.

Saskaņā ar LR MK 1994. gada 16. augusta noteikumiem Nr. 168 «Jūras kodekss» atbildīgā institūcija par cilvēku meklēšanu un glābšanu jūrā bija Satiksmes ministrijas valsts pārvaldes institūcija – Latvijas Jūras administrācija (JA), kuras sastāvā atradās Meklēšanas un glābšanas dienests.

Pirmie soļi GMDSS ieviešanā Latvijā tika sperti jau 1994. gadā, kad ar Dānijas valdības tehnisko palīdzību Rīgā, Ventspilī un Liepājā tika uzstādīta kuģiem paredzētā radioaparātūra, kas ļāva nodrošināt A2 zonas pārklājumu.

Lai pilnībā izpildītu konvencijas prasības, bija nepieciešams veikt GMDSS ieviešanas izpēti un izstrādāt ieviešanas koncepciju. 1997. gadā Latvijas Jūras administrācija noslēdza līgumu ar Norvēģijas «TELEKOM» ekspertu Eiriku Blikstrudu par šādas koncepcijas izstrādi. E. Blikstruda izstrādātā koncepcija paredzēja ar mikroviļņu





linijām savstarpēji savienota ultraīsviļņu radiostaciju tīkla izveidošanu Latvijas atbildības zonas pārklājumam gar Latvijas piekrasti un sistēmas operatīvās darbības nodrošinājumu no koordinācijas centra Rīgā.

Realizēt šādu projektu JA finansiāli nebija pa spēkam. Projekts tika pieteikts valsts investīciju programmai, kā arī lūgta palīdzība no ES ar PHARE CBC fondu piesaisti.

1997. gadā tika izsludināts starptautisks konkurss par GMDSS tīkla izveidošanu. PHARE fonda un Privatizācijas aģentūras piešķirtais finansējums nenosedza zemāko piedāvājuma cenu, un konkursu nācās pārtraukt, tādā veidā Latvijai zuda iespēja ieviest GMDSS līdz 1999. gada 1. februārim.

1999. gadā tika piešķirti līdzekļi no valsts investīcijām un izsludināts jauns starptautisks konkurss, kurā uzvarēja «TELE Greenland International A/S» (TGI) no Dānijas. Uzreiz jāpiebilst, ka ar konkursa uzvarētāju nepaveicās, jo darba gaitā atklājās, ka šai firmai nav praktiskās pieredzes tādu sistēmu piegādāšanā un uzstādīšanā, tas faktiski tika darīts pirmo reizi, ja neskaita darbu uz vietas Grenlandē. Diemžēl JA nebija izvēles, jo vilcinoties varēja zaudēt ES PHARE programmas finansējumu, bet Latvija vairs nespēja nodrošināt IMO noteiktos GMDSS ieviešanas terminus. Lietuvā un Igaunijā šī sistēma jau darbojas.



1999. gada decembrī ar uzvarētāju tika parakstīts līgums par GMDSS aparāturu piegādi un uzstādīšanu, bet JA no savas puses bija jāizveido sistēmas nesošā infrastruktūra, t.i., noteiktās vietās jāuzbūvē noteikta augstuma masti radio un mikroviļņu antenu novietošanai.

Projekta kopējās izmaksas bija Ls 2,7 miljoni, bet finansējums sadalījās šādi: 48% – valsts investīcijas, 22% – ES PHARE fonda finansējums, 24% – JA līdzekļi un 6% – Privatizācijas aģentūras fonda līdzekļi.

GMDSS projekta realizācija

Ar Latvijas Jūras administrācijas direktora Bruno Zeiliņa 2000. gada 28. janvāra rīkojumu Nr. 7 tika ieceltas atbildīgās personas par projekta realizāciju – jaunās radiosakaru sistēmas projekta savlaicīgu un tehniski pareizu izbūvi, visu projekta realizācijas jautājumu saskaņošanu ar piegādātājiem, sistēmas sagatavošanu un pieņemšanu ekspluatācijā.

2000. gada 16. februārī notika TGI un JA atbildīgo speciālistu tikšanās, lai detalizētu projekta ieviešanas gaitu. Par projekta vadītājiem tika iecelti: no TGI puses – Bo Geronne Kristensena kungs, no JA puses – JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis. Projekta tehniskos jautājumus no JA puses novērtēja un risināja JA radio-komunikāciju inženieris Jānis Zlidnis.

Tādas nozīmes projekta realizēšanai arī JA darbiniekiem nebija pietiekamas pieredzes, arī finansiālās iespējas bija ierobežotas, lai šo darbu nodotu specializētai firmai. Latvijas Jūras administrācijai jau kopš tās nodibināšanas ir izveidojusies laba sadarbība ar Zviedrijas Jūras administrāciju, un, ņemot vērā, ka Zviedrijā GMDSS ir ieviesta jau pirms IMO noteiktā termiņa, vērsāmies pie Zviedrijas Jūras administrācijas ar lūgumu sniegt tehnisko palīdzību konsultāciju veidā šāda projekta izpildē. Zviedrijas Jūras administrācija starptautisko projektu vadītāja Villanada Ringborga personā labprāt atsaucās uz mūsu lūgumu, panākot finansiālo nodrošinājumu ekspertu darba apmaksai no Zviedrijas Starptautiskā attīstības fonda (SIDA), jo kuģošanas un cilvēku drošība Baltijas jūrā tiek atzīta par prioritāti Zviedrijā. Tas kopumā veicināja JA speciālistu kvalifikācijas celšanu un pieredzes apgušanu, kā arī šo konsultāciju izmantošanu lēmumu pieņemšanai.

Lai nodrošinātu GMDSS tikla izveidi Latvijā, papildus bija nepieciešamas 16 vietas jūras krastā, kur izvietot raidītāju – uztvērēju un mikroviļņu līniju antenas, savienojot to visu ar vadības centru Meklēšanas un glābšanas dienesta ēkā Rīgas Meldru ielā 5a, kur atrodas Jūras glābšanas koordinācijas centrs (*Maritime Rescue Coordination Centre – MRCC*).

Gar jūras piekrasti izvietotās navigācijas bākas nevarēja izmantot to nepietiekošā un dažādā augstuma un novietojuma dēļ. Mobilā telefona mastus arī nebija iespējams izmantot pilnībā, jo tie atradās diezgan attālu no jūras piekrastes. No jauna nācās uzbūvēt 11 atsevišķus mastus un divus pāra mastus dipola antenām.





Masti pie Akmeņraga bākas.

Akmeņragā un Užavā. Būvniecības gaitā nācās risināt JA funkcijām neraksturīgus jautājumus. Jūras administrācijas projekta realizācijas grupai projekta vadītāja A. Brokovska vadībā nepilnu divu gadu laikā nācās atrisināt daudz sarežģītu problēmu sakarā ar grozījumiem projektā atbilstoši Latvijas un Zviedrijas noslēgtajam starpvalstu līgumam par jūras atbildības rajoniem, tai skaitā saistībā ar zemes iegādi mastu celtniecībai, nepieciešamās infrastruktūras (pievedceļi, elektrības padeve) izveidošanu, kā arī organizēt konkursus apakšuzņēmējiem un, strādājot kopā ar Zviedrijas Jūras administrācijas speciālistiem, izvērtēt projektu, pieņemt aparatūru no ražotājiem. Tomēr šis intensīvais darbs nebija veltīgs – sistēmu nesošā infrastruktūra bija gatava laikus, ko nevar teikt par aparatūras piegādāšanu, sistēmas montāžu un tās darbības regulēšanu. TGI vairākkārt bez saskaņošanas ar JA mainīja piegādes un darba grafikus, kā rezultātā sistēma bija gatava darbam ar piecu mēnešu kavēšanos un Nodošanas akts tika parakstīts 2001. gada 3. oktobrī.

Tātad tikai 2001. gadā, ar vairāk nekā divu gadu novēlošanos, pasaules kartē IMO mitnē Londonā tika aizkrāsots zilais plankums Latvijas atbildības zonā.

Latvijas GMDSS raksturojums

Latvijas GMDSS sastāv no 8 ultraīsviļņu (VHF) radiostacijām, kas atrodas Jūrmalcīemā, Akmeņragā, Užavā, Jaunupē, Kolkā, Mērsragā, Rīgā un Vitrupē un pārklāj apmēram 50 km platā joslā Latvijas ūdeņus gar piekrasti no robežas ar Igauniju Rīgas jūras līci līdz robežai ar Lietuvu Baltijas jūrā, un vidējo/īsviļņu (MF/HF) rai-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Artūrs Brokovskis.

ditāja Užavā un uztvērēja Akmeņragā ar pārklājuma joslas rādiusu līdz 200 km.

Izsaukuma signāls – *RIGA RESCUE RADIO* UĪV 16. kanālā, DSC (selektīvais cīparu izsaukums) 70. kanālā un 2182 kHz vai DSC 2187,5 kHz.

Sistēmas operatīvā vadība norisinās no Meklēšanas un glābšanas darbu Koordinācijas centra Rīgā, Meldru ielā 5a. Koordinācijas centra vadītājs ir Aigars Gailis un centra nepārtrauktu darbību nodrošina astoņi maiņas operatori, pa diviem operatoriem vienā maiņā, viens datorsistēmu speciālists un trīs tehniķi.

Kopš 2000. gada meklēšanas un glābšanas darbus jūrā nodrošina LR NBS Jūras spēki, bet no 2002. gada 1. janvāra arī Koordinācijas centrs atrodas NBS Jūras spēku pakļautībā.

Izveidotā GMDSS sistēma ir liels ieguldījums kuģošanas drošībā Latvijas atbildības rajonā, it sevišķi piekrastes kuģošanā (līdz 50 km no krasta). Tā dod iespēju zvejas kuģiem, jahtām, laivām, aprikotām tikai ar ultraīsviļņu radiostaciju, saņemt laika prognozes, vētras un navigācijas brīdinājumus gar visu piekrasti un avārijas gadījumā izsaukt meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru organizētas palīdzības saņemšanai nelaimē nonākušajiem cilvēkiem jūrā.



Automātiskā identifikācijas sistēma

Ievads

Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS) ir jauna tehniska sistēma, kas dod iespēju veikt kuģu kontroli no krasta stacijām un kuģa komandtiltīņa. Ar AIS aprīkoti kuģi nepārtraukti noraida īsus ziņojumus, kuri satur informāciju par kuģa absolūto kursu un ātrumu, žirokompasa kursu, kuģa pozīciju attiecīgajā brīdī (koordinātas), kuģa vārdu un citu ieprogrammētu informāciju. Kuģi ar šādu aprīkojumu, satiekoties jebkurā vietā, būs spējīgi identificēt viens otru, izsekot to kustības elementiem un manevrēt, būdami neatkarīgi no krasta staciju palīdzības. Krasta stacijas savukārt līdzīgu informāciju varēs gūt no AIS aprīkoti kuģiem UĪV staciju darbības zonās, t.i., šaurumos, ostu pieejās un to akvatorijās ar ļoti intensīvu kuģu kustību, neatkarīgi no radaru informācijas.

Starptautiskā telekomunikāciju savienība (*International Telecommunication Union, ITU*) ir noteikusi tehniskos standartus un frekvences AIS globālam pielietojumam. Starptautiskā elektrotehniskā komiteja (*International Electrotechnical Commission, IEC*) savukārt izstrādās kuģu tehniskā aprīkojuma un testēšanas programmas.

Starptautiskā bāku asociācija (*International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities, IALA*), kas izstrādā navigācijas līdzekļu standartus, tai skaitā arī kuģu vadības sistēmas – *Vessel Traffic Services (VTS)*, jau ir iepazīstinājusi Starptautisko Jūras organizāciju (*IMO*) ar šīs sistēmas darbības principiem. Grūtības identificēt kuģus uz radara ekrāniem VTS centros bija viens no iemesliem, kas pamudināja IALA VTS komiteju uzsākt attīstīt ciparu selektīvā izsaukuma (*Digital Selective Calling, DSC*) transponderu sistēmu, kura tika nosaukta par AIS. AIS izvirzītās galvenās prasības bija palīdzēt VTS stacijām savlaicīgi identificēt krastam tuvojošos objektus.

Pieprasījums pēc AIS un tās priekšrocības

Piekrastes valstis ir atbildīgas par kuģu satiksmi noteiktos kuģošanas rajonos un kuģu ceļos, kā arī par zvejniecību vai ekonomisko darbību savos teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskās darbības zonās. Šīs valstis var pieprasīt no satiksmes dalībniekiem vai citas darbības veicējiem, lai tie ievērotu šajos ūdeņos noteiktās prasības, un tāpat fakts, ka dalībnieki tiks identificēti un kontrolēti no krasta, mudinās tos ievērot, piemēram, satiksmes dalījuma shēmas, zvejošanas noteikumus, kā arī izvairīties no dažāda veida negadījumiem saistībā ar kuģošanu vispār.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Protams, sekojot objektu kustībai jūrā tikai no krasta stacijas un ar UĪV radiosakaru palīdzību, ne vienmēr var garantēt izvairīšanos no kuģu sadursmēm vai uzskriešanas uz sēkļa. Turklāt ar ieteikumiem no krasta var rasties arī pārpratumu kaut vai valodas nezināšanas vai citu traucējumu dēļ. Vienīgā persona uz kuģa, kas var mainīt kuģa dzinēju darbību vai mainīt kuģa kursu, lai novērstu uzskriešanu uz sēkļa vai izvairītos no sadursmes, ir kuģa kapteinis vai sardzes stūrmanis. Tātad viens no viņiem var lemt, kā rīkoties attiecīgajā brīdī, un, izmantojot AIS priekšrocības, viņi var gūt precīzāku izpratni par situāciju. AIS informācija šajā gadījumā būs precīzāka par kuģa radara ARPA sniegtajām ziņām, jo apsteigs tās par divām trim minūtēm. Tas ir ļoti svarīgi arī sliktas redzamības apstākļos, jo ar AIS aprīkoti kuģi varēs identificēt viens otru jau UĪV sakaru dzirdamības robežās.

Rajonos ar intensīvu kuģu satiksmi – ostās, ostu pieejās, upēs un šaurumos – AIS priekšrocības ir acīm redzamas. Šauros, ar biežiem pagriezieniem un dabisku vai mākslīgu veidojumu dēļ slikti pārredzamos rajonos kuģa radara ARPA iespējas ir ierobežotas, jo nav iespējams vienlaikus izsekot dažādas nozīmes kuģus, peldošās un krasta navigācijas zīmes utt.

Kuģa vadītājs var būt pārliecināts, ka, pateicoties AIS, sarežģītos navigācijās apstākļos uzlabosies kuģošanas drošība, jo lielā mērā atrisināsies radara ierobežojumu problēmas, tas ir, būs iespējams:

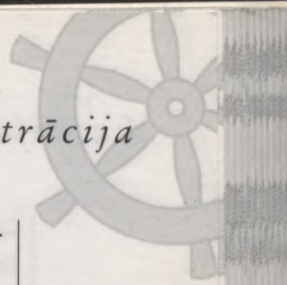
- «paskatīties aiz likuma» vai salas, lai noteiktu citu kuģu esamību un tos identificētu;
- precizēt izmaiņās vietu, lai izvairītos no šaurām vietām;
- identificēt kuģa izmērus, iegrīmi, ātrumu vai citus elementus bez liekas sakaru izmantošanas, nepārtraucot kuģa vadības kontroli; un vēl svarīgāk:
- noteikt kuģa kursa maiņu gandrīz reālajā laikā;
- identificēt prāmi, kas atstāj ostu;
- identificēt fiksētus objektus (naftas platformas) vai lēni pārvietojošos kuģus (seismiskie pētījumi), kuri nespēj ātri manevrēt un var būt bīstami kuģošanai.

Kuģu satiksmes vadības sistēmas (VTS)

Šobrīd VTS radara iekārta ir galvenais sensors objektu identificēšanai un to kustības elementu noteikšanai VTS darbības zonā. Tomēr šīm iekārtām piemīt tās pašas kļūdas attāluma un virziena noteikšanā kā kuģa radariem, kaut arī VTS radaru atrašanās vieta ir precīzi noteikta un tiem nepiemīt kuģa kompasu kļūdas. Dabisku šķēršļu dēļ (krasta konfigurācija) var būt apgrūtināta nepārtraukta kuģa kustības izsekošana.

Ieviešot AIS, varētu atrisināt šādas kuģu vadības sistēmām svarīgas prasības:





- pārklāt zonas, kur radara pārklājums ir gandrīz neiespējams vai nepieciešams papildu radara antenu izvietojums;
- automātiski identificēt radara ekrānā redzamos mērķus;
- bez iztaujāšanas iegūt informāciju par kuģa kravu un ostu, kuģa izmēriem un iegrimi;
- sekot ātrgaitas prāmim, nepazaudējot to, ja tas saplūst ar citu objektu vai atrodas ostā;
- noteikt kuģa kustības elementu izmaiņas gandrīz reālajā laikā.

Izveidojot AIS piekrastes tīklu un, protams, ja kuģi vai jebkuri citi objekti uz ūdens būtu aprīkoti ar AIS transponderiem, zustu nepieciešamība izveidot VTS noteiktos rajonos. AIS krasta staciju tīkla izveidošanas un ekspluatācijas izmaksas varētu būt nenozīmīgas salīdzinājumā ar VTS radaru tīklu.

Meklēšanas un glābšanas operācijas

Meklēšanas un glābšanas operācijas būtu daudz efektīvākas, ja visas glābšanas vienības būtu apgādātas ar AIS. Tas veicinātu darbu savstarpēju koordināciju un avarējošā kuģa identifikāciju, kā arī ļautu bez savstarpējas vārdiskas informācijas apmaiņas, tādējādi izvairoties no valodas kļūdām, ātri vien identificēt avārijas vietai tuvāk esošos kuģus un to iespējas.

Meklēšanas un glābšanas darbu Koordinācijas centram (MRCC) būtu vieglāk kontrolēt operācijas gaitu, izsekot apkārtējos kuģus, lai efektīvi izmantotu pieejamos resursus un viestu pārliecību, ka viss meklējamais rajons ir aptverts. Turklāt visi apkārtējie kuģi un glābšanas vienības, kā arī MRCC varētu ne tikai identificēt ar AIS aprīkotas kuģi, kas atrodas avārijas situācijā, bet arī automātiski saņemt informāciju par faktisko avārijas stāvokli.

Loču pakalpojumi no krasta

Loču pakalpojumu no krasta var izmantot kuģa kapteinis, kuram nav radara aprīkojuma vai kura radaram traucējumus rada jūras viļņošana, lietus vai vājš krasta kontūru, navigācijas līdzekļu atstarojums. Ar AIS aprīkots kuģis darbosies kā radiobāka, ar maksimālu precizēšanas ātrumu sniedzot informāciju par kuģa vietas noteikšanas diferenciālās sistēmas (DGPS) antenas kursu (kuģa kursu attiecībā pret zemi) un atrašanās vietu (koordinātas).

Radaru lietošana loču pakalpojumiem no krasta ir iespējama tikai tādos rajonos, kur ir izveidotas kuģu satiksmes dalījuma shēmas un kur kuģa kustību var uzraudzīt, norādot tikai virzienu uz maršruta punktiem. Radari galvenokārt izseko to kuģa daļu, kura fiksē vislabāko radara attēlu, piemēram, uz piekrauta tankkuģa tā ir virsbūve kuģa pakalgalā. Šajā gadījumā kuģis jau varētu būt pagriezies par 30–50°, kad to identificē VTS radari vai ARPA uz cita kuģa, tātad pagājušas jau

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



4–5 minūtes no manevra sākuma. Lai kontrolētu situāciju, ar sakaru līdzekļu palīdzību tiek ziņots par izmaiņām kuģa kursā, bet tas tomēr notiek diskrēti un ar kavešanos. AIS šāda veida informāciju nodrošina nepārtraukti.

Sadursmju novēršana jūrā

Ir svarīgi uzsvērt, ka radars ir un paliks viens no svarīgākajiem instrumentiem uz kuģa komandtiltiņa. Radars ir galvenais instruments kuģa vadītājam, kas palīdz izvairīties no kuģu sadursmēm ierobežotas redzamības apstākļos. Lai veiktu nepieciešamo manevru, ir svarīgi iegūto informāciju par bīstamajiem kuģiem (t.i., par šo kuģu reālo kursu un ātrumu) iespējami ātrāk un precīzāk attēlot uz radara ekrāna. Lai šādu informāciju saņemtu ar kuģa ARPA, ir nepieciešamas vairākas minūtes, pat līdz 5–6 minūtēm. AIS informāciju noraida 26,6 milisekundēs.

Informāciju par kuģa kursu un ātrumu AIS saņem no kuģa kompasa un GPS un, nosakot maksimālo precizēšanas ātrumu, iespējams atrisināt radara ierobežojumu radītās problēmas. Jo lielāks būs precizēšanas ātrums (īsāks periods starp ziņojumiem), jo ātrāk cita kuģa vadītājs vai VTS operators varēs noteikt novērojamā kuģa kursa izmaiņas. Tas nozīmē, ka kuģim ar lielāku ātrumu ir nepieciešams lielāks nominālais koriģēšanas ātrums nekā kuģim ar mazu ātrumu.

Piemēram:

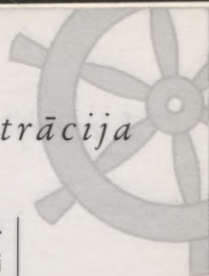
Kuģa tips	Ziņošanas periods
Kuģis uz enkura vai pietauvots	3 min
Kuģis ar ātrumu līdz 14 mezgliem	12 sek
Kuģis ar ātrumu līdz 14 mezgliem, bet pie kursa maiņas	4 sek
Kuģis ar ātrumu 14–23 mezgli	6 sek
Kuģis ar ātrumu 14–23 mezgli, bet pie kursa maiņas	2 sek
Kuģis ar ātrumu virs 23 mezgliem	3 sek
Kuģis ar ātrumu virs 23 mezgliem, bet pie kursa maiņas	2 sek

Kuģa ātruma un citu parametru noteikšanas un ziņošanas potenciāls vēl nav pilnībā apzināts. Pastāv gandrīz bezgalīgas iespējas daudzpusēju ziņu nodošana pa radio.

Informācijas attēlošana uz displeja

AIS piedāvā dažādas iespējas informācijas attēlošanai. Starptautiskā bāku asociācija (IALA) ir iesniegusi un 47. kuģošanas drošības apakškomiteja ir apstiprinājusi Pagaidu noteikumus par informācijas attēlošanu ECDIS no AIS objektiem – *Interim guidelines for the presentation and display of AIS target information*, kas aparatūras ražotājiem būs jāņem vērā.





Starptautiskās Jūras organizācijas dalībvalstīs tiek lūgtas rokasgrāmatas saturu darīt zināmu aparatūras ražotājiem, lai jūrnieki un citi lietotāji būtu izglītoti šajā jomā jau no paša pirmsākuma.

Objekta vai mērķa attēlošanai tiek piedāvāts vienādsānu trīsstūris, kā arī grafiska informācija par kursu un ātrumu. Iespējams attēlot arī kuģu tuvināšanās elementu parametrus, bīstamo mērķi, pazaudēto mērķi utt.

Tādi aparatūras ražotāji, kā «ADVETO», «STN ATLAS», «NORCONTROL», «TRANSAS MARINE» un citi jau ievieš savas aparatūras programmatūrā ieteiktos standartus. Uz šo ražotāju aprīkotajiem kuģiem ar ECDIS vai ECS ir iespējams attēlot AIS informāciju.

Uz dažiem veca modeļa radariem gan nav iespējams attēlot AIS informāciju, bet, kad AIS lietošana būs obligāta, ražotājiem nāksies modernizēt radarus. Radara lietotājam jābūt informācijai uz ekrāna, vai redzamais mērķis ir aprīkots ar AIS.

Lai novērstu informācijas traucējumus uz radara vai ECDIS displeja sakarā ar daudziem ziņojumiem vienlaicīgi, AIS simboli varētu būt «aktīvi» vai «pasīvi» (*sleeping*):

- «aktīvs» nozīmē, ka zaļais trīsstūris rāda mērķa kursu un ātrumu (COG/SOG);
- «pasīvs» nozīmē, ka kuģa vadītājs vai VTS operators ir izvēlējis nodzēst vektorus un kursa līniju, bet būs redzams tikai mazs trīsstūris, kas norādīs kuģa kursu. Ja lietotājs vēlas, pasīvo mērķi vienmēr var aktivizēt.

AIS ieviešana

Atbilstoši IMO SOLAS konvencijas prasībām ar AIS ir jāapriko visi 300 BT un lielāki kuģi, kas piedalās starptautiskajā kuģošanā, un 500 BT un lielāki, kas nav saistīti ar starptautisko kuģošanu, kā arī jebkura izmēra pasažieru kuģi šādā secībā:

1. Visi kuģi, kas būvēti 2002. gada 1. jūlijā un vēlāk.
2. Kuģi, kas piedalās starptautiskajā kuģošanā un ir būvēti pirms 2002. gada 1. jūlija:
 - Pasažieru kuģi – ne vēlāk par 2003. gada 1. jūliju;
 - Tankkuģi – ne vēlāk par pirmo drošības aprikojuma pārbaudi pēc 2003. gada 1. jūlija;
 - 50 000 BT un lielāki, kas nav pasažieru kuģi vai tankkuģi, – ne vēlāk par 2004. gada 1. jūliju;
 - 10 000 BT un lielāki, kas nav pasažieru kuģi vai tankkuģi, bet mazāki par 50 000 BT – ne vēlāk par 2005. gada 1. jūliju;
 - 3000 BT un lielāki, bet mazāki par 10 000 BT – ne vēlāk par 2006. gada 1. jūliju;
 - 300 BT un lielāki, bet mazāki par 3000 BT – ne vēlāk par 2007. gada 1. jūliju.



3. Kuži, kas būvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, bet nepiedalās starptautiskajā kuģošanā, – ne vēlāk par 2008. gada 1. jūliju.

4. Jūras Administrācija var atbrīvot no minēto prasību piemērošanas, ja kužis tiks izņemts no ekspluatācijas divu gadu laikā no 1. punktā noteiktā termiņa.

Papildinājums, ka karoga valsts administrācija var atbrīvot sava karoga kuģus no AIS lietošanas, ja šie kuži nepiedalās starptautiskajā kuģošanā un pašu ūdeņu kuģu satiksmes intensitāte ļauj nelietot AIS.

AIS galvenās funkcijas:

■ Automātiski nosūtīt sistēmas krasta stacijām, kuģiem un citiem lietotājiem informāciju par kuģa identitāti (kuģa vārds, karogs, IMO Nr.), tipu, koordinātām, kursu, ātrumu, navigāciju apgrūtinājošiem apstākļiem vai citu ar kuģošanas drošību saistītu informāciju;

■ Automātiski saņemt šādu informāciju ar AIS aprikotiem kuģiem;

■ Kontrolēt kuģu kustību;

■ Apmainities ziņām ar krasta stacijām. *Šī punkta prasības neattiecas uz gadījumiem, kad starptautiskie līgumi, noteikumi vai standarti nosaka navigācijas informācijas aizsardzību. AIS jādarbojas saskaņā ar IMO pieņemtajiem normatīvajiem dokumentiem.*

Šāda informācija var tikt attēlota VTS staciju displejos, MRCC, krasta apsardzes vai citu administrāciju displejos.

Baltijas jūrā AIS jau darbojas Zviedrijas piekrastē apmēram 30 jūras jūdzes no krasta, Lietuvas piekrastē, prāmju satiksmē starp Vācijas un Zviedriju, daļēji Somijā.

Latvijā AIS tiklu iespējams izveidot uz Globālās jūras negadījumu un drošības sakaru sistēmas (GMDSS) bāzes.

AIS trūkumi un īpatnības

AIS ir viens no elektronikas augstākajiem sasniegumiem, kas lietišķi demonstrē šo sasniegumu izmantošanas iespējas kuģošanas drošībā. Vienkāršāk runājot, tā ir kā kuģa «melnā kaste», bet ar aprikojumu, kas ievāc ziņas par koordinātām, ātrumu, kursu, noteiktu informāciju no GPS, pārveido to par UĪV (VHF) signālu un pārraida noteiktā frekvencē jebkuram kuģim, kas ir šīs stacijas dzirdamības zonā. Saņemtais signāls tiek pārveidots noteiktā standartā elektroniskās kartes aparātūrā vai radarā un var tikt attēlots uz saņēmēju displejiem.

Tas nozīmē, ka pēc saņemtās informācijas kuģa sardzes stūrmanis zina ne tikai citu kuģu kursu, ātrumu, atrašanās vietu, bet arī nosaukumu, kuģa tipu, iegrimi, garumu utt. Tas ļauj izsaukt noteiktu kuģi, izmantojot radiosakarus, un saskaņot rīcību, lai izvairītos no sadursmes vai citiem mērķiem. Katrs mērķis ir identificēts, un jebkurš dalībnieks vai krasta operators var sekot situācijas attīstībai. Kuģiem ar bīstamām kravām, velkoņiem ar garām buksēšanas tauvām un atgāi-



tas prāmjiem ir iespēja identificēt savu stāvokli, kas atvieglo pārējo dalībnieku darbību.

AIS reprezentē ievērojamu sasniegumu kuģošanas drošībā jūrā, veicinot mīklu jautājumu izslēgšanu kuģu sadursmju novēršanas gadījumos, un var panākt ARPA faktisku aiziešanu pagātnē. Protams, tas var notikt tikai tādā gadījumā, ja visi kuģi būs aprīkoti ar AIS. Jebkurš kuģis bez AIS būs neredzams citam kuģim, vienalga, cik elektroniski moderni šis cits būtu aprīkots.

Kā izriet no SOLAS konvencijas prasībām, AIS aprīkojums būs obligāts SOLAS konvencijas kuģiem, ņemot vērā kuģu tonnāžu, t.i., 300 BT un lielākiem starptautiskajā kuģošanā, 500 BT un lielākiem, kuģojot jebkuros rajonos, kā arī visiem jebkura izmēra pasažieru kuģiem. Tas tomēr skan mazliet ironiski no pieredzējuša kuģa vadītāja viedokļa. Šādas tonnāžas vai lieluma kuģu ehosignāli ir pietiekami, lai moderna radara ARPA tiktu galā ar sadursmju novēršanas uzdevumu.

Ja skatāmies vēl uz priekšu, pēc diviem trim gadiem, kad visi kuģi it kā būs aprīkoti ar AIS, novērotājs, lūkojoties radara vai ECDIS displejā, būs pārliecināts, ka viņam ir visa informācija par to, kas atrodas visapkārt. AIS signāls uz displeja dod pārliecību, ka kuģi ne tikai var ievērot, bet arī identificēt. Tātad, ja jums nav AIS, jūs kļūstat faktiski neredzams, un attīstoties šādai tendencei, sanāk, ka jūs vispār neeksistējat, ja jums nav AIS. Uztādot šādu aprīkojumu, uzmanība tiek fokusēta uz mērķiem, kas sūta AIS informāciju, nereaģējot uz liela izmēra mērķi, kuram tomēr būtu nepieciešams pievērst uzmanību.

Protams, šie noteikumi neliedz maziem kuģiem (zvejas kuģiem, jahtām, atpūtas kuģiem, velkoņiem utt.) uzstādīt AIS aprīkojumu, bet te mēs saskaramies ar šīs tehnikas izmaksām. Šogad kuģu aprīkojuma izstādē «NorShipping Exhibition» Oslo *Editor* tipveida aprīkojums kuģiem tika piedāvāts par 16–17 000 USD.

Lai izmantotu šo sistēmu, ir nepieciešams, lai radars un ECDIS varētu signālus apstrādāt un uzrādīt uz displeja. Šeit arī iespējamas papildu izmaksas, tāpat jahtām ir problemātiska noteiktas jaudas elektroapgāde, kas sadārdzina kopējās izmaksas.

Galū galā var tikt attīstītas arī mazo kuģu versijas, vieglākas un lētākas, bet tomēr ar atzītiem standartiem. Iespējams, ka AIS iekārtas būs līdzīgas EPIRB bojai, un gan jau tad to varēs iegādāties arī mazo kuģu īpašnieki.

Bēdīgākais ir tas, ka kuģi, šķiet, būs sadalīti divās klasēs – ar AIS un bez AIS, un kuģiem ar AIS kuģi bez AIS it kā neeksistēs, vismaz saistībā ar šo elektronisko sistēmu.

AIS koncepcija demonstrē modernās elektronikas iespējas, bet par radara atstarotājiem uz mazajiem kuģiem vēl nedrīkst aizmirst, jo tā var būt vienīgā iespēja pievērst sev uzmanību šajā ātri mainīgajā pasaulē.

Kapteinis Artūrs Brokovskis, Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieks

Rakstā izmantoti materiāli no izdevumu «Safety at Sea», IALA, IMO un «Lloyd's List» publikācijām, Zviedrijas Jūras administrācijas publikācijas «AIS for ships in the future».

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADĀGRĀMATA
2002



Vide – tava un mana

2001. gadā Rīgas jūras līcis tika izslēgts no tā saukto *vides karsto punktu* saraksta, jo līcī ir novērojama objektīva stāvokļa stabilizēšanās, par ko liecina daudzu nozīmīgu līča vides parametru uzlabošanās. Šādu pozitīvu lēmumu pieņēma Baltijas jūras Vides aizsardzības komisija (HELCOM). HELCOM ir organizācija, kas izstrādā noteikumus un atbild par visas Baltijas jūras reģiona un piekrastes aizsardzības stratēģijas plānošanu un realizāciju.

Lūk, ar tādu iepriecinošu faktu gribētos sākt materiālu par vides aizsardzības plusiem un mīnusiem Latvijas jūras piekrastē. Jāatzīst arī, ka pēdējo desmit gadu laikā cilvēku attieksme pret apkārtnējo vidi ir mainījusies, taču vēlmais nebūt nav sasniegts.

Šodien nākas pārliecināties, ka daudzi ekoloģiski tīras vides aizstāvji ne vienmēr ir konsekventi savās prasībās, īpaši, ja tās jāattiecinā uz sevi. Vai varat, roku uz sirds liekot, teikt, ka nekad neesat mežā nometis nevienu papīriņu vai izsmēķi? Vai esat pilnīgi pārliecināts, ka nekad jūrā peldēties neesat gājis vien tādēļ, ka tuvumā nav bijusi mājiņa ar sirsniņu?

Bet ekoloģiski tīri domāt tomēr jāiemācās. Lai gan ne Eiropā, ne citur pasaulē nekas nav pilnīgi sakārtots un absolūts, tomēr, paldies Dievam, ir izstrādātas starptautiskas prasības un deklarācijas, kurām pievienojoties vai atbalstot, kļūstam atbildīgi par prasību ievērošanu un savas *mājas* sakārtošanu.

Vēl spilgtā atmiņā tā Ventspils, no kuras astoņdesmito gadu beigās un deviņdesmito gadu sākumā gandrīz vai panikā bēga cilvēki, jo ostas radītais ekoloģiskais drauds bija pārlieku apgrūtinošs. Ventmalā, kur pirms 10 gadiem puķēja kālija sāls, nu zaļo zālīte un atkal aug koki. Īstenojot Ventspils ostas ekoloģiskās tīrības nodrošināšanas programmu, kas tika sākta 1997. gadā, 2000. gada beigās pilnībā ir novērstas naftas un naftas produktu noplūdes iespējas no pietātnēm Ventspils ostā. Ievērojamu daļu naudas šīs programmas realizācijā ieguldīja pati *A/s «Ventspils nafta»*. *A/s «Ventspils nafta»* ir pirmais Latvijas uzņēmums, kas jau trešo reizi izdevis «Vides pārskatu», jo uzņēmumā liela vēriba tiek veltīta vides aizsardzībai. Par to liecina gan starptautiskie vides un kvalitātes vadības standartu sertifikāti ISO 9002 un ISO 14001, kā arī tas, ka, piemēram, 2000. gadā uzņēmums vides aizsardzībā investēja 3,9 milj. latu, no tiem 3,8 milj. bija paredzēti ūdens resursu un gaisa aizsardzībai, notekūdeņu attīrīšanai un atkritumu pieņemšanai un utilizācijai, bet 0,1 milj. ieguldīts ekoloģiskās drošības projektos. Tiek turpināta 1997. gadā sāktā Ventspils ostas naftas un naftas produktu pietātnu rekonstrukcija ostas ekoloģiskās tīrības nodrošināšanai. Pēc rekonstrukcijas reģistrēto naftas produktu piesārņojuma gadījumu skaits gan samazinājies, tomēr joprojām vides piesārņošana pilnībā nav izslēgta.





A/s «Ventspils nafta» vides un kvalitātes sistēma paredz visa personāla iesaistīšanu tās realizācijā, lai nodrošinātu katra darbinieka individuālu atbildību par veiktā darba kvalitāti.

Nafta un naftas produkti ir un būs bīstams kravu veids, kas nenoliedzami prasa paaugstinātu atbildību un neatslābstošu uzmanību gan no attiecīgā reģiona jūras vides pārvaldēm, gan no paša uzņēmuma darbiniekiem, gan, protams, arī no sabiedrības.

Rīgas brīvosta 2000. gada janvārī kā piltiesīga dalībniece tika uzņemta Eiropas ostu organizācijā ESPO, kuras oficiālais sēdeklis atrodas Briselē. Līdzīgi kā Eiropas Komisijas, arī ESPO galvenais uzdevums ir koordinēt un padarīt maksimāli efektīvu dalībvalstu un kandidātvalstu sadarbību. Viens no ESPO principiem – nākotne ir ekoloģiski tīrai un drošai ostai, kur vides aizsardzības jautājumi tiek risināti paralēli saprātīgai saimnieciskai darbībai. Tā kā Rīgas osta ir ESPO dalībniece, tās uzdevums un pienākums ir ievērot šīs organizācijas nostādnes.

Viena no pēdējā laika visvairāk diskutētajām un sāpīgākajām problēmām, kas gaida risinājumu, ir jauna naftas termināla – «Baltic Oil Terminal» – celtniecība Rīgas brīvostā Daugavas kreisajā krastā. Firma termināla celtniecībā gatava investēt 150 milj. USD, kas šāda veida būvei ir visai pieklājīga investīcija.

Visdažādākā profila speciālisti diskutē par drošības, vides aizsardzības, kravu nodrošinājuma, transporta plūsmas organizēšanas un daudzām citām ar naftas terminālu saistītām problēmām. Vieni domā, ka tas ir ekoloģisks drauds ne tikai Rīgai, bet

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



arī visam Baltijas jūras reģionam, citi uzskata: ja termināla celtniecības tehnoloģijas būs ievēroti visstingrākie uzstādījumi, problēmu nebūs. Bet gandrīz visi ir vienprātīgi, ka šāds termināls Rīgas ostai un pilsētai kopumā nestu ievērojamas investīcijas, kas nenoliedzami ir izdevīgi. Šim viedoklim varbūt nepiekrīt vienīgi eventuelā termināla tuvumā dzīvojošie, kas ir pārliecināti, ka viņiem no lielajām investīcijām ne silts, ne auksts, vien jūra viņiem tiks atņemta.

7. Saeimas deputāts Imants Burvis:

– Runājot par «Baltic Oil Terminal», ir vairāki aspekti. No psiholoģiskā – Daugavgrīvā ir zaļā zona, kur cilvēki atpūšas. Viņiem ir vēl t.s. padomju domāšana – ja Klaipēdā bija naftas termināls, tad visi zināja, ka laiku pa laikam pludmalē viņiem būs jāpeldas naftā. Tieši tas pats ir Rīgā, kur neviens Bolderājas iedzīvotājs netic, ka pludmale no termināla necietīs. Kā viņiem ieskaidrot pretējo «jauno laiku» gaismā? – tas, lūk, ir psiholoģiskā plāna pamatjautājums.

No tehniskā viedokļa – Rīgas līcis ir klusa vieta, un nav pārāk liela problēma šo drošību nodrošināt. Tehniski tas ir iespējams. Viss pārējais – tā ir cilvēku attieksme pret vidi. Nākošais jautājums – lieli smagsvara vilcieni iespaidos Daugavas kreiso krastu, un arī labo, ja tiks šķērsots tilts. Bistamās kravas caur pilsētu padomju laikos naktī tika laistas ar speciālām atļaujām. Pagaidām plāni ir grandiozi, un šādiem smagsvāriem vajadzētu iet ik pēc 15 minūtēm. Mēs gan domāju, ka reāli tas būs daudz retāk. Tā mēs šo šauru pudeles kakliņu taisīsim vēl blīvāk nobloķētu.

Nemot vērā to, ka valsts nemil dzelzceļu, agrī vai vēlū tam pašam būs jāgādā par savu ceļu drošību. No vienas puses, šāds liels termināls varētu nodrošināt ostas stabilitātes ilgtermiņa attīstību, bet, no otras, tas ļoti daudz prasīs, vispirms jau dzelzceļa tīkla attīstību (pār Buļļupi būs vajadzīgs ne viens vien tilts), turklāt apdraudēs piekrastes un Daugavas iztekas zaļo zonu, kā arī prasīs savādāk runāt ar Bolderājas iedzīvotājiem – nevis skatīties uz viņiem «no augšas», bet lūgt viņu atbalstu projektam. Šī pēdējā lieta jau ir kļūdaini sākta, tāpēc arī ir tik asa bolderājiešu pretreakcija. Tas nozīmē, ka tuvākajos gados šo psiholoģiski iedzīto «nē!» pārvarēt būs ļoti grūti.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters:

– Es uzskatu, ka jāprieccējas par jebkuru virzību uz kravu pieaugumu ostā. Man nav saprotama agresīva uzstāšanās pret termināla celtniecību. Vai tiešām labāk, lai aug usnes, ka tikai nekas nenotiek! Jā, ekoloģijas jautājums ir jāierindo svarīgo jautājumu virknē ar pirmo numuru. Tāpēc nevajag noliegt, bet vajag izvirzīt tādas prasības, kas palīdzētu garantēt maksimālu ekoloģisko drošību. Par 100 procentiem nekad nekas nevar būt drošs, bet 99 procentus nodrošināt var, un tikai viens procentis paliek *force majeure* gadījumiem. Daudzus satrauc jautājums, kur tiks ņemtas kravas, lai nodrošinātu termināla darbību. Bet, piedodiet, tā ir uzņēmuma problēma. Ja privātais iegulda savu kapitālu, tad viņš, protams, arī domā, kā tiks piesaistītas kravas. Ja kāds šaubās, ka nepietiks dzelzceļa jaudu, tad vajag uzticēties VAS «Latvijas dzelzceļš» speciālistiem, kuri ir pārliecināti, ka ar kravu plūsmu galā tiks.



Varam aplūkot arī ārzemju ostu praksi un pārlicināties, ka, piemēram, Roterdamas ostā līdzīgi termināli atrodas gandrīz pašā pilsētas centrā, bet to darbība attīstās un ekoloģisko prasību latiņa tiek turēta maksimāli augstu.

Rīgas ostas uzņēmējs Jānis Kokars uzsver, ka Roterdamas pilsētas iedzīvotāji dzīvo labklājībā, pateicoties šo terminālu sekmīgai darbībai. Būvējot jaunu terminālu, kā tas šobrīd tiek plānots Rīgā, ar mūsdienu tehnoloģijām var garantēt ekoloģisko drošību.

Tie, kas skeptiski vērtē jaunā objekta celtniecību, uzskata, ka nav tādas kravas, kas varētu nodrošināt termināla darbību, un naftas termināls ir bīstams objekts, kas apdraud tā tuvumā dzīvojošo cilvēku tiesības uz dzīvi. Projekta atbalstītāji uzsvāru liek uz drošām mūsdienu tehnoloģijām un ir pārlicināti, ka cilvēki necietīs, bet pilsētas maciņš gan pildīsies.

Savulaik asas diskusijas izvērtās arī par naftas termināla celtniecību Daugavas labajā krastā, kur tagad atrodas «Neste» un «Statoil» termināli. Tolaik tika izteiktas pamatotas bažas par to, kādu risku var radīt šādu terminālu darbība ne tikai pašai ostai, bet arī Rīgas jūras līcim kopumā.

Ja Rīgas jūras līcī notiktu tankkuģa avārija, tās sekas, protams, būtu neprognozējamas, jo līcis ir kā liela vanna, kurā ūdens apmaiņa notiek ļoti lēnām. Bet šodien par realitāti jau kļuvusi prasība, ka Rīgas ostā var ienākt tikai tankkuģi ar dubulto korpusu, ieviesta tā sauktā *no-special-free* sistēma, kas nodrošina ostā ienākušajiem kuģiem sanitāros pakalpojumus. Visi kuģi, kas ienāk ostā, maksā sanitāro nodevu neatkarīgi no tā, vai tie nodod piesārņotos ūdeņus vai ne.

Arī Liepājas ostā ekoloģisko problēmu netrūkst. Galvenokārt tās saistītas ar Krievijas kara flotes radīto piesārņojumu. 2001. gada 23. augustā Liepājas domes būvvalde pieņēma ekspluatācijā Liepājas Karostas kanāla piesārņotās grunts deponešanas vietas norobežojošo sienu. Līdz ar to noslēgusies pašlaik lielākā Liepājas ostas infrastruktūras projekta pirmā kārtā.

Kopumā projekts paredz attīrīt kanālu no bijušās karabāzes radītā piesārņojuma.

Istenots jūras avāriju seku likvidācijas projekts

Jūras avāriju seku likvidācijas projekts tika sākts jau 1991. gadā, kad Jūras vides pārvaldes rīcībā nonāca starptautiskās Helsinku konvencijas. Pateicoties Dānijas valdības palīdzībai, 1994. gadā kopīgi ar Dānijas ekspertiem tika sākta Nacionālā avāriju seku likvidācijas plāna izstrāde, un līdz 1998. gadam šo projektu arī pabeidza. Četrus gadus Jūras vides pārvaldes speciālisti ne tikai strādāja pie dokumenta sagatavošanas, bet arī darba grupās tikās ar ekspertiem no ostu pārvaldēm, Latvijas Jūras administrācijas un citiem dienestiem. 2000. gadā šādu plānu pabeidza realizēt Lietuvā. Igaunija to paveica krietni agrāk. Sākot projekta realizāciju, bija 3 milj. latu deficīts. Latvijas Ostu padome projektu atbalstīja ar 640 tūkst. latu, un, piesaistot privāto kapitālu, nepieciešamā summa tika savākta.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Projekta galvenais mērķis ir un paliek vides aizsardzība, bet lielākais ieguvums nenoliedzami ir avāriju seku likvidācijas aprikojuma iegāde. Aprikojums glabājas trijās lielajās ostās un Latvijas Jūras administrācijā. Jūras avāriju seku likvidēšanai ir paredzēti pieci jūras kuteri, četri mazāki 8 metru kuteri, 1000 m jūras bonu, 1500 m garas piekrastes bonas, vakuuma sūkņi, kā arī cits aprikojums – tālvadības skimmeri un minitraktori. Smago naftas produktu savākšanai kalpos tralēšanas sistēma, kā arī ķimikālijas, ko izsmidzina jūras avārijas vietā.

Lai gan par iegūto tehniku ir gandarījums, vislabāk tomēr būtu, ja to visu nekad nebūtu jālieto un avāriju būtu arvien mazāk.

Bet avārijas Baltijas jūrā tomēr notiek!

Lai arī tiek daudz darīts, lai izvairītos no nepatīkamiem gadījumiem ostās un jūrā, tie tomēr notiek. Gan tehnisku kļūmju, gan cilvēku neuzmanīgas vai neprofesionālas rīcības dēļ.

Nav noslēpums, ka veci kuģi, tāpat kā vecas automašīnas, ir daudz lētāki. Tos bieži iegādājas apšaubāmas reputācijas kuģu īpašnieki, kuri negrib tērēt daudz līdzekļu kuģu remontam un apkopei, tāpat bieži vien nedomā arī par savu kuģu apkalpju profesionālo līmeni. Statistika rāda, ka lielu skaitu avāriju rada tieši cilvēku pieļautās kļūdas.

Tā 2001. gada 29. martā tankkuģī «Baltic Carrier» ietricās kravas kuģis, un sardurmes rezultātā no tankkuģa izplūda 2700 tonnu naftas. Sadursme notika Stors-tremmenas arhipelāga rajonā 120 kilometru uz dienvidiem no Kopenhāgenas. Naftas izplūdums, kas izraisīja lielāko Baltijas jūras piesārņojumu pēdējo 20 gadu laikā, atstājis ilgstošas sekas reģiona ekoloģijai. Tāpēc Vācija izteikusi aicinājumu Baltijas jūras reģiona valstīm paaugstināt kuģošanas drošības standartus, lai izvairītos no līdzīgiem negadījumiem. Vācijas amatpersonas īpaši iesaka paātrināt tankkuģu ar dubulto korpusu ieviešanu ekspluatācijā, izmantot atrašanās vietas noteikšanas satelītentenas un noteikt ostas nodevu un loča pakalpojumu samaksas apmēru atkarībā no vides standartu ievērošanas.

Bet ir arī tādi gadījumi, kad nenovēršamas ekoloģiskās problēmas prognozējamas jau projekta stadijā. Tāds, piemēram, ir Būtiņģes naftas termināls. Pret tā celtniecību iestājās gan Latvijas, gan Lietuvas *zaļie*, jo paredzēja nenovēršamas avārijas. Un viņiem bija taisnība!

Tikai viens piemērs. 2001. gada 23. novembrī Būtiņģes naftas terminālā notika kārtējā avārija, un Baltijas jūrā izplūda 59 tonnas naftas. Glābšanas dienesti savāca tikai 10,3 tonnas. Videi nodarīts kaitējums par aptuveni 2,6 milj. latu. Eksperti uzsver, ka terminālā nav drošas naftas noplūdes fiksēšanas sistēmas.

Nedēļu pēc šīs avārijas koncertam «Mažeikiu nafta» trūka 328 tonnas naftas, un tas ir astoņas reizes vairāk, nekā oficiāli atzītais no Būtiņģes naftas termināla Baltijas jūrā izplūdušais naftas daudzums. Īsto naftas noplūdes daudzumu neviens tā arī nenosauc.



Pēc šī negadījuma Lietuvas zaļo kustība sāka aktīvu kampaņu, lai panāktu Būtiņģes naftas termināla slēgšanu. Pēc vairākkārtējām avārijām Būtiņģes terminālā Lietuvā gandrīz neviens vairs neuzskata, ka Būtiņģe ir labs termināls. Arī ekonomiski tas sevi nav attaisnojis. Jau tagad notiek sarunas ar Baltijas jūras reģiona valstu deputātiem no Eiropas Parlamenta par iespējām risināt Būtiņģes termināla slēgšanas jautājumu. Taču, godīgi sakot, tuvākajā laikā šāds pavērsiens diez vai ir sagaidāms.

Lielu satraukumu 2002. gada novembra sākumā izraisīja kuģis «Prestige», kas pie Ventspils uzņēma kravu un avarēja Spānijas piekrastē. Avārijas brīdī kuģis atradās pavisam tuvu krastam, bet nogrima 200 km attālumā, kur to aizvilka pieci velkoņi. Kuģa tilpnēs bija iepildīts vairāk nekā 70 tūkst. tonnu mazuta. 2002. gada 19. novembrī «Prestige» korpusā radās 35 m gara plaisa, kad vētras laikā tas uzskrēja uz klintīm tā sauktajā *nāves piekrastē*, kur reģistrētas daudzas kuģu avārijas. Īpašnieki, kas savu kuģi bija reģistrējuši zem Bahamu karoga, jau vairākkārt bija lūguši atļauju ieiet Portugāles ostās, bet vienmēr saņēmuši atteikumu, kas tika pamatots ar kuģa nedrošību un

ekoloģiskās katastrofas draudiem. Kuģis pārlūza uz pusēm, bet Atlantijas okeānā jau bija izplūduši aptuveni 11 tūkst. tonnu naftas produktu. Vides aktivisti decembrī brīdināja, ka nogrimušā kuģa tilpnēs vēl atrodas aptuveni 60 tūkst. tonnu, un gadījumā, ja tās izplūdis, tā būs lielākā līdz šim pieredzētā ekoloģiskā katastrofa. Šī milzīgā katastrofa ir izraisījusi asu sašutuma vilni, un visā Eiropā skaidri apzinās tās briesmas, ko rada tamlīdzīgi nelaimes gadījumi. «Prestige» nogrima 3 km dziļumā,



Ziemeļjūrā vienmēr tankkuģiem jāztur smagi navigācijas apstākļi.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



pārlūstot uz pusēm. Kuģa nogrimšanu centās novērst Nīderlandes kompānijas «Smit Salvage» glābēji, Spānijas un Portugāles glābēju kuģu apkalpes. Pārlūšanas brīdī no kuģa izplūda vēl 6 tūkst. tonnu naftas produktu. Izplūdusi nafta ir izskalota Spānijas pludmalēs un ostās, kas sagādā pamatīgas galvassāpes ziemeļrietumu apgabala piekrastes iedzīvotājiem. Aptuveni 400 km garā posmā jau aizliegts zvejot, bet vietējiem iedzīvotājiem zvejniecība bija vienīgais iztikas avots. Pirmajā plankumā, kas sasniedza Spānijas krastus, bija aptuveni 6000 tonnu naftas, un tā radītie zaudējumi tika rēķināti 40 milj. USD apmērā. Putnu pētnieki ziņoja, ka naftas noplūde ir smagi skārusi vai pat nogalinājusi aptuveni 15 000 putnu. Lai iespējami novērstu naftas nokļūšanu krastā, jūrā strādāja astoņi īpaši aprīkoti glābšanas kuģi, kam izdevās savākt 3000 tonnu naftas. Savukārt 1800 brīvprātīgo krastā savākuši 2300 tonnu, tomēr Spānijas krastus vēl apdraud 11 000 tonnu naftas. Pēc kuģa avārijas tika apcietināts tā kapteinis. Viņu apsūdz par nespēju sadarboties ar glābšanas vienībām un par nodarīto kaitējumu videi. Arī Spānijas valdība saņem nosodījumu par to, ka tā nav spējusi adekvāti rīkoties, lai izvairītos no tik lielas ekoloģiskas nelaimes. Spānijas *zaļie* domā, ka cietušajam kuģim vajadzēja ļaut ieiet ostā, kur no tā tiktu izsūk-nēta nafta, un pilnīgi nepareizi bija ļaut tam nogrimt. Valdība savukārt apgalvo, ka varas iestādes darījušas visu, kas bija to spēkos, un uzsver, ka katastrofā jāvaino bēdīgā tehniskā stāvoklī esošais tankkuģis un sliktie laika apstākļi. Kuģa «Prestige» avārija nonāca arī Eiropas Komisijas redzeslokā, kuras amatpersonas uzskata, ka cietusi valsts ar starptautiskās arbitražas palīdzību var pieprasīt finansiālu kompensāciju no valstīm, kuras nav veikušas visas nepieciešamās kontroles, lai nepieļautu tehniski sliktā stāvoklī esoša tankkuģa izešanu no ostas. Kā ziņoja Eiropas Komisijas preses sekretārs transporta jautājumos Žils Gantlē, «Prestige» pēdējo gadu laikā ir sistemātiski izvairījies no tehniskajām pārbaudēm ostās. Savukārt ES likumdošana paredz, ka ES dalībvalstīm ir pienākums pārbaudīt tehnisko stāvokli vismaz 25% no ostās ienākušajiem kuģiem, bet riska grupā iekļautie tankkuģi, un tāds bija arī avā-rējušais «Prestige», ir jākontrolē vismaz reizi gadā. Latvija pagaidām ir ES kandidāt-valsts, ES likumdošana tai kļūs saistoša tikai pēc iestāšanās Eiropas Savienībā, taču ES jau pašreiz arī no kandidātvalstīm gaida aktīvu iesaistīšanos to jautājumu risinā-šanā, kas skar ekoloģiju un kuģošanas drošību. Mēs jau tagad nevaram būt vienīgi malā stāvētāji un vērotāji, jo Eiropas Komisija uzskata, ka arī kandidātvalstīm ir jā-veic kuģu tehniskā kontrole. Sakarā ar avārejuša kuģa «Prestige» pēdējo uzpildīšanu Ventspils tuvumā aktualizējies jautājums, vai valsts ir atbildīga par kuģa tehnisko stāvokli arī tad, ja tas nav ienācis attiecīgās valsts ostā, bet ticis uzpildīts valsts ter-ritoriālajos ūdeņos. EK speciālisti domā, ka nāksies precizēt ES jūras satiksmes li-ikumdošanu jautājumā par ostu un citu dienestu atbildību par tehniskajām kontro-lēm. Iespējams, ka kuģis tiek uzpildīts reidā vien tāpēc, lai tieši izvairītos no kontro-les ostā. Iespējams, ka tieši tāds scenārijs bijis arī bēdīgi slavenajam notikumam. Ventspils ostas attiecīgie dienesti, protams, nevar atbildēt par tāda tankkuģa teh-nisko stāvokli, kurš nav ienācis Ventspils ostā un nav pat atradies Ventspils reidā.



bet bijis 10 kilometrus no ostas un tur uzņēmis 27 tūkst. tonnu mazuta, ko tam pieveda no Klaipēdas. Pārkraušanas operācijai sekoja Jūras vides pārvaldes Ventspils jūras kontrole. Tā konstatēja, ka pārkraušanas laikā jūrā nonācis mazuts, par ko kuģa kapteinim piemērots maksimālais naudas sods, kāds paredzēts šādos gadījumos.

EK tāpat plāno arī sastādīt bīstamo tankkuģu sarakstu, kuriem būs aizliegts iebraukt ES valstu ūdeņos. Šo dokumentu tā cēla priekšā decembrī ES sammita laikā Kopenhāgenā.

Kamēr EK lemj, ES spriež, pa jūrām un okeāniem joprojām kuģo «melnā saraksta» kuģi, kurus bieži vien varētu pat dēvēt par vrakiem. Taču tie ne tikai vienkārši kuģo, bet arī pārvadā bīstamas kravas, ieiet ostās un joprojām rada ekoloģiskus draudus. Tā, piemēram, Tallinas ostā ierodas 1976. gadā būvētais vienkorpora tankkuģis «Byzantio», kas ir līdzinieks avarējušajam tankkuģim «Prestige». Lai gan tas pēdējo reizi pārbaudīts 19. novembrī Roterdamas ostā, kur kontroli veikusi kompānija «Det Norske Veritas», arī Igaunijas Jūras pārvalde ir solījusi šo kuģi pārbaudīt, jo tas regulāri ienāk Tallinas ostā. Igaunijas vides aizsardzības ministrs Heiki Kranis ierosinājis aizliegt Tallinas ostā ieiet vienkorpora tankkuģiem, kas vecāki par 15 gadiem. Pēc viņa teiktā, sakarā ar avāriju pie Spānijas krastiem arī Igaunija ir uztraucusies ar vienkorpora tankkuģu drošību.

Pēdējo gadu lielākā katastrofa notika 1992. gadā, kad netālu no Lakorunjas ostas pie Spānijas krastiem avarēja Grieķijas tankkuģis «Aegean Sea», no kura okeānā izplūda 74 tūkst. tonnu jēlnaftas.

Ne tikai nafta rada ekoloģiskus draudus. Tā, piemēram, Somijas Vides aizsardzības ministrija izstrādājusi Baltijas jūras aizsardzības un atveseļošanas programmu, kurā viens no galvenajiem elementiem ir Sanktpēterburgas notekūdeņu attīrīšanas sistēmas uzlabošana. Programmas mērķis ir novērst pēdējā laikā novēroto aktīvo ūdens ziedēšanu Somu jūras līcī un Baltijas jūrā, ko izraisa straujā zaļāļģu vairošanās. Programmā ir arī priekšlikumi uzlabot naftas un ķīmisko kravu pārvadājumu drošību jūrā.

Bieži esam aktīvi kliedzēji un noliedzēji – to nevajag, tā nedrīkst, šito nepieļausim! Mēs gribam un mums ir tiesības dzīvot ekoloģiski tīrā un sakoptā vidē! Šī frāze jau kļuvusi par tādu kā klišeju, bet pati par sevi tā neko neizsaka. Ko tad darīt, lai vide kļūtu sakoptāka, lai nerastos ekoloģisku draudu briesmas, lai mēs varētu lepoties, ka Baltijas jūra un Rīgas jūras līcis joprojām nav iekļauti vides karsto punktu sarakstā, lai Latvijas pludmalēs plīvotu arvien vairāk *Zilo karogu*? Ko dara Latvija, tās valdība un atbildīgie dienesti, lai vide būtu sakārtota un uzturēta? Dažas atbildes uz šiem jautājumiem Jūs atradīsiet šīs Gadagrāmatas intervijās.

Anita Freiberga

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATĀ
2002



Latvijas ostās respektē «zaļo domāšanu»

Vēl nesagaidot jaunās valdības 100 dienas, viesojamies Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijā, kur tiekamies ar ministru **RAIMONDU VĒJONI** – pārliecinātu «zaļo», kurš no 2000. gada darbojies arī Skultes ostas valdē.

Lasītāju vērtējumam sniedzam ministra atziņas vairākos jautājumos.

Ekoloģiskais stāvoklis Latvijas ostās

Kopumā ekoloģiskais stāvoklis Latvijas ostās ir labs, un tuvākajā laikā tas vēl uzlabosies, jo 8. oktobrī stājušies spēkā Ministru kabineta noteikumi Nr. 455, kuri nosaka, ka katrai ostai jāizstrādā savs kuģu atkritumu apsaimniekošanas plāns. Lielajās ostās vides jautājumu risināšanā ieguldīti ievērojami līdzekļi, par kuriem viens var pārliecināties, salīdzinot Ventspils ostu tagad ar to, kāda tā izskatījās pirms 10 gadiem. Pārliecinātais pierādījums ne tikai Latvijas iedzīvotājiem, bet arī Eiropas Komisijas ierēdņiem ir kopš 1998. gada jūnija Ventspils pludmalē, tikai kilometra attālumā no ostas, plīvojošais Eiropas Vides izglītības fonda *Zilais karogs* un lieliskā (stingrākajam Eiropas Savienības direktīvas vērtējumam atbilstošā) ūdens kvalitāte šajā peldvietā, kā arī *Zilais karogs* Ventspils jahtu ostā, kurā atrodas ostas teritorijā. Par ostu ekoloģisko stāvokli var pārliecināties arī tieši vizuāli: agrāk bieži novērojami peldošie atkritumi vai naftas plankumi tagad parādās tikai avārijas vai nekārtības gadījumā, bet vainīgie parasti tiek ātri atklāti un saņem sodu. Latvijas ostās gadā vidēji konstatē ap desmit nelielu naftas produktu vai dažādu tehnisku ūdeņu radītu piesārņojumu, bet to operatīva atklāšana, savākšana un vainīgo sodīšana ir ļoti efektīva. Grūtības sagādā vainīgo atklāšana piesārņojuma gadījumos jūrā: gar Latvijas rietumu krastu pārvadā līdz 90% no visas Baltijas jūras naftas produktu un bīstamo kravu apjoma, līdz ar to ir ļoti grūti pierādīt kāda konkrēta kuģa vainu. Lai nodrošinātu jūras krasta aizsardzību pret piesārņojumu, tiek izmantoti tādi dārgi paņēmieni kā patrulēšana jūrā, pārlidojumi, kā arī satelītnovērojumi. Šo dārgo informāciju savstarpēji izmanto visas Baltijas jūras valstis.

Rīgas brīvosta. Arī Vides aizsardzības fonds ir aktīvi līdzdarbojies daudzu atkritumu apsaimniekošanas un vides sanācijas projektu finansēšanā Liepājas, Ventspils un Rīgas ostās, tai skaitā bijušās smērvielu rūpnīcas savulaik radītā piesārņojuma likvidēšanā SIA «Vudisona termināls» teritorijā. Tomēr Jūras vides pārvalde regulāri saņem informāciju par naftas produktiem Rīgas brīvostas akvatorijā Sarkandaugavas caurtekas rajonā. Paraugu analīze uzrāda vairāk nekā 20 gadu vecas biodegradētas dīzeļdegvielas klātbūtni, kura ar gruntsūdeņiem ieplūst Dau-



gavā no bijušās smērvielu rūpnīcas teritorijā izvietotajiem uzņēmumiem BO SIA «Eko osta», SIA «Vudisona termināls» un SIA «Ovi».

Ventspils ostā pie-sārņoto objektu sanācija ir ostas rekonstrukcijas obligāta sastāvdaļa. Pabeigti rekonstrukcijas darbi pirmajā naftas piestātnē, bet attīrīšanas darbus uz otrā naftas moliņa plānots pabeigt šā gada beigās. Darbus trešajā naftas piestātnē, tai skaitā jaunas kanalizācijas ierīkošanu un izņemtās grunts attīrīšanu, paredzēts pabeigt 2003. gadā.

Liepājas osta 2001. gadā saņēma aprikojumu avāriju seku likvidācijai, bet 2002. gada augustā jū-

rā pie Liepājas sekmīgi norisinājās Helsinku komisijas HELCOM organizētās starptautiskās mācības naftas savākšanas avārijas aprikojuma izmantošanā. Šogad nodots ekspluatācijā attīrīšanas un kuģu balasta ūdeņu pieņemšanas komplekss, kas atbilst Eiropas Savienības prasībām.

Liepājas ostā joprojām turpinās «pagātnes mantojuma» likvidācijas process. Visi nogrimušie peldošie līdzekļi ir izcelti un piestātnes atbrīvotas, lai ostas nomnieki tās varētu izmantot. Tomēr Karosta un tās apkārtnē joprojām ir piesārņotais ostas rajons visā Latvijā.

Pirmos pētījumus Karostā veica 1992. gadā «BALT-OST-GE», bet 1995. gadā Karostas detalizētu izpēti veica dāņu firma «Cowi-Consult», kas noteica piesārņotās grunts apjomus un izstrādāja projektu, saskaņā ar kuru bija paredzēts izbūvēt norobežojošu metāla rievsienu perpendikulāri kanāla augšgalam, izveidojot tajā krātuvi, kur novietot stipri piesārņoto grunti, kuras izvietošana jūras zemūdens izbērtne nav pieļaujama. Šogad rievsienu būvniecība ir pabeigta, un nākotnē, atrodot atbilstošu finansējumu, tiks veikta piesārņotās grunts novietošana šajā no kanāla atdalītajā tilpnē.



Vides ministrs Raimonds Vējonis.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Liepājas ostas vides izpētē un sakārtošanā jau vairākus gadus piedalās ASV Kara flotes zinātnieki un ASV Vides aģentūra kopā ar savu vietējo partneri LU Hidroekoloģijas institūtu. Veikta Karostas akvatorijas un teritorijas izpēte, projekta realizācijas gaitā apmācīti un ar nepieciešamo aprīkojumu apgādāti Jūras vides pārvaldes, Vides aģentūras un Liepājas reģionālās vides pārvaldes speciālisti, lai nākotnē viņi paši varētu veikt piesārņojuma monitoringu.

Visās ostās regulāri veic padziļināšanas darbus, izņemto grunti izgāžot jūras zemūdens izgāztuvēs. Ostai tuvāk tiek novietota mazāk piesārņotā grunts, vairāk piesārņoto grunti ved uz tālākajām izgāztuvēm. Par vides stāvokļa uzlabojumiem ostās liecina arī fakts, ka Ventspils ostā piesārņotās grunts izgāztuve nav bijusi nepieciešama kopš 1996. gada.

Bīstamās kravas Latvijā

Latvijā bīstamās kravas transportē caur lielajām ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju. Šīs kravas galvenokārt veido šķidrie produkti – jēlnafta, mazuts, benzīns, dīzeļdegviela, epihlorhidrīns, metilētilketons, petroleja, benzols, eļļa, mazāk bera mie produkti – minerālmēsli, kālijs, degslānekliis un gāzveida produkti – sašķidrīnātās ogļūdeņražu gāzes.

Lai nepieļautu bīstamo kravu nonākšanu vidē un novērstu iespējamo kaitējumu, tiek veikti šādi preventīvi pasākumi, kurus nosaka 1992. gada konvencija par Baltijas jūras reģiona vides aizsardzību (Helsinku konvencija), konvencija MARPOL-37/78, kā arī LR vides aizsardzības normatīvie akti – galvenokārt 1994. gada 16. augustā pieņemtais Jūras kodekss (Nr. 168) un ostu noteikumi:

- katrai piestātnei ik gadus izsniedz sertifikātu darbībām ar noteiktām kravām;

- katrai piestātnei, kurā notiek naftas produktu iekraušana, tiek izstrādāts avārijas seku likvidācijas plāns atbilstoši VARAM 21.12.1995.g. rīkojumam Nr. 129 «Tipveida prasības darbības plānam neparedzēta piesārņojuma gadījumā jūras ostās un terminālos». Tas paredz konkrētus avārijas seku likvidācijas līdzekļus, rīcības shēmu un atbildīgās personas.

Saskaņā ar iepriekšminēto VARAM rīkojumu avārijas seku likvidācijas plāni ir izstrādāti arī visām Latvijas ostām;

- Latvijai ir izstrādāts nacionālais naftas avāriju seku likvidācijas plāns, un tā realizācijai 2000. gadā tika nodrošināts atbilstošs aprīkojums;

- tiek gatavots Latvijas nacionālais ķīmisko avāriju seku likvidācijas plāns. Jūras vides pārvalde nodrošina konvencijas «Par gatavību, reģistrēšanu un sadarbību naftas piesārņojuma gadījumā» (OPRC, 15.06.2000.g.) prasību un Helsinku komisijas rekomendāciju izpildi Latvijā.

Iepriekšminētās vides aizsardzības prasības attiecināmas arī uz jaunu naftas terminālu celtniecību. Papildus tam ne tikai jaunu terminālu celtniecības, bet arī



esošo terminālu jaudas palielināšanas gadījumā tiek novērtēta gaidāmā ietekme uz vidi. Šāds novērtējums tiek veikts arī saistībā ar «Baltic Oil Terminal» plānošanu Rīgas ostā.

Rīgas jūras līča ekoloģiskā drošība

Jāatzīst, ka Rīgas jūras līča ekoloģiskais stāvoklis pēdējā desmitgadē ievērojami uzlabojies, kā rezultātā 2001. gadā Helsinku komisija to svītroja no «karsto punktu» saraksta (skaitījās Latvijas un Igaunijas kopējais «karstais punkts»). Jāakcentē ūdens kvalitātes uzlabojumi Jūrmalā un paceltie *Zilie karogi* Majoru un Bulduru peldvietās. Pēdējā desmitgadē sakārtota notekūdeņu attīrīšana Rīgā, ievērojami samazinājies piesārņojuma daudzums, kas Rīgas jūras līci ieplūst no Latvijas teritorijas. Tomēr robežšķērsojošais piesārņojums, kas no Krievijas un Baltkrievijas ieplūst pa Daugavu, nav samazinājies, bet Lietuvas pozitīvā ietekme Lielupes un Ventas baseinā gaidāma tuvākajā nākotnē, realizējot ar Eiropas integrāciju saistītus projektus ūdenssaimniecībā, atkritumu saimniecībā un lauksaimniecībā. Kopumā līča ekoloģisko drošību vairāk apdraud antropogēnais piesārņojums, kas no upēm ieplūst jūrā, nekā bīstamo kravu transports no Rīgas ostas. Tomēr kuģošanas intensitātes palielināšanās, kravu apjoma pieaugums, aprītē esošo kuģu nolietotāšanās, atkritumu nodošanas problēma ostās, sarežģītie navigācijas apstākļi un citi faktori rada draudus, jo tankkuģa varbūtējās katastrofas gadījumā Rīgas jūras līča ekosistēmām, kā arī to saistītajām tūrisma infrastruktūrām var tikt nodarīts ievērojams kaitējums.

Ekoloģisko drošību iespējams nodrošināt, ievērojot spēkā esošās likumdošanas normas un pastāvīgi nosakot arvien stingrākas prasības, kā arī uzlabojot avārijas seku likvidācijas līdzekļus un šajā darbā iesaistīto institūciju gatavību. Tankkuģu katastrofas gadījumā avārijas sekas lielā mērā būs atkarīgas no to likvidācijā iesaistīto struktūru reaģēšanas ātruma, naftas savākšanas efektivitātes, kā arī no laika apstākļiem. Šādi pasākumi būs mazāk efektīvi ziemas apstākļos, kad Rīgas līci sāk veidoties ledus sega un naftas produktu fizikālās īpašības zemajās temperatūrās apgrūtina to savākšanu.

Tankkuģu tehniskais stāvoklis ir viens no svarīgākajiem drošības garantiem. Prasības šajā jomā izvirza Starptautiskā Jūras organizācija (IMO), kurā piedalās arī Latvija. IMO nosaka tankkuģu būvniecības, izmantošanas un apkalpošanas prasības. Latvijas Jūras administrācijai ir pienākums kontrolēt un nodrošināt šo prasību izpildi, tai skaitā prasības par dubultkorpusa kuģu izmantošanu. Taču IMO ir noteikusi, ka vienkorpora kuģi no apgrozības jāizņem tikai līdz 2015. gadam, turklāt atsevišķos gadījumos jaunbūvētus vienkorpora kuģus var sertificēt izmantošanai 25 gadus no uzbūvēšanas brīža. Sliktā tehniskā stāvoklī esošie kuģi jāizņem no apgrozības līdz 2007. gadam. Jāpiebilst, ka šobrīd pasaulē katrs trešais tankkuģis ir vienkorpora. Tomēr katra valsts var noteikt savas stingrākas prasības šajā jomā,

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



tāpēc 1996. gadā prasība par divkorpusu tankkuģu izmantošanu tika veiksmīgi iestrādāta Rīgas ostas noteikumos. Jūras kodeksa (JK) 6. panta ceturtās daļas 1. punkts nosaka, ka Latvijas Jūras administrācijas tiesības un pienākums ir veikt kuģošanas drošības valsts kontroles un uzraudzības funkcijas iekšējos (arī ostu) un teritoriālajos jūras ūdeņos.

Latvijas mazās ostas

Kopumā ekoloģiskais stāvoklis Latvijas mazajās ostās ir labs, tomēr ir vairākas nesakārtotas jomas. Ar tām saistītos jautājumus mazo ostu pārvaldes cenšas atrisināt saviem spēkiem, bet nespēj nodrošināt tam nepieciešamo finansējumu. Piemēram, kuģu radīto atkritumu pieņemšana un atkritumu apsaimniekošana ostā, lai izpildītu MK noteikumus Nr. 455, kuri prasa atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādāt arī mazajām ostām. Diemžēl pagaidām tāda plāna nav nevienai no mazajām ostām, turklāt mazās ostas bez papildu investīcijām nespēj iegādāties atkritumu pieņemšanas un pārstrādes iekārtas. Tāpēc, lai atrisinātu ar vides aizsardzību saistītās problēmas, nepieciešams atbalsts mazajām ostām valsts investīciju projektu ietvaros.

Joprojām nav atrisināts mazo ostu regulāras ekspluatācijas nodrošināšanas jautājums. Mazās ostas bieži atrodas lašupju grīvās, tādēļ padziļināšanas jautājumos tām tiek izvirzītas ļoti stingras prasības un pieprasīta kompensācija. Līdz šim netiek ņemts vērā, ka izeju no mazās ostas var aizsprostot pat viena vētra un ka pēc tam nepieciešami ārkārtēji ostas kanāla atjaunošanas darbi – būtībā ekspluatācijas pasākumi, lai atjaunotu nepieciešamo ostas kanāla dziļumu. Šie darbi joprojām tiek vērtēti kā rekonstrukcija vai būvniecība, nosakot izņemamās grunts apjoma un darbu veikšanas laika ierobežojumus. Līdz ar to mazās ostas reizēm nevar darboties pat mēnešiem ilgi. Par to šajā vasarā varēja pārliecināties tie, kas centās caur Lielupes grīvu izklūt jūrā vai atpakaļvirzienā.

Lai sakārtotu mazās ostas, ir nepieciešamas ievērojamas investīcijas:

Salacgrīva

– bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;

Lielupe

– sateces ūdeņu uzkrāšanas ierīces (10 m³) – 8000 Ls;

– bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;

Engure

– sateces ūdeņu uzkrāšanas ierīces (10 m³) – 8000 Ls;

– bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;

Skulte

– sateces ūdeņu uzkrāšanas ierīces (10 m³) – 8000 Ls;

– bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;

Mērsrags

– bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;



Roja

- bunkurošanas ierīces – 100 000 USD;

Pāvilosta

- bunkurošanas ierīces – 100 000 USD,

kā arī:

- avārijas seku likvidācijas aprīkojums Engurei un Lielupei – 100 000 Ls;

- automašīna atkritumu transportēšanai no mazajām ostām uz atkritumu poligoniem.

Celulozes un papīra kombināta celtniecība

Latvijā pēdējos gados norisinās aktīvas diskusijas par celulozes un papīra kombināta celtniecību pie Jēkabpils, tiek izvērtēti iespējamie ieguvumi un zaudējumi. Ietekmes uz vidi novērtējums sākas 2001. gadā, noslēguma ziņojums gaidāms 2003. gada vasarā, un tad arī valdībai būs jāpieņem lēmums par kombināta būvniecību.

Liela daļa Latvijas sabiedrības ir nobažījusies par iespējamo vides stāvokļa pasliktināšanos Daugavā un, iespējams, arī Rīgas jūras līča dienvidu daļā. Sakarā ar to uzdevumu sagatavošanā Ietekmes uz vidi novērtējuma ziņojuma saturam 2001. gadā tika iesaistīti dažādi speciālisti, lai sabiedrība un valdība pirms lēmuma pieņemšanas saņemtu visu pieprasīto informāciju.

Vienlaikus jākonstatē, ka līdzīgi projekti tiek izskatīti visās Baltijas jūras valstīs un ka Vācija šobrīd jau izvirzījusies par reālāko kandidāti, jo tās valdība aktīvi atbalsta rūpnīcas projektu un piedāvā savas investīcijas. Celulozes un papīra rūpniecības tirgum Baltijas jūras baseinā nepieciešams viens jauns kombināts ap tuveni piecos gados, tādēļ šāda rūpnīca līdz 2005. gada beigām kādā no Baltijas jūras valstīm visdrīzāk tiks uzcelta. Jautājums par rūpnīcas iespējamo ietekmi uz Baltijas jūras vidi kopumā tiek skatīts Helsinku komisijā, par to ļoti interesējas «Koalicija par tīru Baltiju» un citas vides sektora nevalstiskās organizācijas. Saprātams, ka rūpnīcas iespējamais novietojums pie Daugavas varētu negatīvi ietekmēt mūsu līktnepes kvalitāti, tādēļ Latvijas sabiedrība šādu projektu neuztver viennozīmīgi. Tomēr iesaistītie eksperti līdz šim tiešus draudus jūras videi (Rīgas jūras līča dienvidu daļai) nav konstatējuši, jo lielākā piesārņojuma masa varētu nogulsnēties Daugavas HES kaskādes ūdenskrātuvēs.

Sagatavots pēc Vides ministrijas materiāliem

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Tīrs bizness tīrā vidē

*Kopš neatkarības atgūšanas ir pagājuši vienpadsmit gadi. Mūsu dzīves ritms ievērojami mainījies, ienākusi tirgus ekonomika. Pēdējos gados nākas dzirdēt strupu, pat draudīgu frāzi – bizness ir nežēlīgs! Bet ir lietas, kas palikušas un paliks nemainīgas. Cilvēkam nepieciešams tīrs gaiss, tīrs ūdens, tīra pārtika. Tātad nepieciešams domāt arī par ekoloģiskām lietām. Latvijā ir trīs lielas ostas, kurās apstrādā bīstamās kravas, cauri Latvijai ved starptautiskais tranzīta ceļš, pa kuru katru dienu brauc vilcieni, automašīnas un, protams, tiek vestas kravas, tai skaitā bīstamās. Latvijā realizē daudzus projektus, domā par ražošanas attīstību, jaunu terminālu celtniecību. Arī tas ir saistīts ar vides jautājumu sakārtošanu un ekoloģisko draudu novēršanu jau projekta stadijā. Lūk, jautājumi, uz kuriem atbildes vēlējos dzirdēt no bijušā vides ministra, zaļo kustības līdzpriekšēdētāja **INDUĻA EMŠA**.*

Ostas kopumā domā par vidi

– Kas tad Latvijā mainījies pēdējos desmit gados?

– Pēdējos desmit gados ekoloģiskais stāvoklis Latvijā ir būtiski uzlabojies. Ja runājam par ostām un transporta nozari, tad vispirms jārunā par mūsu lielāko tranzīta ostu – Ventspili. Es vēl ļoti spilgti atceros to āprātu, kāds valdīja Ventspili, kas savulaik bija pasludināta par iespējamās katastrofas zonu Latvijā. Varbūt, ka tieši katastrofālais ekoloģiskais stāvoklis pilsētā bija tas, kas pēc neatkarības atgūšanas lika Ventspilij pirmajai sākt vides atveseļošanas programmas īstenošanu. Ja mēs apskatām šodienas Ventspili un salīdzinām to ar Ventspili pirms desmit gadiem, šķiet, ka tās ir divas dažādas pilsētas un divas dažādas pasaules. Gandrīz vai neticami, ka no tik ekoloģiski depresīva stāvokļa, kādā atradās Ventspils, tai tomēr izdevās panākt pozitīvu pavērsienu. Bet neticami tas var likties tikai tam, kurš nezina, cik daudz darba, enerģijas, mīlestības un arī naudas ieliekts Ventspils atveseļošanā.

– **Toreiz Latvijā gan bija vides speciālisti, bet nenoliedzami pietrūka plašāka skatījuma uz ekoloģisko problēmu apzināšanu un risināšanu.**

– Toreiz mūsu pirmie sadarbības partneri, kuriem lūdzām palīdzību stāvokļa izvērtēšanai, bija ASV Attīstības aģentūra un Holandes valdība. Abas šīs valstis ir daudz darijušas ekoloģisko jautājumu sakārtošanā, kā arī ļoti labi pārzina tranzīta specifiku. Kā sadzīvot ostai, industrijai un ekoloģijai, nenoliedzami labākais piemērs ir Roterdama, no kuras arī daudz esam mācījušies. Deviņdesmito gadu sākumā abu valstu eksperti apskatīja Ventspils ostu un pilsētu. Viņi vispirms, protams, bija šokā, ka arī tā var saimniekot, tāpēc viņu secinājumi un piezīmes iznāca ļoti apjomīgas. Tika aprēķināta riska pakāpe, izvirzīts sasniedzamais mērķis, par



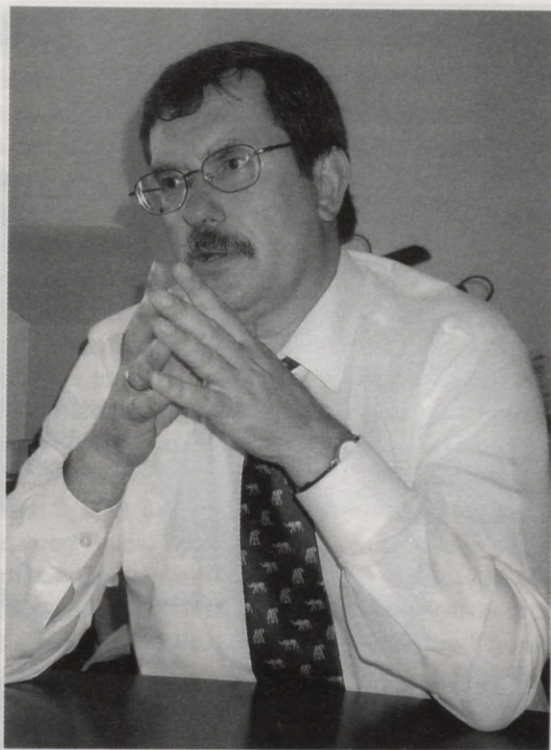
pamatu ņemot Rietumeiropas standartus, sagatavota programma. Par tā laika situāciju liecina vienīgi dokumentālais kino, kas atgādina šausmu filmu, un fotomateriāli. Toreiz mirusī zona Ventas malā, kur kālija sāls bija piebīdinājusi gan visu apkārti, gan Ventas gultni, tagad pārtapusi skaistajā Ostmalas promenādē, kur zied puķes.

- Un iepretim «Kālija parka» terminālam uz soliņa mierīgi sēž Krišjānis Valdemārs.

- Kam pat cepurīte nav noputējusi balta. Ekoloģiskā situācija uzlabota, arī novēršot naftas piesārņojumu. Patiesībā gan jāatzīst, ka šī problēma vēl

nav pilnībā atrisināta, grunts attīrīšana no piesārņojuma vēl nav pabeigta, jo no cauruļvadiem notikušas regulāras noplūdes, tāpēc grunts ir pamatīgi piesārņota un jāveic apjomīga grunts sanācija. Varētu teikt, ka Ventspilī jau izdarīts tas, ko ar aci var redzēt, bet tas, kas nav saskatāms, vēl prasīs lielu darbu un kapitālieguldījumus. Naftas noplūdes piesārņoja arī jūru. Par laimi tagad Latvijā ir uzkrāta pietiekami liela pieredze, kā strādāt ar bistamajām kravām un kā šo kravu apstrādi var padarīt ekoloģiski drošu.

Ventspils atveseļošanas programma bija paredzēta 10 gadiem, un tajā skaidri tika definēta stratēģija – visi darbi nav jāveic vienlaicīgi, uz mērķi jāvirzās soli pa solim. Mana pārlicība ir tāda, ka nekas nav tik netirs un nesakopts, lai to zināmā laikā nevarētu sakārtot. Jautājums, protams, paliek – vai ir politiskā griba un nepieciešamie finansu resursi. Bet pirmā tomēr ir politiskā griba, kad skaidri tiek definēta vēlēšanās sakārtot vidi. Ja tas ir nepārprotami pateikts, jāmeklē adekvātu resursu piesaiste, kuri paši, protams, rokās neiekrit. Taču, ja ir vēlēšanās sasniegt mērķi, tad var arī ciešāk savilkēt jostu. Ventspils ir ļoti uzskatāms un labs piemērs tam, kā katastrofas rajons var kļūt par ekoloģiski drošāko ostu Baltijas jūras reģionā.



Indulis Emsis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



**Kuģu negadījumi
Baltijas jūrā
1989.-1999. g.**

▲ negadījuma vieta

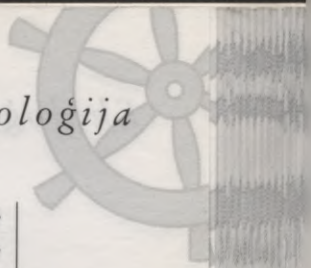


– Arī Liepājas ostā pēc neatkarības atgūšanas vides sakārtošanas lietas bija jāsāk gandrīz vai no nulles.

– Ekoloģiskā situācija Liepājā bija ne mazāk sarežģīta kā Ventspilī. Krievu militāristi šo ostu atstāja drausmīgā stāvoklī, tāpēc ostas sanācijas izmaksas būs ievērojamas. Šajā gadījumā atkal jāatceras princips – soli pa solim, bet jāsāk ar būtiskāko. Līdzīgi kā Ventspils osta, varbūt vienīgi mazākiem soliņiem, uz vides sakārtošanu un atveseļošanu iet arī Liepājas osta. Liepājā strādā ļoti spēcīgi speciālisti, ieinteresēti un kompetenti, kuri vēlas panākt stāvokļa radikālu uzlabošanu. Spēj sadarboties un izvirzīt kopīgus mērķus. Ļoti svarīgi, lai būtu šī kopīgā mērķa izjūta. Pilsētas valde, ostas pārvalde un uzņēmumi, kur strādā jauni, aktīvi un projektus veidot un realizēt spējīgi cilvēki, ir iesaistīti kopīgā sadarbībā, lai sakārtotu

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





ostas teritoriju un akvatoriju. Daudz tiek darīts Liepājas Karostas sakārtošanai, izstrādāts tās sanācijas plāns. Manā skatījumā tālredzīgi ir arī tas, ka Liepājas Karostas graustu demontāžai ir iegādāts īpašs agregāts. Izstrādāts plāns, kā ostas akvatoriju atbrīvot no krievu zemūdenēm, ko darīt ar zemūdeņu akumulatoriem. Tās ir sekas, ar kurām jātiek galā, bet katru dienu nāk klāt jautājumi, kuru risināšanu nedrīkst atlikt uz rītdienu. Piemēram, Liepājā bija problēma ar smakojošiem naftas produktiem, kam bija liels izmešu daudzums. Rietumeiropas ostās šādus naftas produktus nepārkrauj, bet mūsu biznesmeņi nebija līdz galam izpētījuši sekas, kādas var radīt šo kravu pārkraušana. Liepājas iedzīvotāji bija pakļauti nepatīkamām izjūtām, veselībai tas nebija bīstami, bet nepatīkami gan.

- Vai arī Rīgas osta iet vides sakārtošanas virzienā?

- Diemžēl Rīgā nav konceptuāla projekta, kā risināt ekoloģiskos jautājumus. Ja Ventspils gadījumā par vides sakārtošanas projektu var runāt kā par notikušu faktu, Liepājā kā sagatavotu, tad Rīgā vēl jātop šādai konceptuālai programmai, kurā būtu paredzēts, kas jādara ostas sanācijai un sakopšanai. Protams, arī tagad darbi notiek, bet pagaidām tiem ir it kā gadījuma raksturs. Piemēram, ar naftu piesārņotās grunts attīrīšanas programma. Tai mēs tiešām veltījām lielas pūles, piesaistot ārzemju speciālistus un ārzemju investīcijas, lai darbus paveiktu. Kā pozitīvu piemēru, kas Rīgas ostā ir darīts, var minēt to, ka ir atsūknēti naftas produkti un daļēji attīrīta grunts «B.L.B.» terminālā, kā arī citviet ostā. Taču Rīgu vēl gaida pamatīgs darbs.

- Bet termināli, kas darbojas Rīgas ostā, taču ievēro noteikumus un jautājumus risina?

- Iekšēji viņi to dara, bet saskaņā ar likumu ostas pārvalde ir atbildīga par šim lietām kopumā. Ostai ir jāapvieno privātā sektora, tātad stividoru, valsts un pašvaldības spēki un jāveido šī politika. Bet tas ir jādara ostas pārvaldei. Iniciatīvai jānāk no ostas puses. Ja kāds domā, ka ilgtspējīgu un efektīvu programmu var realizēt sadrumstalotas struktūras katra atsevišķi, tad tas ir maldīgs priekšstats. Tas nav loģiski. Un nevar stividoram uzvelt visu atbildību.

- Vai, Jūsprāt, Latvijas ostas ir pietiekami aprīkotas ar tehniku, lai avārijas gadījumā varētu veikt nepieciešamos glābšanas darbus?

- Savulaik visos līmeņos izdevās pierādīt, ka ar avārijas seku likvidācijas iekārtām ir ļoti bēdīgs stāvoklis. Visām trim ostām Dānija un Somija dāvināja naftas produktu izplūdes seku likvidēšanas tehniku. Kad es biju vides ministrs, sākām nu jau istenoto jūras avāriju seku likvidācijas projektu. To uzskatu par savu politisko ieguldījumu ekoloģiskās situācijas uzlabošanā Latvijas ostās un Baltijas jūrā. Tālāk es gribētu teikt «bet»... Ventspilī mums ir ar naftu piesārņoto notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, tās tiek uzlabotas, Ventspilnieki meklē padomu. Šajā virzienā esmu daudz strādājis, meklējot risinājumus, kā uzlabot iekārtu darbību, bet pamatā iekārta stādā. Liepājā ir sagatavots plāns, kā šādas iekārtas radīt. Bet Rīgā šo-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



brīd nav pat skaidra plāna. Ar naftas produktiem piesārņoto notekūdeņu attīrīšana nenotiek tehnoloģiski augstvērtīgi. Patlaban Rīgā netiek ievēroti ne nacionālie, ne starptautiskie normatīvi ar naftas produktiem piesārņoto notekūdeņu attīrīšanā. Rīgai šis solis ir jāspēr, un šādai sistēmai ir jābūt.

Viss mazais ir skaists

– Kā zaļās domāšanas piekritējs es pievienojos viedoklim – viss mazais ir skaists. To attiecinu arī uz Latvijas mazajām ostām. Strādājot par vides valsts ministru, lielu enerģiju ieguldīju, lai varētu piedāvāt attīstības iespējas Latvijas mazajām ostām. Un ne tādēļ, lai tās kādreiz varētu veidot vērā ņemamu konkurenci lielajām ostām, bet gan tādēļ, lai tās ieņemtu savu nišu ostu, transporta un tranzīta sistēmā. Potenciāls mazajām ostām bija, bet to attīstība nikuļoja. Arī Ostu attīstības fonda finansējums mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai nebija mērķtiecīgs.

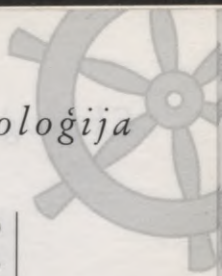
– Tagad daudzi uzskata, ka, piemēram, Ainažu ostā nauda ierakta smiltis...

– Tā kā pats esmu no Limbažu puses, man ļoti imponēja Salacgrīvas un it īpaši Ainažu ostas attīstība. Kad mani kā konsultantu uzaicināja piedalīties Ainažu ostas attīstības projekta izstrādāšanā, domāju, ka varēšu īsti pārbaudīt savu domāšanas veidu. Toreiz sadarbība ar Ainažu pašvaldību tomēr nesasnāca, jo viņi izvēlējās citus padomdevējus. Izskatās, ka projekts ir miris, kaut gan es vēl tagad esmu pārliecināts, ka Ainažu osta varēja un var attīstīties. Tā nauda, ko savulaik iedeva Ainažu ostas rakšanai, protams, ir neprasmiņi izlietoti līdzekļi. Ainažus vajadzēja attīstīt kā jahtu un zvejas ostu. Iesākumā ielikt vienu piestātnīti, arī pontoni jau bija sarunāti. Vispirms pavisam minimālā līmenī izveidot servisa pakalpojumus, un osta būtu brīnišķīga. Tā kā somu un zviedru burātāji nevēlas braukt nakts laikā, bet Ainažus var aizniegt ar vienu gaismu, tad tūristu no šim valstīm Ainažos netrūktu. Kad pirmais posms būtu pabeigts, varētu spert nākošo soli un izveidot kravu laukumus, tālāk attīstīt Ainažus kā kokostu. Arī Igaunijas valdība toreiz bija ieinteresēta sadarboties ar Latviju, jo viņi saprata, ka Pērnavas osta ir problemātiska. Ainažu ostai bija izstrādāta kļūdaina attīstības stratēģija, bet ostas valde un pašvaldība paļāvās uz vājiem ekspertiem.

– Bet Jums jau ir arī cita pieredze sadarbībā ar mazajām ostām.

– Ar mazo ostu attīstību saistītos jautājumus esmu risinājis vairākkārt. Kad ar Ainažiem sadarbība neizveidojās, mani uzrunāja Skultes pašvaldība un labprāt vēlējās sadarboties, lai sāktu Skultes ostas attīstības stratēģijas veidošanu un pārvarētu stagnāciju ostā. Tas nu bija vēl viens pārbaudījums, jo tolaik man Skulte likās pilnīgi bezperspektīva vieta. Ostā nebija dziļuma, pa to kaut kā muļļājās un mocījās zvejas kuģi. Par kravām neviens tolaik nedomāja. Bet izaicinājums bija mests domāju, ka man ir jāpierāda, ko varu, tāpēc piekritu, un mani no pašvaldības puses





iekļāva Skultes ostas valdē. Sākām intensīvi strādāt. Katru piektdienu, braucot no Rīgas uz lauku mājām Vitrupē, apstājos Saulkrastos, kur notika ostas valdes sēdes. Mēs soli pa solim gājām cauri visiem jautājumiem, diskutējām, strīdējāmies, analizējām trūkumus, atzīmējām priekšrocības, veidojām modeli, biznesa plānu. Pieaicinājām arī Sanktpēterburgas ostas hidrogrāfijas speciālistus, kuri zīmēja ostas projektu, bet par ostas attīstības stratēģiju un modeli viņi, protams, netika informēti. Sanktpēterburgā ir ļoti labi ostu būves speciālisti. Izveidojām projektu, kura pamatā bija trīs «p» – pašvaldība, pārvalde, privātuzņēmējs. Valsts no savas puses apņemas uzturēt ostā dziļumu. Kaut gan es vairs neesmu ostas valdē un tur nav arī manas biznesa intereses, ir prieks par Skultes ostas sasniegumiem.

- Arī pārējās mazajās ostās tika ieguldīta Ostu attīstības fonda nauda, taču šodien nav vērojams īpašs ekonomiskais uzrāviens, arī ekoloģiskā situācija mazajās ostās nav īpaši iepriecinoša. Līdzekļu trūkums ir tas, kas bieži vien liedz veikt pietiekoši lielu vērību dabas aizsardzībai, veikt naftas produktu saturošo sateču savākšanu un attīrīšanu, kā arī kavē sanitāro normu ievērošanu atbilstoši starptautiskajām prasībām.

- Visa mazo ostu nelaime ir koncepcijas un cilvēku trūkums. Nekas jauns nedzimst bez grūtībām. Arī Skultē, veidojot jauno koncepciju, negāja gludi. Nebija viegli saskaņot pašvaldības un privātā biznesa intereses un izstrādāt kopīgu viedokli. Arī iedzīvotāji toreiz bija neapmierināti, jo pa ciemata iekšējiem ceļiem palielinājās autotransporta plūsma, kas to mūžīgi ietina putekļu mākonī. Bija problēmu gūzma, bet tās sākām risināt no viena gala un mērķtiecīgi turpinājām, līdz rezultāts iznāca tīri pieņemams.

Biju mazo ostu attīstības koncepcijas vadītājs, tāpēc itin labi pārzinu šo ostu vājās un stiprās puses. Mērsragā visu sabojāja nesaskaņas starp uzņēmējiem un pašvaldību. Bet Mērsragā visu var sakārtot, jo tur bija un vēl tagad ir lieliskas attīstības iespējas.

Salacgrīvas ostas kanāla tīrīšanā es nebūtu ieguldījis tik daudz naudas, cik to izdara Ostu attīstības fonds. Arguments ir vienkāršs – uz Latvijas iekšējām lietām jāprot paskatīties plašāk, piemēram, Eiropas skatījumā. Raugoties no šī skatu punkta, Salacas grīvā nebūs ostas zivju resursu un sanešu plūsmas dēļ. Ostā pārlietu negatīvi ietekmē Salacas ekosistēmu. Daba nemil tukšumu, tāpēc katra no jūras un Salacas paņemtā smilts tonna tiek atdota atpakaļ. Arī kravu laukumi ostā jau tagad ir pieblīvēti tā, ka praktiski ostai nav tālākās attīstības iespējas. Tā var atļauties strādāt tad, kad tirgus konjunktūra ir laba. Tiklīdz tā mainās uz sliktu pusi, osta tūlīt sāk izjust problēmas.

- Ostu attīstības fonds 2002. gadā izlieto programmām pēdējos līdzekļus. Tātad arī no šīs kabatas vairs nebūs naudiņas dziļumu uzturēšanai mazajās ostās. Kā Jums šķiet, vai tās ļoti izjutīs šī finansējuma trūkumu?

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



– Es gribētu teikt, ka šodien mazajām ostām varētu pavērties vēl labāki nosacījumi, jo mums ir radusies iespēja izmantot Eiropas strukturālos fondus. Strukturālie fondi ir domāti tieši infrastruktūras sakārtošanai un uzturēšanai. Lielajām ostām šie fondi naudu nekādā gadījumā nedos, jo tajās Eiropa redz savus konkurentus. Rakstot projekta pieteikumu, mums ir jābūt gudriem un viltīgiem. Šajā gadījumā akcents jāliek uz mazo ostu kā jahtu ostu tālāku attīstību. Bet kur var ienākt jahta, tur var ienākt arī kravas kuģis... Man bija izdevība Somijā apmeklēt un apskatīt par strukturālo fondu līdzekļiem sakārtotu ostu. Zinot, ka mums stāv priekšā iespēja piekļūt šiem fondiem, es sīki un smalki izpētīju ostā paveikto. Varu pateikt ļoti lakoniski – tā ir lieliski sakārtota. Akcents ir likts uz dziļumiem, drošību, navigācijas iekārtām, bākas ugunim, tātad infrastruktūru.

– Vai arī šo fondu finansētajiem projektiem būs nepieciešams valsts līdzfinansējums, kā, piemēram, ISPA, kur valsts līdzfinansējums ir 25 procenti?

– Līdzfinansējums, protams, būs nepieciešams. Bet svarīgi ir apzināties, ka pieteiktajiem projektiem vajadzēs būt konkurētspējīgiem, aprakstītam papīram nebūs nekādas vērtības, un bezperspektīviem projektiem naudu neviens nedos. Būs jāpārlicina, ka osta, kas savu projektu pieteiks fondu finansējumam, būs interesanta tūristiem, kā arī būs jāpiesaista privātā kapitāla līdzekļi ostas attīstībai. Tieši privātais būs tas, kas piedalīsies ar savu līdzfinansējumu. Piemēram, uzbūvēs pietātni, bet Eiropas līdzekļi paveiks pārējo.

– Rezumējot mūsu sarunu par mazajām ostām, varētu teikt, ka Latvijas jūras piekrastes cilvēki var ar cerībām skatīties nākotnē, jo šiem reģioniem būs pieejams Eiropas Savienības strukturālo fondu finansējums, kas palīdzēs mazajām ostām atsperties. Arī piekrastes jaudim būs izredzes uz darbu un cilvēcīgu dzīvi. Ja vien paši pratīsim no Eiropas šo naudu paņemt.

– Nauda pati nenāks, projektus vajadzēs attīstīt, bet būs reāla iespēja to darīt. Tāpēc es uzskatu, ka Ostu attīstības fonda likvidēšana nav katastrofa, jo tā vietā rodas iespējas strādāt ar citiem fondiem. Vajā vieta varbūt ir šis pārrāvums starp vienu un otru finansējumu. Taču esmu pilnīgi pārliecināts, ka mazajām ostām ir lielas perspektīvas.

Naftas termināls Rīgā

– Savā sarunā esam nonākuši pie vienas no smagākajām problēmām: jauns naftas termināls Rīgas ostā. No vienas puses, ekoloģiskās problēmas un draudi, kas saistīti ar naftas termināla darbību, bet, no otras puses, tā ir reāla nauda, ko saņems osta, pilsēta un valsts. No vienas puses raugoties, cilvēks var būt zaudētājs, no otras – ieguvējs. Kā sabalansēt šīs abas puses un vai vispār to var izdarīt?





Naftas termināls Rīgā.

– Principā *zaļie* atbalsta ostas attīstību, tai skaitā to naftas terminālu pakāpenisku attīstību, kuri šobrīd jau darbojas ostā. Savulaik mēs atbalstījām «Nesti» un «Statoil», kad viņi vēlējās strādāt Rīgas ostā. Viņiem pirmajiem pieprasījām tvaika atsūknešanas sistēmas ieviešanu. Jau toreiz mēs skaidri zinājām, ka tādas iekārtas, kā to nosaka MK noteikumi, būs nepieciešamas visiem naftas termināliem Latvijā, lai naftas tvaiki neizplūstu atmosfērā. «Neste» un «Statoil» bija pirmie, kas parādīja, ka šādas iekārtas ir reāli uzstādāmas, jo līdz tam mūsu naftas termināli teica, ka tas nav izdarāms, bet, ja ir, tad maksā pārlietu dārgi un nevienam nav vajadzīgs. Pozitīvais fakts ir tas, ka tvaiku atsūknešanas iekārta Rīgā jau ir uzbūvēta.

«Neste» un «Statoil» Rīgas ostā ienāca, lai ar degvielu nodrošinātu Baltijas tirgu. Tāpēc mēs varam teikt, ka risks, ko rada termināla darbība, ir attaisnojams, jo, naftu pievedot ar kuģiem, riski ir samazināti. Ja tāds pats apjoms būtu jāpārvadā ar autotransportu, tad vides risks būtu daudz lielāks, jo automašīnas piesārņo atmosfēru, tās var avarēt.

Firmai «Man–Tess» arī mēs esam devuši zaļo gaismu tālāki darbam, jo apjomi, ar kuriem strādā firma, ir samērojami ar Rīgas ostas kapacitāti un naftas produktu savākšanas jaudām avārijas gadījumā. Visām kompānijām, kas vēlas un vēlies turpināt strādāt ar bīstamajām kravām Rīgas ostā, mēs pieprasīsim arvien augstākus drošības standartus.

Bet kāpēc mēs esam pret «Baltic Oil Terminal» celtniecību? Tāpēc, kas tas visos aspektos izskatās pēc Būtiņģes scenārija. Visas mūsu negatīvās prognozes Būtiņģē ir piepildījušās! Pilnīgi visas! Lietuvieši, būvējot Būtiņģi, runāja par savu ekonomisko neatkarību no Krievijas, lai naftu varētu ievest arī no citas puses. Tiesi šī iemesla dēļ viņi aicināja Latviju atbalstīt Būtiņģes termināla celtniecību. Za-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



lie teica: nē, nekāda neatkarība nebūs iespējama, jo darījumā figurē pārāk lielas investīciju summas. No valsts drošības projekta tas tagad kļuvis par valsts nedrošību, jo pārāk daudz ekonomiskās varas tika iedots vienas kompānijas rokās. Latvijai šāds drauds ir celulozes fabrika. Mums tāda fabrika būtu vajadzīga, bet mēs nevaram visu ekonomisko varu atdot ārvalstu koncernam, kura gada apgrozījums pārsniedz mūsu valsts gada budžetu. Kādā veidā tas pēc tam būs regulējas un ietekmējams? Faktiski koncerns regulēs valsti. Tagad tas notiek Lietuvā.

Ja liela mēroga terminālu, un tāds projekts ielikts «Baltic Oil Terminal» pamatā, uzbūvēs Rīgas ostā, tad daudzus jautājumus noteiks un regulēs ne vairs Rīgas osta un Rīgas dome, iespējams, pat ne Latvijas valdība, bet gan lielo investīciju turētājs. Baidos, ka tā mēs pārdodam savu brīvību.

Lūk, tas arī ir pamatu pamats iebildumiem pret termināla celtniecību.

Iespējams, par labu investoram neliecina arī tas, ka, sākot projektu, tā pamatā nebija ielikti nekādi ekoloģiskie garantanti – ne naftas atsūkņēšanas iekārtas, ne tvaika uzsūkšanas iekārtas, viņi neko nezināja par avārijas seku likvidācijas plāniem. Mēs reāli nevaram ietekmēt arī to, kādi kuģi ienāks ostā, bet riska zonas ir Kolkas rags un Irbes šaurums. Avārijas gadījumā cietīs gan līcis, gan piekraste. Vissas kravas līdz Daugavgrīvai būs jānogādā pa dzelzceļu, tās vedot caur Rīgu, jo cieta ceļa nav, bet tas nozīmē draudus ekoloģijai. Ir pietiekami lieli riska faktori, bet investors neizskatās nopietns.

– Ja naftas termināla celtniecības projektu tomēr realizēs un Rīgā tiks uzbūvēts jauns termināls, ko darīs zaļie?

– Arī šo variantu esam izspēlējuši. Tad iesim tā saukto Būtiņģes ceļu. Praktiski paaugstināsim vides drošības prasības līdz augstākajam līmenim un tās vienmēr pieaudzēsīm. Ieņemot terminālu Būtiņģē, mēs parādījām, ka tas nav drošs, ka diversijai nemaz nevajag teroristus, bet pietiek ar Latvijas *zaļajiem*. Arī Rīgā mums būs jāpārlicinās, ka termināls ir maksimāli drošs visos aspektos.

– Kā uz naftas terminālu celtniecību Baltijas jūras ostās skatās starptautiskie eksperti?

– HELCOM šo jautājumu apskata tikai publikāciju veidā, bet nedod analīzi un vērtējumu. Personīgi es nekādi nevaru atrast atbildi uz jautājumu, kas notiek Baltijas jūrā. Ja mēs paskatāmies tīri stratēģiski un ģeopolitiski, kur tiek būvēti termināli, tad jāatzīst, ka kaut kas tomēr nav kārtībā. Ekonomiski un ģeopolitiski kaut kas nesaskan! Arī neveselīgā konkurence, kas veidojas Baltijas jūras reģionā, var radīt stresa stāvokli, kurā tiek pazemināti drošības standarti. Arvien mazāk naudas tiks ieguldīts vidē un drošībā, bet cīņa par kravām notiks par katru cenu. Divaini, bet ne Latviju, ne Krieviju, ne Skandināvijas valstis neuztrauc šāds stāvoklis. Tāpēc arī man šķiet, ka ar Baltijas jūru kaut kas nav kārtībā. Baltijas jūras kapacitāte naftas kravu jomā ir izsmelta. Kas notiks tālāk? Jautājums paliek atklāts.

– Tranzīts. Cik tas ir ekoloģiski nekaitīgs?



- Mans politiskais mērķis – iespējami vairāk Eiropas finansiālo resursu ieguldīt Latvijas infrastruktūrā un ekoloģiskās drošības paaugstināšanā. Domāju, ka transporta sektorā to jau ir labi izdevies izdarīt, tur dažādos projektos 70 un vairāk procentu no finansējuma ir ieguldījusi Eiropa. Latvijā ir jābūt ļoti skaidrai transporta politikai. Tā mēs paaugstināsim savu konkurētspēju, uzlabosim infrastruktūru un vides drošību. Paaugstinot visus šos standartus, mēs uzlabojam Rietumu un Austrumu kontaktēšanās iespējas. Eiropai tas ir nepieciešams un par to tā ir gatava maksāt. Latvijai ir jānovērtē, ko tai reāli dod tranzīta koridors.

- Jūs esat eirooptimists. Taču ir pietiekoši daudz eiroskeptiķu. Piemēram, cilvēks laukos ir apvainojies uz Eiropu, ka tā lauksaimniecībai nevēlas piešķirt tik daudz naudas, cik viņam gribētos. Un viņš domā: ko tad es iegūstu no tāda tranzīta koridora un Latvijas ostām? Tas uz mani neattiecas! Ostas var būt ekoloģiski drošas vai nedrošas, mani tas neskar! Varbūt nav pietiekoši skaidri pateikts, ka Latvija taču ir viens organisms.

- Par to daudz vajadzētu runāt. Cilvēks reālu labumu neizjūt, jo viņš neredz, kā ostu un tranzīta pienesums atspoguļojas budžetā. Jāparāda, kā caur nodokļiem nauda atnāk pie katra cilvēka. Pieklūstot strukturālajiem fondiem, kas dos 85 procentus no projekta finansējuma, valstij, atrodot 15 procentus līdzfinansējuma, ir iespēja parādīt katram Latvijas iedzīvotājam, ka valsts domā par cilvēkiem un palīdz Latvijas reģioniem attīstīties. Eiropas nauda nāk, jāprot to paņemt un pareizi izlietot. Ja valsts to nevar izdarīt, tad tā nav valsts, kas domā par saviem cilvēkiem.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Zvejnieki – divkārši jūrnieki

Tā nu ir iznācis – tirdzniecības flotē bijušie zvejnieki nekad tā pa istam nā milēti, lai gan arī šāds apgalvojums zināmā mērā tomēr ir pārspilējums. Iepriekšējos gados, kad juka un bruka kopsaimniecības, jūras arāji, «dzelmju zelta smēļi» pa vienam un bariņos centās *šturmēt* krūinga kompāniju birojus. Tur viņi sastapās ar lielu «rokasnaudu», bargām prasībām pēc angļu valodas zināšanām un visai nevērīgu attieksmi pret vēlmi nokāpt no tralera vai saldētājkuģa un *uzmunstureties* uz īsta tirdzniecības kuģa. Augstākajos kuģniecības ešelonos zvejniekus parasti raksturoja kā lielus sīvā milētājus, kuri darbam starptautiskajā flotē minimālo angļu valodas zināšanu dēļ nav derīgi.

Lai nu kā, bet paši zvejnieki ne vienreiz vien mēdz palielīties – viņi esot divkārši jūrnieki, jo atšķirībā no tirdzniecības flotes pārstāvjiem, kuri staigā baltos kreklos un šlīpsēs, viņi jūrā ne tikai brauc, bet arī strādā. Un tas nu gan nav apšaubāms, jo jebkurš, kas zvejojis vētrā, aukstumā savilktiem pirkstiem ņēmis gaļas tīkliem, griezis miljoniem zivju telpā, kas kuģī moderni tiek saukta par zivju apstrādes cehu, bet īstenībā ir zivju smārda, sāls mitruma un bezgaisa «kulba», zināms teikt – tas nav nekāds frakā darāmais darbiņš!

Kā tad šie divkāršie jūrnieki dzīvo tagad? Vai viņi savai tautai un valstij ir vajadzīgi? To lūkosim skaidrot, aplūkojot dažu lietu kārtību.

Mētāti no ministrijas uz ministriju

Vēl impērijā esot, zvejniekiem Latvijā izdevās izkarot savu Zivsaimniecības ministriju. Atmosdā gados tā veica ne vienu vien svētīgu darbu. Pateicoties latviešu speciālistiem, tādiem kā kadru šefs Gunārs Ozoliņš, uz lielajiem zvejas kuģiem pāveicās «uzvilkt» arī vairāk latviešu. Lai gan slavenos buriniekus «Krūzenšterns» un «Sedovs» mums neizdevās nosargāt, ministrija bija kā diena pret nakti, ja salīdzinām to ar tādiem impērijas monstriem kā «Latribprom» un «Zapriba», kas atmosferiskā laikā īpaši izcēlās ar atbalstu interfrontei un «vienotās nedalāmās» saglabāšanai.

Pēc 1991. gada neatkarības atjaunošanas procesiem Latvija tika pati pie savas Jūras lietu ministrijas. Labi sāko darbu pārtrauca privatizācijas konvulsijas lielajos jūrniecības uzņēmumos. «Latvijas Kuģniecības» privatizācijā ieinteresētās vadošās elites priekšā krita nežēlastībā tobriid visnotaļ derīga institūcija – Jūras lietu ministrija. Zvejas flote maz kuru interesēja. Prātā nāk Liepājas okeāna zvejas flotes bāzē noklausītais: kuģu klāji izdils zem pircēju soļiem – šie kuģi par tādu cenu, kādu noteikusi valsts, nevienam nav vajadzīgi.

Tā zvejnieki nonāca Zemkopības ministrijas paspārnē. Nu jau gandrīz desmit gadu ir Valsts Zivsaimniecības pārvalde, ko vada sava darba entuziasts Normunds Riekstiņš. Viņaprāt, Latvijas zvejniekus Eiropas Savienībā gaida labāki laiki, lai gan





Valsts Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš.

zivju kvotas samazinās un arī zvejas kuģu skaits tiek stingri limitēts. Zvejniekus ļoti sāpīgi skāra Krievijas 1998. gada finansu un ekonomiskā krīze, no kuras daļa zivrupnieku atgūstas vēl tikai tagad. Sabrūkot Austrumu tirgum, bez darba Latvijā palika tūkstošiem zivju apstrādātāju, cieta infrastruktūra piekrastes pilsētās un zvejnieciemās, cilvēkus daudzviet pārņēma izmisums. Lai arī Viļa Krištopana valdība centās situāciju saglabāt, dunci mugurā iedūra viņa paša «Latvijas ceļš», kas nezin kāpēc bija jau piemirsis, kurš tad bija šīs partijas lokomotive. Šķiet, 8. Saeimas vēlēšanas beidzot visu salika savās vietās.

N. Riekstiņš uzsver, ka, atrodoties tieši Zemkopības ministrijas pakļautībā, ir iespējams tikt pie valsts subsidijām. Pirmajos gados palīdzību varēja saņemt laivu un nelielu kuģīšu iegādei. Tas bija atbilstoši subsidiju standartiem – segt 30% no iegādājamās lietas kopējās vērtības. Tā kā Latvijā tomēr ir ļoti grūti iegūt sākumkapitālu peldošo līdzekļu būvei, tie tiek pasūtīti vai iepirkti Polijā, Krievijā vai Lietuvā. Vidzemes zvejnieki laivas pērk Igaunijā, tā iznāk lētāk.

Kas gaida zvejniekus Eiropas Savienībā?

Protams, pēc iestāšanās ES Latvijas zvejniekus gaida gan savi plusi, gan minūsi.

Ja līdz šim par katru zvejas kuģi, ko iegādājās no jauna, bija jādod preti vecais, jo kvotas ir ierobežotas, ES atteikšanās no kuģa tiks dāsnī kompensēta, jo tava ne-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



izlietotā zvejas kvota palielinās citu kvotas. Piemēram, poļu zvejnieki šā apstākļa dēļ ļoti gaida viņu valsts uzņemšanu ES. Patlaban mūsu zvejnieks, pārdodot savu veco kuģi, diez vai varētu iegūt tik daudz naudas, cik paredzams kompensācijas par to iegūt ES. Arī pircējs taču samaksās savu cenu, tātad būs gan maksa par kuģi, gan kompensācija. Tādēļ arī pie mums tagad ir vērojama aina, ka zvejnieki pieņēma savus vecos kuģus, gaidot Latvijas iestāšanos ES.

Neapšaubāmi, liels pluss pēc iestāšanās Eiropas Savienībā būs pieeja ES strukturālajiem fondiem zvejnieku pārizglītošanai, ieguldījumiem akvakulturā, tirgus intervences nosacījumiem. Tas nozīmē, ka tiks garantēta minimāli saņemamā cena par zivīm. Zvejnieki, slēdzot līgumus, varēs noteikt savu minimālo cenu zivīm nākamajam gadam, ņemot vērā ES vidējo cenu. Ja tirgū zivju cena nokritīsies zem līgumā minētā zemākā līmeņa, zvejniekiem tomēr tiks līgumā garantēta cena.

Te ļoti daudz kas ir atkarīgs no zvejnieku solidaritātes, no kopējā darba. Pēc iestāšanās ES lielas subsīdijas tiks kuģu modernizācijai, kuģošanas drošībai, produkcijas kvalitātes, higiēnas un sanitārijas noteikumu ievērošanas nodrošināšanai. Jebkurā ostā, kur pieņems svaigas zivis, būs jānodrošina zivju izkraušana atbilstoši aprīkotā piestātnē, Jēdus ģenerators atvēsināto zivju uzglabāšanai. Šo ostu infrastruktūras sakārtošanu finansēs par ES līdzekļiem.

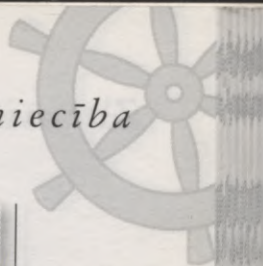
Ļoti nopietns arguments par labu Latvijas dalībai Eiropas Savienībā ir ES fondi mazo ostu izdzīvošanai. Tā kā kopš 2002. gada Latvijas Ostu attīstības fonda līdzekļus vairs nepiešķir mazo ostu kuģu ceļu uzturēšanai, šo ostu pārvaldēm būs jāpiesaista ES Reģionālās attīstības fonda līdzekļi, kas tieši paredzēti ostu infrastruktūras uzturēšanai.

Neapšaubāmi mūsu zvejniekus negatīvi ietekmēs zvejas flotes kapacitātes regulēšana. Ja ES nedos atbalstu jaunu kuģu (daudzuma ziņā) iesaistīšanai flotē, diez vai Latvijā kādreiz zvejniekam būs izdevīgi pasūtīt sev jaunu laivu vai kuģi. Ja tādas kuģu būvētavas kā «Tosmare» vai «Rīgas Kuģu būvētava» būvē kuģus norvēģiem, tas nebūt nenozīmē, ka te ir zemas ražošanas izmaksas. Jā, zemākas nekā Norvēģijā, taču daudz augstākas nekā Lietuvā, Polijā vai Krievijā. Latviešu zvejnieks labākajā gadījumā lūkos pēc kāda lietota skandināvu kuģiņa vai Igaunijā būvēta *kocinieka*, nekā pēc dzelzs laivas, ko piekrastes zvejniekiem eksperimentāli kārtā 90. gadu sākumā par zelta cenu gribēja taisīt toreizējā Mangaļu KRR, kas nu pilnībā mainījusi orientāciju un saucas termināls «Vecmīlgrāvis».

Brētliņas uzvar ES birokrātus

Latvijai, pamatojot savu vēlmi redzēt brētliņas iekļautas to zivju sugu sarakstā, kurām ES kopējā tirgus organizācijas ietvaros nākotnē varētu tikt izmantots tirgus intervences mehānisms, bija jālieto argumenti, kas spētu pārliecināt un apgāzt Eiropā iesīkstējušo uzskatu, ka brētliņa nav cilvēku pārtikā izmantojama zivs.





Normunds Riekstiņš: «Mūsu eksperti pierādīja savas zināšanas Eiropas Savienības likumdošanā. Tas ļāva atspēkot apgalvojumu, ka brētliņas ir tikai tehniskajai produkcijai (zivju miltiem, eļļai) izmantojamas zivis, jo šādu zivju sastāvu nenosaka neviena Eiropas likumdošanas norma.» Tātad – brētliņas ne tikai miltiem!

Cits zivsaimniekiem ļoti būtisks jautājums bija ap dioksīnu Baltijas jūras zivīs saceltais skandāls. Ja Latvijā veiktie pētījumi apliecinās, ka Baltijas jūrā zvejotajās zivīs dioksīnu koncentrācija ir Eiropas Padomes noteiktajās maksimāli pieļaujamajās robežās, tad tie Latvijas zivju apstrādes uzņēmumi, kuriem ir tiesības eksportēt zivis un zivju produkciju uz ES dalībvalstīm, varēs to netraucēti turpināt.

Valsts Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieka vietiece Aina Afanasjeva prognozē: «Ja šie pētījumi pierādīs, ka mūsu zvejotajās zivīs dioksīnu koncentrācija pārsniedz 4 pg/g (4 pg WHO-TEQ/g) svaigā svara, ir grūti prognozēt sekas. Ir skaidrs, ka tādā gadījumā dioksīna lieta skars ne tikai tos zivju apstrādes uzņemu-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





mus, kuriem ir tiesības eksportēt zivis un zivju produkciju uz ES, bet daudz tālākā nākotnē arī visus citus zivju apstrādes uzņēmumus, kuri eksportē saražoto produkciju, tai skaitā uz Krieviju.»

Plaša informācija par dioksīnu Baltijas jūras zivis lasāma «Latvijas zivsaimniecības gadagrāmātā 2002», ko izdod Zivju fonds sadarbībā ar SIA «Zivsaimniecības informācijas birojs».

Akcīzes nodoklis saistīts ar Kuģu reģistru

Daudz šķēpu laužts ap akcīzes nodokļa maksāšanu par zvejas flotē izmantojamu degvielu. Beidzot, pateicoties zvejnieku sabiedrisko organizāciju un asociāciju spiedienam, ir panākts, ka akcīzes nodoklis nav piemērojams kuģiem, kuri zvejo atklātā jūrā. Taču to vēl arvien piemēro mazajiem piekrastes kuģiņiem. Kā lēš N. Riekstiņš, nākotnē situācija varētu mainīties, ja mazie zvejas kuģiņi tiktu iekļauti vispārējā Latvijas Kuģu reģistrā.

Kā zināms, ES iestāšanās sarunu 8. sadaļā «Zivsaimniecība» tika panākta vienošanās par zvejas kuģu reģistra izveidi Latvijas Kuģu reģistra sastāvā, jo patlaban ir ļoti būtiski, lai Latvijas zvejas flote atbilstu ES prasībām.

Pāšlaik Saeimā ir Latvijas Jūras kodeksa jaunā redakcija, kas vēl iepriekšējo tautas priekšstāvju laikā piedzīvoja pirmo lasījumu. Vai 8. Saeimas deputāti to turpinās izskatīt otrajā lasījumā, vai arī visu sāks no gala – tas nav zināms, komentē Latvijas Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns. Kodeksa jaunā redakcija nosaka, ka visi kuģi, kas tiek ekspluatēti jūrā, ir jāreģistrē Latvijas Kuģu reģis-



trā (līdz šim mazos kuģišus, kuru dzinēju jauda bija mazāka par 75 ZS, varēja reģistrēt ostas kapteinis). No šīs prakses jau ir atteikusies Rīgas brīvosta, galvaspilsētas mazie kuģi jau tagad ir reģistrēti Kuģu reģistrā.

Lielie kuģi degvielu var uzņemt no muitas noliktavām. N. Riekstiņš prognozē, ka arī mazajiem zvejas kuģiem būs šī kārtība jārespektē, jo tomēr ir jābūt garantijai, ka degvielu izmantos braucienam pa jūru, nevis pa sauszemes ceļiem. Ne N. Riekstiņš personiski, ne Zemkopības ministrija kopumā neatbalsta degvielas čeku apmaksu, tādējādi neieturot akcīzi. Bezakcīzes degvielas iegādei jānotiek muitas zonā.

Kopumā jāteic, ka viss, kas neatkarības gados panākts par labu zvejniekiem, ir tikai viņu kopējā darba un konsolidācijas rezultāts. Ja zvejnieku vidū būtu vairāk tādu uzņēmēju kā Inārijs Voits, lietas sekmētos ātrāk. Pateicoties daudzo zivsaimnieku nevalstisko organizāciju (Latvijas Zvejnieku federācija, Latvijas Zivsaimnieku asociācija, Latvijas Zivsaimnieku arodbiedrības republikāniskā komiteja u.c.) sadarbībai ar valsts institūcijām – Valsts Zivsaimniecības pārvaldi, Latvijas Zivsaimniecības pētniecības institūtu un citām – ir panākta vienota valsts zvejniecības un zivkopības politika, lai, ieejot Eiropas Savienībā, Latvija kā ar senām zvejas tradīcijām bagāta valsts nevis ko zaudētu, bet tieši otrādi – iegūtu un attīstītu savu zivsaimniecības nozari.

G. Šimanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Slaktera laikus nomaina rožu laiki

Par to, vai partijas «Jaunais laiks», Pirmās partijas, Zaļo un zemnieku savienības un TB/ LNNK koalīcijas jaunais zemkopības ministrs Mārtiņš Roze savulaik arī ir audzējis rozes, kā tas raksturīgi vairākiem šodienas politiķiem miljoniem, rakstu ruļļi klusē.

M. Roze dzimis 1964. gada 28. septembrī, absolvējis Liepājas 1. vidusskolu un Latvijas Valsts universitātes Bioloģijas fakultāti (1987). 1992. gadā viņš beidzās aspirantūras studijas Latvijas Zemkopības zinātniskās pētniecības institūtā un bijušajā Vissavienības Augu selekcijas un ģenētikas institūtā Odesā, Ukrainā.

Pēc tam absolvēta LU Sociālo zinātņu fakultāte (2002), iegūstot maģistra grādu politikas zinātnē.

No 1987. līdz 1994. gadam M. Roze bijis Valsts Stendes selekcijas un izmēģinājumu stacijas graudu tehnoloģiskās laboratorijas vadītājs.

Kā lielāko plusu jaunā ministra kompetencē eksperti vērtē viņa ilggadējo pieredzi darbā Zemkopības ministrijā – no 1994. gada viņš pildījis Lauksaimniecības departamenta direktora vietnieka, augkopības un sēklkopības daļas vadītāja, stratēģijas un kopsavilkuma nodaļas vadītāja, Integrācijas un ārējo sakaru departamenta direktora un Lauksaimniecības politikas un ES integrācijas departamenta direktora pienākumus. Jau pirmajā jaunā Ministru kabineta sēdē bija jautājums par ES pirmsiestāšanās sarunu pabeigšanu sadaļā «Lauksaimniecība», kur lieti noder M. Rozes biežo darba komandējumu pieredze ES varas gaitēnos Briselē. Tieši tāpēc dokumentu, kas atspoguļo visu triju Baltijas valstu kopējo pozīciju lauksaimniecībā, Lietuvas un Igaunijas kolēģi uzticējuši sagatavot M. Rozem.

M. Roze jau pirmajās preses intervijās paudis viedokli mainīt skatu uz laukiem. Ja līdz šim ministrija vairāk strādājusi lauksaimniecības kā ekonomikas nozares attīstībai, tad «jaunajos laikos» tā domā par lauku attīstību kopumā, daudz lielāku vērību pievēršot lauku atbalsta programmām – nelauksaimnieciskās uzņēmējdarbības veicināšanai, infrastruktūras attīstīšanai. M. Roze uzsver: nevar cilvēkus laukos atstāt bez darba tikai tādēļ, ka viņi nenodarbojas ar lauksaimniecību.

Līdztekus piena kvotu izcīnīšanai M. Roze ir gatavs iestāties arī par zvejas kvotām mūsu zvejniekiem. Kā prognozē Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks N. Riekstiņš, Roze kā ministrs ir ieinteresēts zivsaimniecības attīstībā un atbalstīšanā. Ministrs jau paudis savu viedokli par mazajām HES, kas daudzviet, pat Gaujas augštecē, radījušas kroplas dubļu lāmas. Ministrs kā pozitīvu piemēru minējis ASV Oregonas štata redzēto – uz upes uzbūvēta HES, blakus tai zivju ceļš, kas gluži kā atrakcija pievilkuši tūristu simtus. Tātad HES var celt, arī neizpostot mazās upes.



Cik ilgi norvēģu lasis kropļos Latvijas tirgu?

Pavērojiet mūsu Centrāltirgu – kur vien skatiens zivju paviljonā atdurās, visur krašņi spīgo norvēģu laša filejas sārtums. Par laimi, te var nopirkt arī Baltijas jūras lasi, tomēr daudzie lieltirgotāji jūtas stabili – lielveikali un tāds grands kā «Lido» ir naski Norvēģijas lašu noņēmēji. Patlaban vēl tādi jēdzieni kā mākslīgi audzēta, saldēta zivs un dabiskā vidē audzis lasis, ko tepat no laivas atvēsinātu piedāvā pašmāju zvejnieks, diemžēl nekontrastē. Loģisks izskaidrojums tam meklējams maksātspējīgā sabiedrībā. Piemēram, Dānijā, Kopenhāgenas starptautiskajā lidostā Baltijas lasis ir daudzkārt dārgāks par Norvēģijas šērās audzēto, turklāt tas meklējams nevis parastajā pārtikas nodaļā, bet pie delikatesēm. Baltijas laša dabiskumu Dānijā ir novērtējuši.

Laimīgā kārtā pēc mūsu iestāšanās ES mitēsies arī norvēģu laša uzvaras gājieni uz Latvijas veikalu plauktiem. Kā stāsta Zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš, ES valstīs pret norvēģu akvakultūras audzētavās radīto lasi ir stingras prasības – kā muitas, tā cenu ziņā. Latvijā pagaidām darbojas pilnīgi brīvi tirgus nosacījumi, taču ES dalībvalstīs pret Norvēģijas un Šveices (kā nedalībvalstu) produkciju ir pilnīgi citas prasības. Mums par laimi, daudzviet Eiropā Baltijas lasis tiek vērtēts kā delikatese, gluži kā medījums pretstatā mākslīgi audzētam zvēram.

Neapšaubāmi, Latvijas tirgu kropļo pircēju zemā pirktspēja. Ekoloģiski tīrs produkts vienmēr būs dārgāks par mākslīgi audzētu un ķīmiski stimulētu. Latvijas situācijā preces zemā cena vēl ilgi pircējam liks izvēlēties nebūt ne augstvērtīgāko pārtikas produktu.

Jautājot par Baltijas laša popularitāti, dzirdamas vairumtirgotāju atbildes, ka tie nav vienāda izmēra, ka produkcijas piegādes ritmiskums ir atkarīgs no laika apstākļiem jūrā un ka restorāni priecējas par vienāda izmēra Norvēģijas lašiem, to krāsas pievilcību un tā saucamo «tirgus jeb preces izskatu». Protams, mūsu lasim ir cita krāsa, taču tā nebūt nav nepievilcīgāka.

Pagaidām norvēģi vēl var *dempingot*. Tāpat sen zināma ir tirgus mācība – kamēr būs pieprasījums, būs arī piedāvājums.

Ielūkosimies lielveikalu akcijās. «Melnsilā» ražota šprotu kārba maksā Ls 0,17, a/s «Brīvais Vilnis» nezin kāpēc ražotais Tālo Austrumu kuprlasis tomātu mērcē – Ls 0,33. Kādam tas neapšaubāmi ir izdevīgi. Vispirms jau pircējam, kurš par ļoti zemu cenu var tikt pie lašu konserviem. Zivju apstrādātāji tādā veidā tiek vaļā no neizpirtās produkcijas, jo katastrofāli trūkst apgrozāmo līdzekļu.

Līdzīgi ir ar piekrastes zvejniekiem. Viņi naudiņu par piegādāto svaigo zivi grib uzreiz, bet krasta zivju apstrādātājiem tās nav, viņi liek gaidīt. Un tad mūsu zvej-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





nieku kuģišu un laivu vietā ostā ienāk liels zviedru kuģis, kas atved no Baltijas jūras reņģes un brētliņas. Zivju piegādātājs naudu var pagaidīt, un apstrādātājiem viņa noteikumi ir pieņemamāki nekā vietējo uzstādījums maksāt tūlīt, nevis rit ap brokastlaiku. Un tā nu iznāk, ka mūsu piekrastnieki atkal kaujas ar vairumpircēju pulku, līdzīgi zemniekiem, kuri mēnešiem ilgi gaida naudu par valstij nodotajiem graudiem, pienu vai bulli.

Tomēr atliek cerēt, ka pircējs kļūs arvien prasīgāks – pirks svaigu, nevis saldētu zivi, restorānā uzstās, lai ceptas zivs pamatā nebūtu mēnešiem kramā sasaldēts zivs filejas gabals, ko uz pannas kopā satur tikai pavāru izeilā meistarība. Es gribu tikko ķertu, nevis pusgadu saldētu līdaku! – lai šādu prasību ir vairāk. Jā, varbūt par augstāku cenu, taču bez «sausuma» garšas, ko «piesedz» bagātīgs garšvielu bīrums.

Pirms pārkat Norvēģijas lasi, varbūt apdomājiet – vai mani jau tāpat nav pārāk daudz ķimijas?! Mēs taču vēl neesam tik bagāti, lai pirktu lēti.

G. Šīmanis



Latvijas Jūras akadēmijas starptautiskā sadarbība

LJA ir sadarbība ar šādām jūrniecības institūcijām ārvalstīs: *Handelshogeschool*, Beļģija; *Kalmar Maritime Academy*, Zviedrija; *Estonian Maritime Academy*, Igaunija; *Klaipeda University – Maritime Institute*, Lietuva; *Maine Maritime Academy*, ASV; *International Maritime Transport Academy/ Shipping and Transport College*, Roterdama, Nīderlande; *Baggermaatschappij Boskalis* Roterdama, Nīderlande; *International Maritime Academy*, Triesta, Itālija; *University of Applied Sciences*, Emdena, Vācija; *Hochschule Bremen*, Vācija; *State Maritime Academy*, Krievija; *Norwegian Shipowners' Association*, Norvēģija; *Alesund College*, Norvēģija. LJA īpaši cieši sakari izveidojušies un ir noslēgti sadarbības līgumi ar augstskolām un organizācijām Norvēģijā un Nīderlandē.

Norvēģija. 1997. gada maijā Latvijas Jūras akadēmija parakstīja Sadarbības līgumu ar Alesundes koledžu *Hugskolen i Alesund* uz 4 gadiem par studentu un mācībspēku apmaiņu un cita veida sadarbību. Šis līgums tika pagarināts 2002. gada septembrī. Veiksmīgi ir izveidojusies sadarbība tieši ilglaicīgā apmācībā (3 gadi), jo jau seši Latvijas jūrskolas audzēkņi sekmīgi mācās Norvēģijā, izmantojot Norvēģijas valdības piešķirtās stipendijas. Alesundes koledžā mācības notiek norvēģu valodā, tāpēc pirms uzņemšanas šajā mācību iestādē studenti mācās Voldas koledžā *Hugskolen i Volda*, lai viena gada laikā apgūtu norvēģu valodu. Pēc šī kursa sekmīgas pabeigšanas viņi turpina mācīties Alesundes koledžā un trijos gados apgūst kuģa virsnieka specialitāti.

1999. gada 18. martā tika parakstīts Vienošanās memorands starp Latvijas Jūras akadēmiju un Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociāciju *NSA* ar mērķi veikt apmācību un nodrošināt praksi Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, kuriem pēc absolūvēšanas būs jāstrādā uz *NSA* pārziņā esošajiem kuģiem. Programmas nosaukums *NSA Class Project*. Šis programmas ietvaros Jūras Akadēmijā katru gadu tiek uzņemtas divas grupas: kuģu mehāniķi un kuģu vadītāji. Šogad *NSA* klasē tika uzņemti 50 studenti. LJA sadarbojas ar tādām pazīstamām kompānijām kā «Berge Bergesen», «Stolt Nielsen» un «Anders Utkilens Shipping Company», kuras palīdz nodrošināt LJA studentiem praksi uz šo kompāniju kuģiem, kā arī pēc LJA absolūvēšanas pieņemt viņus darbā.

Nīderlande. Saskaņā ar Saprāšanās memorandu starp IMTA/STC un LJA šajā augstskolā pašreiz studē seši LJA studenti (studijas ostu vadīšanas specialitātē ilgst 10 mēnešus). Tiek plānots arī turpmāk šīs specialitātes 4. kursa studentus sūtīt uz Roterdamu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



2001. gada 30. jūnijā beidzās projekta *PSO 99/LV/1/7* īstenošana, kuru pēc Nīderlandes Ekonomikas ministrijas aģentūras pasūtījuma *Senter, Agency of the Ministry of Economic Affairs of the Netherlands* veica *Shipping and Transport College/ Spliethoff Beheer B.V.* Tā mērķis – pilnveidot LJA darbu (studiju programmu izstrāde, mācību līdzekļu un iekārtu sagāde, mācību spēku un instruktoru apmācība).

Šā projekta ietvaros 2000. gada jūnijā Roterdamā, *STC*, tika organizēti triju nedēļu kursi LJA mācībspēkiem un Latvijas jūrniecības nozares speciālistiem, lai iepazīstinātu viņus ar jaunajām apmācības metodēm, jaunumiem nozarē, tehnoloģijas attīstību (kursus apmaksāja Nīderlandes puse).

Lielā mērā pateicoties *PSO* projektam, daudzas ārvalstu kompānijas ir piešķirušas līdzekļus LJA jaunā mācību korpusa Daugavgrīvā aprīkošanai ar studiju iekārtām un mēbelēm.

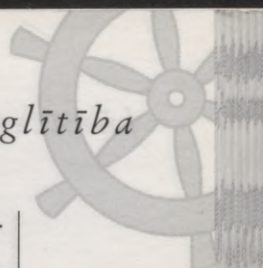
Diemžēl LJA neizdevās pagarināt šo projektu (*PSO 99/LV/1/7* darbības laiks beidzās 2001. gada jūnijā), jo Nīderlandes puse tagad uzskata par prioritāti virzišanos tālāk uz austrumiem. Bet 2002. gada 17. aprīli delegācija no Nīderlandes Transporta ministrijas oficiāli pasludināja jauna projekta *Train the Trainers* sākumu, kuru var uzskatīt par šīs sadarbības turpinājumu. Šajā projektā tiek iesaistītas četras pušes: *Shipping and Transport College*, LJA, Igaunijas Jūras akadēmija un Lietuvas Jūras koledža. Šā projekta ietvaros Roterdamā pašreiz mācās trīs LJA studenti, lai pēc tam lasītu akadēmijā lekcijas atsevišķos profesionālos priekšmetos. Mūsu ārzemju partneri nodrošina viņiem darba vietas uz kuģiem triju gadu laikā ar pieņemamu grafiku. Tādā veidā akadēmijai veidosies jauna pasniedzēju paaudze.

Vēl viens LJA sadarbības virziens ar atsevišķām kompānijām ir jūras prakses nodrošināšana LJA studentiem. 2001. gada sākumā tika parakstīts Vienošanās memorands starp Nīderlandes kompāniju *Baggermaatschappij Boskalis B.V., Papendrecht*, Roterdamas *Shipping and Transport College* un LJA par apmācības nodrošināšanu uz kuģiem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Kopš tā laika *Boskalis* reizi gadā rīko informatīvo semināru, pirms studenti dodas praksē. Šā gada 12. aprīlī *Boskalis* rīkotajā seminārā piedalījās vairāk nekā simt LJA studentu, Jūrskolas un Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņi.

Lielbritānija. Kompānija *TK Shipping Glasgo* atbilstoši 2002. gada 6. februārī noslēgtajam līgumam ar LJA nodrošina prakses vietas mūsu studentiem uz saviem kuģiem un vēlāk, pēc absolvēšanas, ņem viņus darbā. Šī kompānija ir sniegusi arī palīdzību, dāvinot LJA grāmatas un mācību līdzekļus, kā arī sponsorējusi simulatoru un mēbeļu iegādi Daugavgrīvas jaunajam mācību korpusam. Lai nodrošinātu sadarbības operatīvāti ar LJA, Rīgā, Jēkaba kazarmās, darbojas *TK Shipping* pārstāvniecība Latvijā.

LJA uztur sakarus arī ar Plimutas Universitāti. Saskaņā ar vienošanos seši LJA hidrogrāfijas specialitātes studenti ir studējuši 10 mēnešus šīs universitātes Jūr-





niecības institūtā. Šī vienošanās tika parakstīta 1997. gada novembrī, tās darbības laiks ir pieci gadi.

2002. gada martā pēc IMO ieteikuma LJA ieradās Lielbritānijas tirdzniecības flotes kuģa virsnieks *William Babatunde Richard* ar mērķi 11 dienu laikā apgūt teorētisko kursu, lai kārtotu kvalifikācijas eksāmenu Latvijas Jūras administrācijā kapteiņa sertifikāta iegūšanai, ko arī sekmīgi paveica.

Labā sadarbība LJA ir izveidojusies arī ar **Beļģiju** un **Vāciju**. 1999. gadā tika parakstīts sadarbības līgums ar Antverpenes Ekonomikas augstskolu *Handelshogesschool Antwerpen*. 1999./2000. akadēmiskajā gadā Antverpenes Ekonomikas augstskolā mācījās 17 ostu vadīšanas specialitātes studenti. 2000./2001. akadēmiskajā gadā šajā augstskolā *Socrates* programmas ietvaros studēja divi LJA ostu vadīšanas specialitātes studenti. Veiksmīgi Antverpenes Universitātes Transporta un jūrniecības menedžmenta institūta (*Institute of Transport and Maritime Management of the University of Antwerp*) maģistratūru beidza Ģirts Ārsts – LJA ostu vadīšanas specialitātes students. Šogad divi LJA studenti brauks uz Vācijas jūrniecības augstskolu *University of Applied Sciences Emdenā Erasmus* projekta ietvaros. Ir paredzēts, ka viņi tur pavadīs trīs mēnešus. Interesanti atzīmēt, ka viens no šiem studentiem rakstis tur savu diplomdarbu vācu kolēģu vadībā.

LJA sadarbojas arī ar Starptautisko Jūras akadēmiju (*IMO International Maritime Academy*) Triestē, **Itālijā**, kur arī ir studējuši divi LJA hidrogrāfijas specialitātes studenti.

2000. gada augustā pieci LJA pārstāvji piedalījās Vispasaules Jūrniecības universitātes (*World Maritime University*) rīkotajā konferencē Malmē, **Zviedrijā**, par jūrniecības izglītības problēmām jaunajā tūkstošgadē, kur viņiem bija iespēja tikties ar daudzu valstu jūrniecības mācību iestāžu pārstāvjiem.

Pirms šīs konferences notika pirmā deviņu Austrumeiropas jūrniecības augstskolu pārstāvju piedalīšanās programmas *METHAR* vadības sanāksmes ietvaros. Šādas sanāksmes turpinājās arī 2001. un 2002. gadā kā programmas *METNET* vadības apsardes.

Latvijas Jūras akadēmija ir vienmēr atvērta jauniem kontaktiem, it īpaši tagad, kad ar lepnumu varam parādīt topošo Daugavgrīvas kompleksu. Visi, kas to ir redzējuši, uzsver, ka LJA ir lieliskas iespējas attīstībai, nepieciešams tikai ātrāk pabeigt celtniecību un sakoncentrēt visus spēkus un resursus vienā vietā.

Natālija Piotrovska, LJA Ārējo sakaru daļas vadītāja

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Latvijas Jūras akadēmijas 2002. gada hronika

2001. gada 30. oktobrī Daugavgrīvas mācību korpusā tika atklāts kuģa mašīntelpas simulators, ražots Polijā, Gdaņskas firmā «UNITEST». Simulators imitē zemo un vidējo apgriezīenu kuģa mašīntelpu un kuģa mašīntelpas iekārtas - ūdens sūkņus, hidroforus, saldūdens iegūšanu, virzuļa kompresorus, saldēšanas iekārtas, dīzeļdzinējus, dīzeļģeneratorus, stūres mašīnas, filtrēšanu, notekūdeņu attīrīšanu, palīgkatlus, dīzeļdzinēja testēšanu, degvielas attīrīšanu un regulējamā soļa dzenskrūvi.

Simulatora iegāde tika finansēta par Nīderlandes projekta PSO 99/LV/1/7 līdzekļiem, telpas aprīkojumu un mēbeles izgatavoja Rīgas firma «Arkus», bet finansēja Nīderlandes kompānija «Baggermaatschappij Boskalis». Trenažiera instruktoru sertifikātus Gdaņskā saņēma prof. J. Cimanskis un doc. J. Kokars.

LJA pirmā, 1994. gada, izlaiduma absolventu Aināru Vimbu **2001. gada 10. decembrī** apstiprināja par ASV firmas «Stolt» ķīmiskā tankkuģa «Stolt Titani» kapteini.

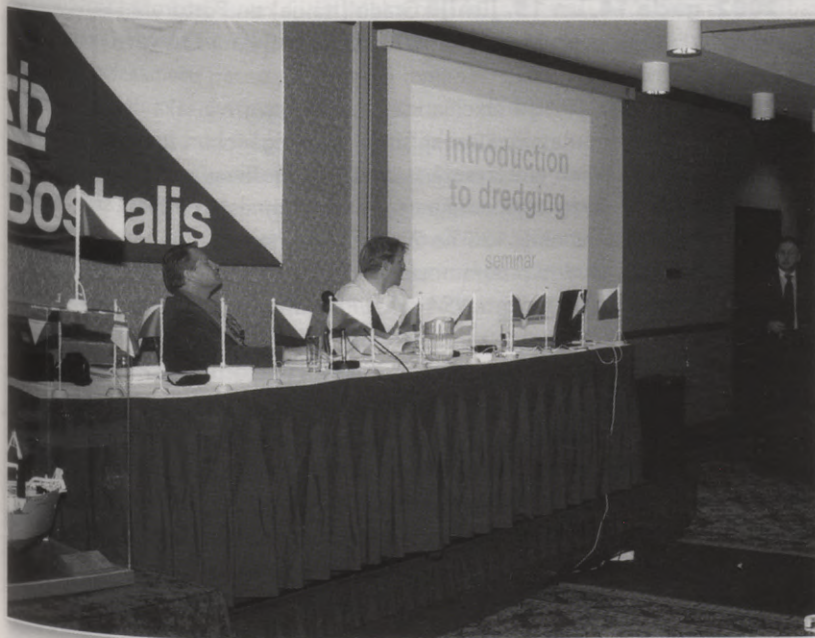
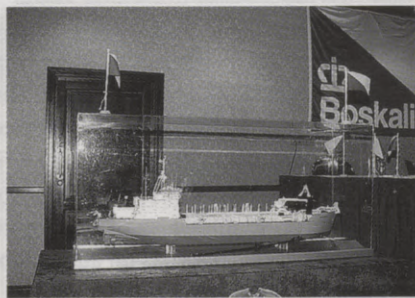


Ilgi gatavotais sadarbības līgums ar starpnacionālo kompāniju «TK Shipping» tika parakstīts **2002. gada 6. februārī**. Pašreiz šajā kompānijā par kuģu virsniekiem strādā ap 60 LJA absolventu.

2002. gada 14. februārī tika parakstīts līgums starp Izglītības un zinātnes ministriju un LJA par noteikta skaita speciālistu sagatavošanu par valsts budžeta līdzekļiem.

2002. gada 11. martā pēc IMO ieteikuma LJA ieradās Lielbritānijas tirdzniecības flotes kuģa virsnieks *William Babatunde Richard* ar mērķi 11 dienu laikā apgūt teorētisko kursu, lai kārtotu kvalifikācijas eksāmenu Latvijas Jūras administrācijā kapteiņa sertifikāta iegūšanai, ko arī sekmīgi paveica.

2002. gada 12. aprīlī viesnīcas «Radisson SAS» konferenču zālē «Daugava» notika Nīderlandes bagarēšanas kompānijas «Baggermaatschappij Boskalis B.V., Papendrecht» organizēts seminārs par prakses un darba iespējām šajā kompānijā, kurā piedalījās LJA mācībspēki un 120 LJA studenti, Jūrskolas un Liepājas jūrniecības koledžas audzēkņi.



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



2002. gada 28. aprīlī ar Kanādas pensionēto speciālistu apvienības CESO Rīgas nodaļas (vadītāja B. Ozolas kundze) starpniecību LJA ieradās speciālists kuģošanas drošības jautājumos kapteinis Anguss Makdonalds (*Angus McDonald*), kurš līdz 28. maijam izstrādāja savu koncepciju par trenāžieru centra izveidi LJA teritorijā Daugavgrīvā. Makdonalda kungs iepazinās arī ar Rīgas brīvpostas un Ventspils ostas darbu, apmeklēja Jūrniecības departamentu un Jūras administrāciju.

2002. gada 11. maijā Jūras spēku Dienvidu garnizonā Liepājā notika Nacionālās Aizsardzības akadēmijas kadetu, LJA sagatavoto 200 BT kuģu vadītāju, izlaidums.

2002. gada 17. maijā Latvijas Jūras akadēmijas un Rīgas Tehniskās universitātes apvienotā inženierzinātņu apakšnozares «Jūras transports un tā ekspluatācija» profesoru padome piešķīra valsts profesora nosaukumu LJA mācību prokuratoram Dr. Sc. Habil. Ing. Valdim Priedniekam un asociētā profesora nosaukumu kuģa vecākajam mehāniķim LJA docentam Jānim Kokaram.

2002. gada 21. maijā mācību korpusā Daugavgrīvā notika krūinga kompānijas «Shulte Group and Shipping Office» organizētais seminārs par tēmu «Bijušo kara un zvejas flotes virsnieku pārkvalificēšana un iesaistīšana tirdzniecības flotes darbaspēka resursos», kas nākamās trīs dienas turpinājās viesnīcā «Radisson SAS» kā «European Manning and Training 2002» konference. Reprerzentatīvās konferences dalībnieki iepazinās un augstu novērtēja sasniegto un plānoto LJA Daugavgrīvas mācību kompleksā.

2002. gada 14. un 15. jūnijā Grado (Itālija) un Portorožā (Slovēnija) notika kārtējā Eiropas programmas METNET sanāksme, kurā LJA pārstāvēja prof. G. Gladkovs.

2002. gada 20. jūnijā mācību korpusā Daugavgrīvā sāka darbu Radiolokācijas, ARPA, ECDIS simulatori. Līdzekļi simulatora iegādei un telpu aprīkošanai tika sagādāti no vairākām ieinteresētām ārvalstu kuģošanas kompānijām.

2002. gada 1. augustā notika uzņemšanas komisijas atklātā sēde, kurā par LJA studentiem tika uzņemti 133 no 221 reflektanta.

Kuģu vadišanas studiju programmas budžeta grupā tika ieskaitīti 59 studenti, t.sk. 3 studentes un 25 studenti *NSA Class Project* grupā. Maksas grupā ieskaitīti 14 studentus, t.sk. 3 studentes.

Kuģu mehānikas studiju programmas budžeta grupā tika ieskaitīti 55 studenti, t.sk. 24 studenti *NSA Class Project* grupā.

Ostu vadišanas studiju programmas maksas grupā tika ieskaitīti 5 studenti.

LJA Daugavgrīvas mācību kompleksā **2002. gada 4. septembrī** ekspluatācijā nodeva mācību darbnīcas kuģu mehānikas studiju programmas studentiem. Bijušās torpēdu darbnīcas renovācijas darbus labā kvalitātē veica a/s «Arčers», kas uzvarēja IZM rīkotajā konkursā par tiesībām veikt šo renovāciju. Renovācijas darbi tika sākti 14.01.2002.

2002. gada 22. septembrī uz Roterdamas *Shipping and Transport College* devās LJA kuģu vadišanas studiju programmas piektā kursa studenti





LJA augstākās profesionālās izglītības 1. līmeņa absolventu izlaidums 2002. gada 13. jūnijā. Runā NSA projekta koordinators no NKIA puses kapteinis Arne Jorgensons.

Seškēna, Vladimirs Livšics un Jurijs Makarovs, lai atbilstoši Nīderlandes valdības finansētajam projektam *Train the Trainers* divus mēnešus apgūtu profesionālo jūrniecības priekšmetu pasniedzēja darba iemaņas. Pēc LJA absolvēšanas triju gadu laikā ik pusgadu viņi strādās LJA pasniedzēja darbu un ik pusgadu viņiem tiks nodrošināta virsnieka darba vieta uz Nīderlandes kuģiem.

2002. gada 1. oktobrī viesnīcā «Latvija» notika Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas NSA un Norvēģijas Kuģu virsnieku organizāciju federācijas FENSO rīkotā divu dienu konference par tēmu «*The Norwegian International Fleet and Seafarers from the Baltic Region*». Konferenci atklāja un ar ziņojumu uzstājās Saiksmes ministrijas valsts sekretārs V. Legzdiņa kungs. Ar ziņojumiem piedalījās arī LJA rektors J. Bērziņš un prof. G. Gladkovs.

2002. gada 24. oktobrī atbilstoši IZM rīkotās izsoles rezultātiem sākās kārtējie renovācijas darbi Daugavgrīvā. Izsolē uzvarēja a/s «Arčers». Paredzēta divu ēku renovācija: bibliotēkas (bijušais kulinārijas cehs) un bijušās garāžas, kur atradīsies garāža, metināšanas mācību darbnīca un kuģa tiltiņa simulators. Metināšanas iekārtas (10 elektrometināšanas un 10 gāzes metināšanas posteņi) ir Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas dāvinājums.

2002. gada 12. novembrī LJA 1999. gada absolvente Daila Druveskalne, kura strādā par otro stūrmani kompānijā «TK Shipping», Latvijas Jūrnieku reģistrā saņēma kapteiņa vecākā palīga sertifikātu. Tas pagaidām ir augstākais mūsu meiteņu sasniegums.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Izlaidumi 2001./2002. akadēmiskajā gadā

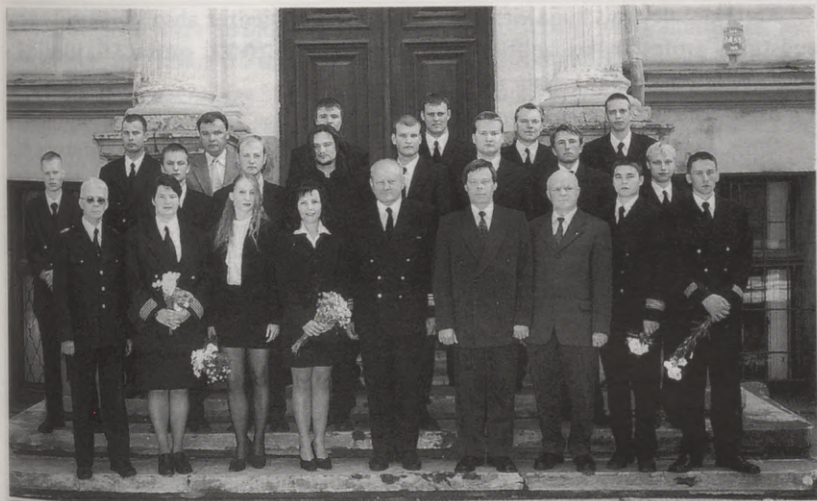
Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē **2001. gada 14. decembrī** notika Ostu vadīšanas un Ostu tehnikas studiju programmu absolventu izlaidums.

Profesionālo kvalifikāciju *ekonomists ostu vadīšanas specializācijā* ieguva Igors Akulovs, Oskars Cīrulis, Mārcis Frīdbergs, Jānis Kalniņš, Didzis Krišjānis, Lauris Liepiņš, Andra Rutka, Jeļena Sokolova, Jevgēņijs Tihonovs, Viktors Tjagunenko, Jekaterina Zosimova.

Profesionālo kvalifikāciju *inženieris ostu tehnikas specializācijā* ieguva Viktorija Grahoļska, Diāna Šalajeva, Andris Zakalovskis.

2002. gada 13. jūnijā Rīgas Latviešu biedrības Lielajā zālē 85 absolventi saņēma I līmeņa augstākās profesionālās izglītības diplomus, tajā skaitā arī 17 kuģu vadītāji un 14 kuģu mehāniķi pirmajā Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācijas *NSA Class Project* grupu izlaidumā.





Kuģu vadīšanas specialitātes absolventi. 1. rindā no kreisās: KMN lektors Oļģerts Sakss, absolventes Žanna Sedvalde, Rita Volosnuhina, Līga Semjonova, LJA rektors Jānis Bērziņš, prorektors Valdis Priednieks, JTN docents Arvids Zirnis, absolventi Mareks Cvetkovs, Rolands Timofejevs. 2. rindā no kreisās: absolventi Konstantīns Judins, Gatis Jansons-Bukāts, Imants Šovkovs, Andrejs Vītoliņš, Aleksejs Mihailenko, Linards Makarovs, Elvijs Šmits, Jānis Kietis. 3. rindā no kreisās: Gvido Skadiņš, Andrejs Kanskis, Vītālijs Kondratjuks, Āris Pontags, Viktors Martinsons.



Kuģu mehānikas specialitātes absolventi. 1. rindā no kreisās: KMN lektors Oļģerts Sakss, LJA rektors Jānis Bērziņš, KMN direktors Juris Cimanskis, prorektors Valdis Priednieks, KMN docents Aleksandrs-Modris Pavlovskis. 2. rindā no kreisās: absolventi Kristaps Ramiņš, Edijs Štāls, Aldis Rupeiks, Kalvis Innuss. 3. rindā no kreisās: Ingus Zaķis, Raimonds Želvis, Juris Brīvnieks, Tomass Tālis, Guntis Viļums.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kārtējais, devītais kuģa virsnieku izlaidums, pasniedzot absolventiem II līmeņa augstākās profesionālās izglītības diplomus, notika **2002. gada 15. jūnijā** Rīgas Latviešu biedrības Lielajā zālē.

Kuģu vadīšanas studiju programmā:

Gatis Jansons-Bukāts, Mihails Jeļisejevs, Aleksejs Maksimenko, Aleksejs Mihaļenko, Žanna Sedvalde, Rolands Timofejevs, Andrejs Vitoliņš, Rita Volosnuhina, Līga Semjonova (labākā absolvente Kuģu vadīšanas studiju programmā), Mareks Cvetkovs, Juris Jirgenšons, Jānis Kietis, Vitālijs Kondratjuks, Linards Makarovs, Viktors Martinsons, Āris Pontags, Elvijs Šmits, Gvido Skadiņš, Imants Šovkovs, Konstantīns Judins, Andrejs Kanskis.

Kuģu mehānikas studiju programmā:

Juris Brīvnieks, Kalvis Innuss, Kristaps Ramiņš, Aldis Rupeiks, Talis Tomass, Guntis Viļums (labākais absolvents Kuģu mehānikas studiju programā), Ingus Zaķis, Raimonds Želvis un Edijs Štāls.

Kuģu elektroautomātikas studiju programmā – Deniss Počitajevs.

LJA stipendiāti

2001./2002. akadēmiskajā gadā Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas stipendiju Kuģu vadīšanas studiju programmā ieguva 4. kursa studente Laima Pilsuma un



Rektora balvas izciņa airēšanā ar jūras laivām 2002. gada 27. septembrī



6. kursa studente Līga Semjonova, *Kuģu mehānikas studiju programmā* – 5. kursa students Jānis Krebe un 6. kursa students Kristaps Ramiņš.

«Hanza Jūras aģentūra» stipendijas *Kuģu vadīšanas studiju programmā* ieguva Vladimirs Ļivšics, Vita Seškēna, Aleksandrs Kozlovs, Sabine Blumanska, Pāvels Rebenoks, Žanna Sedvalde, *Kuģu mehānikas studiju programmā* – Aļģis Daunis, *Ostu tehnikas studiju programmā* – Viktorija Grahoļska.

LJA gadskārtējā studentu zinātniskajā konferencē **2002. gada 18. aprīlī** «Hanza Jūras aģentūra» stipendijas stipendiāti, referējot par zinātniskā darba rezultātiem, spēja izraisīt diskusiju studentu auditorijā.

Sporta pasākumi

2002. gada 11. maijā divas LJA komandas piedalījās starptautiskajās Narvas jauno jūrnieru kluba rīkotajās sacensībās airēšanā ar jūras laivām. LJA 2. komanda izcīnīja 1. vietu.

2002. gada 27. septembrī Lucavsalas airēšanas bāzē notika ceturrtā tradicionālā LJA rektora ceļojošās balvas izcīņa airēšanā ar jūras laivām.

Sacensībās no LJA piedalījās sešas komandas, LJA jūrskolas – divas, Latvijas Sporta pedagoģijas akadēmijas – divas, Nacionālās Aizsardzības akadēmijas – viena, Latvijas Policijas akadēmijas – divas, Banku augstskolas – viena, t.sk. trīs meiteņu komandas – pa vienai no LJA, LSPA, LPoA.

Ceļojošo balvu izcīnīja LJA komanda «MIX» (Edgars Dambergs, Mārtiņš Dubra, Juris Egle, Artūrs Kalnāre, Edgars Kovals, Ģirts Koliņš, Ints Purmalis). Meiteņu konkurencē pārkāps bija LSPA studentes, LJA meiteņu komanda izcīnīja otro vietu.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Latvijas Jūras akadēmijā pārkvalificē kara virsniekus



Preses konference 2002. gada 21. maijā.

Latvijas Jūras akadēmijā sākts projekts bijušo kara un dziļūdens zvejas flotes virsnieku pārkvalificēšanai darbam starptautiskajā tirdzniecības flotē.

Projekta vadītājs un kuģu komplektēšanas un kuģniecības biroja «Shoulte Group» direktors Uve Celmers uzsver, ka Eiropas Savienības šāda veida projekts Baltijas valstīs tiek realizēts pirmo reizi un pēc mācību beigšanas bijušajiem kara un dziļūdens zvejas flotes virsniekiem būs iespēja strādāt starptautiskajā tirdzniecības flotē. Tā kā šiem jūrnikiem jau ir nepieciešamās pamatzināšanas, kā arī prakse iepriekšējās darba vietās, projekts galvenokārt koncentrēsies uz virsnieku adaptēšanu atbilstoši tirdzniecības flotes specifikai.

Apmācītajiem virsniekiem tiks nodrošinātas karjeras un stabila, labi atalgota darba iespējas uz tehnoloģiski attīstītiem kuģiem, kurus vada gan nacionālie, gan arī starptautiskie uzņēmumi. Jūrnieki pēc pārprofilēšanās varēs atgriezties savā specialitātē.

U. Celmers atzīmē, ka projekts ir nozīmīgs kā Baltijas reģionam, tā arī citām Austrumeiropas valstīm, kuras ir saskārušās ar līdzīgu jūras virsnieku nodarbinātības problēmu. Latvijā galvenie projekta dalībnieki ir Latvijas Jūras akadēmija, als «Latvijas Kuģniecība», «Shoulte Group» un Eiropas Savienības reģionālā pārstāvniecība.



Vēl reizi labprāt brauktu ar burinieku

Tā nav nejaušība – Latvijas jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš pie sevis audiencē ielūdzis augstskolas pirmā izlaiduma absolventu Aināru Vimbu kā pirmo Jūras akadēmijas vēsturē tālbraucēja kapteiņa amata pildītāju. Ir pagājuši astoņi gadi, un pirmais LJA kapteinis klāt gan! Par šo laiku sīkāk mūsu intervijā.

No sola – uz kuģa stūres māju

Nav noslēpums, ka pirmais LJA izlaidums notika 1994. gada 18. jūnijā Rīgas Latviešu biedrības namā. Pirms tam Doma baznīcā Jānis Liepiņš iesvēta mākslinieces Ārijas Vītoliņas šūdināto Jūras akadēmijas karogu. Izlaidumu pagodinājis valsts prezidents Guntis Ulmanis ar kundzi. Tie ir neaizmirstami mirkļi, un starp 19 kuģu vadīšanas specialitātes absolventiem ir arī topošais kapteinis Ainārs Vimba. Šķiet, pēc astoņiem gadiem viņš ir atbildējis uz toreiz uzrunā izteikto prezidenta jautājumu:

«Mēs vienmēr ar tādu nostalgiju domājam – kāpēc? Kāpēc gan mums šodien nav šo vareno, stipro un drosmīgo latviešu jūrnieku?»



Kapteinis Ainārs Vimba.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Izrādās, viss, ko akadēmija ir devusi, dzīvē noder. Jā, savi 30 procenti ir par daudz un sīki mācīts, piemēram, navigācijas iekārtu tehniskās shēmas. Dzīvē tās vienkārši nomaina, uz kuģa ne tās remontē, ne atjauno. Un cik vispār elektronikā nepieciešams kaut ko remontēt, te attīstība iet milzu soļiem, paspēj tik sekot visam līdzī.

Cita lieta, prakse uz kuģa. Tagad, būdams kapteinis, Ainārs nespēj saprast jūras mācību iestāžu vadītājus, kuri bezatbildīgi izsniedz diplomus par nenolasītiem kursiem un neiegūtām zināšanām. Atnāk kursants praksē, un izrādās, ne reizi nav strādājis jūrskolā ar lokatoru. Bet «papīri» ir, kaut gan mutiski tiek ziņots – tādu nodarbību nebija. Būtībā – tas taču ir skandāls!

Jūras akadēmijas pamatkursi kuģu vadīšanā noder tieši tagad – komandējot uz tiltiņa. Navigācija ir mūžīgā vērtība. Tā kā patlaban Aināram ir īsie reisi, pietauvošanās un attauvošanās, kravas uzņemšana – tas notiek gandrīz nepārtraukti. Laba prakses vieta kursantiem, smags darbs visai apkalpei. Ne velti kuģa īpašnieks ieviesis vēl 4. stūrmani, tā saukto jaunāko stūrmani, jo vecākais palīgs līdz stūres mājai aizņemtības dēļ reti kad vispār tiek.

Ar ķīmiju pa Karību jūru

Prakses laikā Ainārs pabijis visās pasaules daļās, izņemot «zaļo kontinentu». Caur krūinga kompāniju «Lapa» viņš kopā ar citiem Latvijas, Lietuvas un Krievijas jūrniekiem nonāca uz Norvēģijas kuģu īpašnieka «Stolt Nielsen Transportation» ķīmijas tankkuģiem. Te viņš izauga līdz kapteiņa vecākajam palīgam, līdz darba devēji viņam uzticēja jau kapteiņa amata pienākumus uz ķīmisko vielu tankkuģa «Stolt Titan» ar 12,5 tūkst. DWT, kas flotē skaitās vidēji mazs ķīmisko kravu ve-dējs. Tā 23 tankos var pārvest 23 dažādas ķīmiskās kravas. Pamatā reisi notiek 38 stundas pa Meksikas līci un Karību jūru caur Panamas kanālu, vedot kravas no Hjūstonas uz Vidusameriku vai Latīņamerikas ziemeļgala valstīm – Venecuēlu, Meksiku, Trinidadu un Tobago un citām.

«Īsais plecs» prasa izturību – apkalpē ir 26 jūrnieki, no tiem komandējošajā sastāvā – 10, divi mācekļi (kursanti). Komandējošā sastāva pienākumu sadalījums arī te savādāks: kapteiņa vecākais palīgs atbild par kuģa kravu, 2. stūrmanis – par kartēm un navigācijas iekārtām, 3. stūrmanis ir vecākā palīga palīgs par kuģa drošības līdzekļiem.

Aināra vadītajam kuģim ir 17 gadi, būvēts Japānā, bet iet zem Libērijas karoga. Lai arī īsie reisi prasa daudz vairāk spēka un koncentrēšanās, te ir daudz lielākas izaugsmes iespējas. To rāda arī Aināra piemērs. Kuģa īpašnieks nekad nav zēlojis līdzekļus kuģošanas drošības nodrošināšanai, tādēļ, lai arī komforts te ir tikai pats nepieciešamākais, no drošības viedokļa kuģis ir labs, strādāt šeit nenozīmē sevi pakļaut ķīmijas vedēja briesmām.

Kompānija savus klientus ar ķīmijas kravām apgādā servisā «no durvīm līdz



durvīm». Vienas apkalpes darbs ilgst četrus mēnešus (Eiropā uz līdzīgiem kuģiem rēders praktizējot divus mēnešus ilgus reisus), tam seko lidojums mājup. Visgrūtāk ir doties uz darbu – kā Rīgā no rīta iesēties lidmašīnā, tā vakarā esi Ņujorkā, kaut gan lidots turpat 24 stundas. Tad vienas dienas atpūta, aklimatizācija, un augšā – uz kapteiņa tiltiņa.

Taujāts, kas visā šajā darbā dod gandarījumu, Ainārs atbild tieši – atalgojums. Un tas pēc šādas dzīves un darba skolas, ņemot vērā viņa kvalifikāciju, nav mazsvarīgi. Savulaik, vērojot ASV loču darbu, kas tur-

pinās no paaudzes paaudzē, viņš arī taujājis – kas notur šajā arodā, vai tiešām šis milzīgi atbildīgais darbs tā pievelk? Un saņēmis atbildi: mēs gadā nopelnām ap 200 000 ASV dolāru. Tas, lūk, ir patiesais profesionalitātes un atbildības mērs.

Drošība, drošība, drošība.....

«Pēc 11. septembra traģiskajiem notikumiem drošības standarti visā pasaulē krasi mainījās, īpaši jau ASV. Ir ostas, kur nevienu no apkalpes tā arī neizlaiž kras-tā. Imigrācijas dienesti strādā nerimtīgi – lai arī mūs pazīst, jo ik pēc divām dienām atkal esam zināmajā ostā, uzmanība neatslābst. Lai arī Kolumbijā ļoti parasts ir sīkais pirātisms – tauvu vai personisko mantu zagšana, veikli uzlavoties uz kuģa, visvairāk visi baidās no tā, vai uz kuģa nav uzlavijies kāds «zakšis» (nelegālais



«Stolt Titan» Karību jūrā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



braucējs), kura atrašanās gadījumā no ASV dienestiem cietis kā kuģa īpašnieks, tā kapteinis,» stāsta Ainārs.

Tikpat liela uzmanība tiek veltīta kravu drošībai. Par vismazāko noplūdi draud drakoniski sodi, līdz pat cietumsodam par vides piesārņošanu.

Vai esam lētais darbaspēks?

«Esmu dzirdējis, ka pēc uzņemšanas Eiropas Savienībā mūsu darbaspēka likmes pieaugs. Ne velti norvēģi jau lūkojoties uz Ķīnas pusi, taču tur katastrofāli trūkst angļu valodas zinātāju. Kādi divi kuģi norvēģiem ir nokomplektēti ar ķīniešiem, taču tur pat kapteinim esot problēmas ar loci sazināties angļu valodā.

Domāju, ka ES mūsu labie speciālisti savu vietu nezaudēs, taču alga arī nepalielināsies. Lai arī darbaspēks no Baltijas valstīm pasaules flotē ļoti augsti kotējas, rēderi tāpat atļaujas maksāt mazāk, atzīstoties – mēs jūs ņemam, jo jūs mums izmaksājat lētāk. Kāds holandiešu kuģa īpašnieks reiz, uzzinājis, ka esmu LJA mācījies piecus gadus, izbrīnā jautāja – vai tad tu gribēji kļūt par profesoru? Viņi uzskata, ka ar kursiem vien var jūrā braukt. LJA diploms ir konkurētspējīgs darba tirgū un tik tiešām ir prestižs dokuments, tādēļ jūrniekus no Latvijas tā pieprasa uz visa veida kuģiem.»

Pats Ainārs labprāt vēl reizi izietu reisā uz burinieka, kā toreiz, mācību praksē uz «Sedova». Tā ir ne tikai romantika, bet nopietns fizisks darbs. Vācieši pat maksā bargu naudu, lai tiktu izbraucienā zem burām, varētu rāpties mastos, kārtot takelāžu.

Arī mājās laiks aizskrien ātri – pa četriem mēnešiem sakrājušies darbi, dažādi obligātie kursi. Un arī jūrā, braucot uz «īsā pleca», vientuļi nav nekad. Tam vienkārši neatliek laika. Taču, ja norvēģi paši negribēs braukt uz jaunākiem kuģiem, Ainārs tur noteikti ies, jo būt kapteinim ir liela atbildība.

G. Šimons



Tā man devusi pamatu dzīvei

*Vēl pavisam nesen sabiedrībā valdīja uzskats, ka jūra nav domāta meitenēm, ka sievietē uz kuģa ir varbūt pieciešama, bet ne vajadzīga. Nemaz nerunājot par sievieti komandējošajā sastāvā. Un tomēr – Latvijas Jūras akadēmiju pēdējo gadu laikā ir beigušas meitenes, kas tagad sekmīgi veic grūto jūras – arī sauszemes – dienestu gan «Latvijas Kuģniecībā», gan ārzemju kompānijās. Savos iespaidos dalīties laipni piekrita LJA 1999. gada absolvente **DAILA DRUVASKALNE**.*

Kāpēc nolēmāt mācīties Jūras akadēmijā?

– Tas tāds tradicionāls jautājums. Teikšu atklāti: skaidri nevaru pateikt, kā tur bija, bet acimredzot Dieviņš tā bija lēmis un liktenis pavirzīja. Bet fakts ir tāds, ka pēc vidusskolas beigšanas tā īsti attapos tad, kad jau atrados Jūras akadēmijā. Un tad sāku domāt: vai, Dieviņ, kas nu būs?! Togad iestājāmie sešas meitenes, un visas sešas 1999. gadā pabeidzām. Trīs stūrmanes, trīs hidrogrāfes. Un katra esam atradušas darbu savā specialitātē.

Ko devusi Latvijas Jūras akadēmija, ko esat sasniegusi pa šiem gadiem?

– Esmu otrā stūrmane uz tankkuģa kuģniecības kompānijā «Teekay Shipping». Tur strādā ap 40 jūrnieku no Latvijas. Šajā laikā es pati jau esmu «nostrādājusi» piecus kuģus, tas ir, braukusi uz tiem. Latvijas Jūras akadēmija man ir devusi pamatu tam, kas man tagad ir. Toreiz, 1994. gadā, kad iestājos akadēmijā, jūrniecības sfērā biju jauns cilvēks, nebija draugu vai paziņu, kuru palīdzību varētu gaidīt un saņemt. Man toreiz tas viss bija kaut kas jauns.

Vai tolaik, 1994. gadā, meitenēm bija viegli ienākt jūrniecībā?

– Pirms tam Latvijas Jūras akadēmijā netika mācījusies neviena meitene, un nevienam no priekšniecības pat prātā nenāca doma, ka kaut kas tāds varētu notikt. Taču pēc kādas Norvēģijas jūrniecības delegācijas viesošanās Latvijā, kad augstie viesi cita starpā pabrīnījās par šo faktu, mūsu jūrniecības vadība sarosījās, jo «Eiropa mūs nesapratis!», un rezultātā radās lēmums uzņemt Latvijas Jūras akadēmijā arī meitenes. Daži pasniedzēji priecājās, bet citi domās pat pielaut nespēja, ka kuģa vadītāja varētu būt sievietē.

Pēc 1. kursa beigšanas studenti tūdaļ dodas obligātajā sešu mēnešu praksē, taču mums, meitenēm, nācās ilgi gaidīt, jo neviens kapteinis mūs īsti negribēja pie sevis ņemt. Ar sieviešiem taču tikai liekas klapatas! Tikai pēc pusotra mēneša mums atrada kuģus. Es tiku uz refrežeratora «Pērle», kuras kapteinis Rižkovs izrādījās ļoti jauks cilvēks.

Kā vēlāk uzzinājām, akadēmijas kuluāros bija runāts: «Labi, labi, lai jau pirmo gadu tie skuķi kaut kā nolauž, gan jau pēc prakses mēnešiem viņām tā luste pārīes, un ar to tad arī viss beigsies.»

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Ne nu beidzās, nekā! Izrādījās, ka mēs, meitenes, bijām ieguvušas vislabākās atsauksmes, un tad jau turpmākajā mācību laikā aizspriedumi pamazām zuda.

Pēc akadēmijas gribējās nostāties uz savām kājām un nopelnīt. Bet tagad reizēm domāju, pareizāk sakot, zinu, ka visu mūžu jūrā nebraukšu! Domāju par ģimeni, par bērniem – ar kuģošanu tas nav savienojams. Palaikam prātoju, kurā vietā krastā es varētu būt visnoderīgākā ar tām jūrniecības zināšanām, kuras esmu iekrājusi un vēl centīšos papildināt. Pagaidām piedāvājumi bijuši vairāki, bet viss ir kārtīgi jāapsver. Jādoma arī par to, kā tikt galā ar finanšu lietām. Kaut gan jāatzīst, ka jūrniecības nozarē algas ir salīdzinoši labas.

Jūs ieminējāties par zināšanu papildināšanu. Vai tas nozīmē, ka...

– Jā, ir man tāds sapnītis – pabeigt maģistrantūru. Un vēl ko gribu teikt: jūrniecība ir sfēra, kur nevar atdalīt teoriju no prakses. Nevar iziet ārā no Jūras akadēmijas ar diplomu kabatā un sacīt: «Tagad gan kuģošu kā īsts jūras vilks!» Tā teorētiskā bāze un tā praktiskā īstenībā taču ir līdzsvarā. Tai laikā, kad mēs mācījāmies, brīžiem likās, ka salīdzinājumā ar citām līdzīga tipa mācību iestādēm pasaulē mūsu akadēmijā ir vairāk akadēmisko priekšmetu, tie ir pārsvarā, bet praktiskie priekšmeti – tādā pašā līmenī kā pie viņiem. Jebkurā gadījumā šeit svarīgs ir fakts, ka mūsu akadēmijā vairāk sniedz to, kas noteikti jāzina inteliģentam cilvēkam: fiziku, matemātiku un citus teorētiskos priekšmetus.

Vai atšķiras sievietes psiholoģija uz jūras un sauszemes?

– Grūti pateikt. Es skatos uz savām draudzenēm krastā un redzu, ka daudzas intereses mums ir kopējas, bet vispār vīriešu kompānijā jutos labāk nekā sievietes. Ir pierasts pie darba biedriem. Uz kuģa, vismaz uz normāla kuģa, jau nešķiro, kurā ir sieviete, kurš vīrietis – galvenais, lai tev ir skola un izglītība un lai tu dari tā, ka neviens par tevi nešaubītos. Ir jau tādi cilvēki krastā, kuri uzskata, ka sieviete uz kuģa – tā ir pavāre, apkopēja, kuģa ārstes, un tikai.

Uz jūsu kompānijas kuģiem ir internacionāla sabiedrība. Vai tas dažkārt netraucē?

– Tāds uzskats ir relikts vairāk no padomju laikiem. Kuģniecības kompānijas domā par to, kā cilvēkiem saiet kopā. Jāstrādā taču kolektīvā četri mēneši. Protams, katrai nācijai ir citāda mentalitāte. Esmu strādājusi kopā ar krieviem, indiešiem, horvātiem, angļiem, vāciešiem un vēl... Jā, sākumā bija grūtāk, kamēr tu iemācies katra mentalitāti izprast. Bet vēlāk tu jau zini, ko var no katra cilvēka gaidīt, kāda būs viņa reakcija. Jebkurā kritiskā situācijā katrai mentalitātei ir sava reakcija. Nekādā ziņā neesmu rasiste, taču uzreiz jāsaka, ka latviešiem, protams, tuvu ir eiropieši. Kaut gan, no otras puses, uz pēdējā kuģa man bija ļoti jauks kapteinis indietis.

Vai tomēr darbs uz kuģa sievietei nav par smagu? Pastāv taču dažnedažādas stresa situācijas...



- Tur jums taisnība. Nav jau mūsdienās tā, kā bija vecajos laikos, kad jūrnieks pārvadāja kravu no vienas ostas uz otru. Mēs tagad esam vienā personā gan kuģa vadītājs, gan grāmatvedis, gan datorspeciālists, ekonomists, viss, viss. Un lieta tāda, ka tu tagad esi atbildīgs ne tikai par satiksmi, bet pilnīgi par visu. Ja mums būtu jākoriģē kartes, jānodarbojas tieši un tikai ar navigāciju, tad būtu zelta dzīve. Bet to pienākumu ir daudz. Labi, ja kuģis veic garāku pārbraucieni, tad to vēl tā nejut, tad pietiek laika gan izkoriģēt



Daila Druvaskalne.

kartes, gan sagatavot ostas papīrus, gan visus mēneša pārskatus, algu aprēķinus un visu pārējo. Bet, ja kuģis «staigā» uz tā saucamajiem «īsajiem pleciem», kad triju četru dienu laikā nākas pabūt vairākās ostās, tad gan gribas ātrāk tikt prom garākā braucienā, lai mierīgi paspētu «galus savilkt kopā». Uz lielajiem kuģiem, kur ir 23 – 25 cilvēku apkalpe, tā slodze ir ļoti liela. Galvenokārt papīra darbi!

Un tad vēl aklimatizācijas process. Tu pabeidz darbu, nodod kuģi kaut kur Austrālijā, Japānā vai Havaju salās un lido mājās. Pēc visa lielā darba apjoma, kas tev ir bijis, tu pēkšņi nokļūsti pavisam citā vidē. Miers, klusums... Pāiet četras, piecas, sešas dienas, līdz tu sāc pamazām «līmēties kopā». Tiem, kuri dzīvo mājās, ir grūti saprast, ka tur, uz kuģa, ir viena dzīve, bet te, mājās, pavisam cita. Tur, uz milzīgā tankkuģa, es esmu liela priekšniece, pēc saraksta trešā. Bet mājās esmu meita, draudzene, krustmeita. Tur, uz kuģa, tu visu nosaki, tavš vārds ir likums, tu esi virsnieks, no tevis gaida komandu, un, ja tu pieņem lēmumu, raustīties vairs nedrīkst, turpretī mājās dzīvē viss ir savādāk.

Uzklausīja Z. Lešinskis

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Vajag tik rakt

Firma «Hidrotehnika un Co» strādā bez sevis reklamēšanas, jo, kā saka tās ģenerāldirektors kapteinis **ALEKSANDRS BORODINS**, tie, kam vajag, mūs jau tāpat pazīst. Protams, pēc firmas speciālistu padarītā darba. Bet darbs ir visai prozaisks – rakt jaunus un uzturēt jau izraktos dziļumus ostās ne tikai Latvijā, bet arī citviet pasaulē, tur, kurp aicina darba attiecības.

A. Borodins:

– 2003. gadā īpašu uzmanību pievērsisim tieši Latvijas ostām, jo līdz šim tomēr vairāk nācies strādāt citu pasaules valstu ostās. Mēs esam dinamiski augošs uzņēmums, modernizējam savu tehniku un iegādājamies jaunus kuģus. Uzmanīgi sekojot Latvijas ostu attīstībai, redzam, ka pēdējā laikā tieši Rīgas osta uzņem apgriezienus un kāpina tempu. Mūsu vērojumi ļauj prognozēt, ka Rīgas ostā mūsu pakalpojumi būs nepieciešami, tāpēc arī savu darbu plānojam tā, lai šeit varētu intensīvi pastādāt. Mums ir moderni kuģi, kas iegādāti Eiropā. Domājam, ka tas arī Latvijai dos finansiālu ieguldījumu. Savukārt ceram, ka jaunā Latvijas valdība pratis īpaši atbalstīt vietējos uzņēmējus. Savu gultnes padziļināšanas kuģi, kas nav domāts komercpārveidājumiem, bet gan ostas celtniecības darbiem – kanālu celtniecībai, piestātņu dziļumu rakšanai un citiem līdzīgiem darbiem, esam reģistrējuši zem Latvijas karoga, lai redzētu, kā strādā Latvijas likumdošana, un lai pārliecinātos, vai Latvijas karogs tiešām ir pietiekoši pretimnākošs un pieņemams privātajam biznesam.

Uzņēmums «Hidrotehnika un Co» ir licencēts uzņēmums, kur strādā augsti kvalificēti speciālisti. Mūsdienu apstākļos, protams, ir jāuztur cieša saikne ar citiem hidrotehniskajiem uzņēmumiem, tādiem kā BMGS, arī BGS. BMGS pašlaik tomēr ir lielākais un spēcīgākais uzņēmums Latvijā, kur strādā labākie nozares speciālisti.

Kā stāsta uzņēmums direktors A. Borodins, atsaucot atmiņā aizvadītos padomju gadus, tad kopā ar BMGS ir celtas un rekonstruētas visas ostas, sākot no Klaipēdas līdz Tallīnai. Protams, arī Rīgas un Ventspils ostas. Arī tad, kad Ventspils ostā veica grandiozos padziļināšanas darbus un ostas dziļums sasniedza 17,5 metru atzīmi, kā apakšuzņēmējs darbus esot veikusi arī firma «Hidrotehnika un Co». Šķīta visai dīvaini, ka firma, kas piedalījies lielajā Ventspils ostas padziļināšanas projektā, ne ar vārdu pat netiek pieminēta to firmu sarakstā, kuras veikušas tik atbildīgu un apjomīgu darbu.

A. Borodins:

– Mūsu firmai un darbam reklāma nav nepieciešama, jo reklamēšanās un slavināšanās mūs neinteresē. Mums ir citas vērtības – patiešām profesionāli padarīts darbs, ko saviem klientiem arī vienmēr piedāvājam. Tā kā Latvijā un pat Baltijas valstīs esam vienīgā privāta kompānija, kas veic jau pieminētos darbus, pati situācija nosaka, ka šobrīd varam būt viļņa virsotnē un izmantot tirgus situāciju. Sa-



vakārt no valsts vadītājiem arī es gaidu atbildīgu darbu, kas garantētu, ka Latvijā visi saimnieciskie un politiskie procesi norisinās loģiski un tikai pa augšupejošu likni. Tas dotu pārlicību, ka arī privātajam biznesam būs arvien labākas izredzes ne tikai izdzīvot, bet arī augt un pieņemt spēkā.

Ja runājam par biznesa iespējām, kas iziet ārpus Latvijas valsts ekonomiskās robežas, tad, manuprāt, Latviju tiešām var vērtēt kā ļoti izdevīgu ceļu no Eiropas uz Krieviju un otrādi. Ir acīmredzama situācija, ka tagad Krievija intensīvi meklē izeju uz ostām, īpaši aktualizējot Sanktpēterburgas un Kaļiņingradas ostas darbību, lai iegūtu maksimālus ienākumus no kravu transportēšanas. Taču arī Baltijas valstīm uz šo Krievijas interesi noteikti jāreaģē, jo Krievijas ostas vienas ar pieaugošajiem kravu apjomiem nespēs tikt galā, tāpēc būtu pareizi, ja Latvijas ostas pakļūtu kā kravu pārkraušanas vieta Krievijas kravām. Šodien visiem ir skaidrs, ka lielu ieguldījumu nacionālajā kopproduktā dod tieši ostu darbība.

Ja paraugās no stratēģiskā viedokļa, tad man šķiet, ka tieši Liepājas osta ir patīzdevīgākā osta Baltijā, jo tā ir neaizsalstoša dziļūdens osta ar salīdzinoši labi sakārtotiem pievedceļiem, kuru stāvoklis mērķtiecīgi tiek uzlabots. Un piedevām vēl Liepājas osta atrodas tieši Baltijas valstu vidū. Kas attiecas uz Rīgas ostu, tad tai, tālāk augot un attīstoties, kļūs aktuāla un pilnīgi nepieciešama ostas padziļināšana. No savas puses varu teikt, ka mēs piedalīsimies visos tenderos, lai iegūtu tiesības piedalīties Rīgas ostas padziļināšanas darbos.

Uzņēmuma vēsture nav gara – izveidojāmie kā kooperatīvs, strādājām, kļuvām par konkurētspējīgu kompāniju un tagad esam izauguši par holdingu. Mēs nodarbojamies tikai ar to, ko patiešām protam.

Mūsu kompāniju dibināja tie speciālisti, kas padomju gados strādāja «Baltmorflot». Šī flote tolaik bāzējās Rīgā. Pēc neatkarības atjaunošanas iepriekšējā darbības struktūra sabruka, tāpēc mēs izveidojām privātu uzņēmumu, kas tagad jau ir spējīgs patstāvīgi strādāt ikvienā objektā, kur vien notiek padziļināšanas darbi. Lai mūsu uzņēmums arī turpmāk sekmīgi attīstītos, ir nepieciešama flotes atjaunošana, jo vecie kuģi jau savu laiku ir nokalpojuši. Tāpēc nopelnīto naudu ieguldām flotes atjaunošanā.

Runājot par speciālistiem, varu teikt, ka viņi visu savu mūžu ir veltījuši tieši šim darbam, viens otrs jau vairāk nekā 40 gadus. Arī pats šajā darbā esmu no 1975. gada. Tāpēc droši varu teikt – mēs varam nodrošināt darba kompleksu: saņemt pasūtījumu, veikt projekta darbus un tos arī realizēt dzīvē. Uzņēmuma darbība ir sertificēta un atbilstoša ES prasībām. Strādājam kopā ar institūtiem, kas veic projekta izstrādi. Viens no stabilākajiem un profesionālākajiem sadarbības partneriem ir Sanktpēterburgas «Ļenmorprojekt» institūts, kas nenoliedzami ir viens no labākajiem šāda tipa projektēšanas institūtiem. Sanktpēterburgas speciālistu stiprā puse piedevām ir tā, ka viņi lieliski pārzina Latvijas ostas.

- Ja runājam par speciālistiem, tad Latvijā taču šādus speciālistus nesagatavo.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



– Tas ir sāpīgs jautājums, jo specialitāti Latvijā tiešām apgūt nevar. Bija laiks, kad es runāju ar Latvijas Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, lai akadēmija atvērtu fakultāti, kurā sagatavotu speciālistus arī mūsu nozarei. Šajā specialitātē studentus arī nevajadzētu uzņemt katru gadu. Bet Jūras akadēmija tādu projektu nevarēja realizēt. Padomā bija arī cits variants – Hidrogrāfijas specialitātes pēdējo kursu studentus mēs par saviem līdzekļiem sūtītu stažēties uz Norvēģiju, taču arī šis process *negāja cauri*, jo hidrogrāfijas speciālistu sagatavošana akadēmijā tika pārtraukta. Tāpēc pašlaik mūsu nozares speciālus sagatavo tikai Krievijā. Diemžēl mūsu specializācija ir pārāk šaura, lai būtu populāra. Taču es turpināšanu meklēt iespējas, kā piesaistīt mūsu darbam Latvijas jauniešus. Tagad esam spiesti jau gatavus speciālistus ņemt darbā no Krievijas. Pagaidām ļoti lēnām notiek paaudžu maiņa nozarē. Daudzi nevēlas jauniešus ņemt praksē, bet mēs to labprāt darām. Uz katra kuģa mums ir vismaz 4 praktikanti, no šiem jauniešiem arī atlasām tos, kas varētu strādāt pie mums.

– Jau 2001. gada Jūrniecības gadagrāmatā rakstījām par DGNS MSK radiobāku stacijām, kas tās lietotājiem ļauj nodrošināt maksimālu precizitāti un drošību. Jūs esat firmas «Trimble Navigation» kas šīs sistēmas ražo, pārstāvji un savos darbos izmantojat šo aparātūru.

– Tiešām, strādājot ar šo aparātūru, mūsu darbs ieguvis pavisam citu precizitāti, darba drošību, tātad arī pieaugusi darba kvalitāte. No savas puses, protams, varu izteikt nožēlu, ka Latvijas ostās joprojām DGNS MSK sistēma nav ieviesta. Taču gribu arī teikt, ka tas nav vienas ostas jautājums, jo sistēmas ieviešanas izmaksas ir visai augstas, tāpēc tas būtu visu Latvijas ostu kopsakarībā risināms jautājums.

A. Freibergs



I. Pavlovs: «2002. gadā LTFJA darbība bija efektīva visās jomās»

Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) ir izveidota līdz ar Latvijas neatkarības atgūšanu – 1991. gadā. Vairāk nekā desmit darbības gados arodbiedrība ir uzkrājusi milzīgu politiskās un ekonomiskās darbības pieredzi, ieņemot vadošas pozīcijas Baltijas un Austrumeiropas jūrnieku arodbiedrību vidū. Laika gaitā LTFJA ir izveidojusies par neatkarīgu, spēcīgu un stabilu arodbiedrību, kas reāli aizstāv jūrnieku intereses un spēj sekmīgi darboties tirgus ekonomikas apstākļos. Soli pa solim arodbiedrība ir ieguvusi autoritāti gan jūrnieku vidū, gan arī starptautiskajā arēnā. Jau ilgus gadus LTFJA ir Starptautiskās transporta darbinieku federācijas (ITF) locekle. Arodbiedrība ir arī piedalījusies Eiropas transporta darbinieku federācijas (ETF) dibināšanā.

2002. gadā LTFJA darbības efektivitāte bija augsta visās jomās, stāsta LTFJA prezidents Igors Pavlovs. Arodbiedrības darba produktivitāte atspoguļojas gan LTFJA biedru, gan arodbiedrības izveidotās krājaizdevu sabiedrības «Jūrnieku forums» (JF) biedru skaita pieaugumā. Aizvadītajā gadā arodbiedrībā iestājās 817 jūrnieki, līdz ar to LTFJA biedru kopējais skaits tagad pārsniedz 8000. «Man ir gandarījums, ka arodbiedrībā stājas ne tikai jūrnieki no kruinga kompānijām, ar kurām LTFJA sadarbojas jau ilgu laiku, bet biedru rindas papildina arī cilvēki, ku-



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





ri strādā dažādās privātās kruinga un kuģošanas kompānijās. Jūrnieki aizvien vairāk ir sākuši apzināties, ka arodbiedrībai viņu dzīvē ir daudz lielāka nozīme nekā līdz šim, jo līdz ar to viņi iegūst profesionālu advokātu, kas vienmēr ir gatavs risināt samilzušās problēmas. Tēlaini runājot, bangojošā kapitālistma jūrā izdzīvot vienam ir ļoti grūti. Rietumvalstu pieredze liecina, ka efektīvākais

pret darbības līdzekļiem negodīgiem darba devējiem ir apvienošanās arodbiedrības kopīgiem spēkiem aizstāvēt savas tiesības. Ja uz vieniem svaru kausiem mēs liktu kapitāla varu, bet uz otriem – darbaspēku, tad svāra kausi nebūtu līdzsvarā. Lai stāvokli līdzsvarotu, nepieciešamas arodbiedrības, kurām saskaņā ar starptautiskajām konvencijām ir tiesības pārstāvēt strādnieku intereses sarunās ar darba devēju. Diemžēl prakse liecina, ka cilvēks viens pats bez juridiskajām zināšanām un nepieciešamajiem finansu resursiem nevar stāties pretī darba devēja itin bieži nelikumīgajām izrīcībām,» saka I. Pavlovs.

Arodbiedrības darbības pamatprincips ir operatīvi reaģēt uz biedru problēmām, piedāvājot optimālus risinājuma variantus. Viens no LTFJA biedru finansiālo problēmu risināšanas variantiem bija JF izveidošana. Šajā arodbiedrības kontrolētajā krājaizdevu sabiedrībā LTFJA biedri var gan izdevīgi noguldīt naudu, gan arī aizņemties finansiālos līdzekļus uz izdevīgākiem noteikumiem nekā citās kredītiestādēs. 2002. gadā JF iestājās vairāk nekā 670 LTFJA biedru. Līdz ar to kopējais JF biedru skaits jau pārsniedz 1300. Tā kā LTFJA ir vairāk nekā 8000 jūrnieku, tad JF ir ārkārtīgi lielas attīstības perspektīvas, ņemot vērā, ka arodbiedrība nemitīgi pilnveido JF piedāvāto pakalpojumu klāstu, padarot kredītu ņemšanas noteikumus pievilcīgākus saviem biedriem. I. Pavlovs cer, ka pēc diviem trim gadiem JF varētu būt iestājušies līdz pat 50% arodbiedrības biedru.

Arodbiedrībai nozīmīgs notikums 2002. gadā bija valsts uzņēmuma «Latvijas Kuģniecība» privatizācija, kuras rezultātā tas ir nonācis privātā kapitāla kontrolē. Arodbiedrībai viennozīmīgi ir svarīgs LK un tajā strādājošo jūrnieku turpmākais liktenis. Diemžēl LTFJA iepriekš izteiktās bažas par privātā kapitāla radītām pārmaiņām LK darbā apstiprinās. 2002. gada nogalē pretēji noslēgtā koplīguma noteikumiem LK jaunie šaimnieki piedāvāja «Kurska» tipa kuģu «Akadēmiķis Bočvars» un «Akadēmiķis Čelomejs» jūrniekiem parakstīt līgumus, kuros paredzēta ievērojami zemāka darba samaksa. Tikai pateicoties LTFJA aktīvai rīcībai un ilgām



un rūpīgi pārdomātām pārrunām ar LK vadību, izdevās sasniegt kompromisu darba samaksas jautājumos, kas apmierināja visas puses.

I. Pavlovs: «LTFJA jau ilgus gadus strādā ar LK, kuras vadībai gan vienmēr ir bijis savs viedoklis par biznesa atbilstību, taču sadarbība tomēr ir bijusi auglīga. LTFJA cer turpināt iesāktu konstruktīvo



sadarbību, izvairoties no nopietnām pretrunām un uzskatot, ka notikums ar «Akadēmiķi Bočvaru» un «Akadēmiķi Čelomeju» ir bijis tikai atsevišķs fakts. LTFJA nebaidās no privātā kapitāla klātbūtnes LK, jo arodbiedrībai darbā ar daudzām privātajām kuģošanas kompānijām ir uzkrāta milzīga pieredze, kas lieti noderēs, strādājot ar LK.»

Gadījumā ar «Akadēmiķi Bočvaru» un «Akadēmiķi Čelomeju» problēmas izdevās atrisināt mierīgu sarunu ceļā, taču kuģu īpašniekiem ir jāpatur prātā, ka LTFJA arsenālā ir arī citi, daudz efektīvāki līdzekļi, kuri, protams, neiziet ārpus likumu robežām, – streiks un kuģa arests. Šos «ieročus» arodbiedrība visbiežāk ir liks lieta, ja sarunas par darba algas parādu izmaksāšanu jūrniekiem nonāk strupceļā. Streika gadījumā bezdarbībā stāvošā kuģa zaudējumi var ievērojami pārsniegt jūrniekiem neizmaksātās darba samaksas apjomu, bet, kuģi arestējot, pastāv liela iespēja, ka tas vispār tiks zaudēts, un tas var nopietni apdraudēt kompānijas turpmāko darbību. «Ja arodbiedrība savu biedru likumīgo interešu aizstāvēšanai nevar noorganizēt streiku, tad tai vajag pašlikvidēties. Runājot līdzībās, ja policists baidās no ieroča, tad viņš nevar strādāt policijā,» saka I. Pavlovs.

Svarīgs notikums 2002. gadā bija ITF 40. kongress Vankūverā, kurā piedalījās arī LTFJA delegācija. Skatot ITF darbības rezultātus, vēlreiz varēja pārliecināties, ka šī milzīgā, spēcīgā un vienotā organizācija velta visus spēkus jūrnieku interešu aizstāvēšanai, gūstot vērā ņemamus panākumus. Tieši ar ITF finansiālo atbalstu, sadarbojoties LTFJA un Latvijas ūdens transporta darbinieku federācijai, Liepājā 2002. gadā tika ekspluatācijā nodots mūsdienu prasībām atbilstošs Jūrnieku centrs ar sporta zāli, trenāžieru zāli, bibliotēku, kinozāli, pieeju internetam, saunu, kafējnīcu, veikaliem, konferenču zāli un kapelu. Centrā jūrnieki var pilnvērtīgi atpūsties, uzkrāt spēkus nākamajam darba cēlienam. Turklāt centra izveidi var uzskatīt arī par Liepājas pilsētas ieguvumu, jo tā pakalpojumus var izmantot arī vietējie iedzīvotāji. Nākamo šāda veida projektu paredzēts īstenot Rīgā, un LTFJA jau ir panākusi vienošanos ar ITF par finansējuma piešķiršanu.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Vai tiks nobruģēts tranzīceļš Daugava – Dņepra?

*Jau vairākus gadus tiek izskatītas iespējas un risināts jautājums par «Daugavas – Dņepras tranzīta ceļa» projekta iespējamību. Daugava ir vienīgā mūsu valsts ūdens artērija ar Eiropas kontinentālo nozīmi. Jebkuri projekti vai darbības, kas tieši vai netieši ietekmē upes ekosistēmu, ietekmē arī valsts ekosistēmu. Paredzēto pētījumu mērķis ir ekoloģiski pamatota un racionāla Daugavas baseina ūdens resursu izmantošana visu Latvijas iedzīvotāju interesēs un valsts ilgtermiņa ekonomiskās attīstības nodrošināšanai. Par projektu stāsta Latvijas vides un enerģētiskās attīstības fonda «Lavera» ģenerāldirektors **Ē. BIRZGALIS**.*

Ideja šķersot Eiropu no ziemeļiem uz dienvidiem, savienojot Baltijas un Ziemeļjūru ar Melno vai Vidusjūru, nav jauna. Jau 1854. gadā šis projekts bija izskatīts un apstiprināts Krievijas impērijas Transporta ministrijā. 20. gs. septiņdesmitajos gados ideja atdzima, taču projekts netika realizēts līdzekļu trūkuma dēļ.

Tagad ir izveidojusies unikāla ģeopolitiskā un ekonomiskā situācija un nopietni priekšnoteikumi projekta veiksmīgai realizēšanai, ko sekmē arī vispasaules globalizācijas procesi.

Tranzīts un ostas ir vieni no nozīmīgākajiem sektoriem Latvijas tautsaimniecībā. Ne tikai Baltijas jūras reģionā konkurence tranzīta jomā pēdējos gados strauji aug. Arī pēc Ukrainas Transporta ministrijas prognozēm 2010. gadā tranzīta pārvadājumu apjoms Melnās jūras reģionā sasniegs 262 miljonus tonnu gadā, no kuriem 35% kravu ies pa Ziemeļu – Dienvidu asi. Tiek aplūkoti trīs Ziemeļu – Dienvidu ass projekti, kas paredz iekšējo ūdensceļu izmantošanu:

1. Melnā jūra – Dņepra (Ukraina) – Pripete – Buga (Baltkrievija) – Visla – Gdaņskas osta (Polija). Šo projektu atbalsta un lobē Polijas un Vācijas puse. Kā projekta vājākais posms tiek atzīmēts Černobiļas AES saindētais rajons, kura dezaktivizācijas izdevumi nav aprēķināti, kā arī projekta realizācijai atbalstu nav paukušas Baltkrievija un Ukraina.

2. Melnā jūra – Dņepra (Ukraina) – Dņepra (Baltkrievija) – Zapadnaja Dvina – kanāls ap 670 km līdz Ilmeņa ezeram vai Ribinskas ūdenskrātuve (Krievija) – Krievijas Baltijas ostas. Salīdzinot ar citiem projektiem, par būtisku trūkumu uzskatāmas augstās izmaksas.

3. Melnā jūra – Dņepra (Ukraina) – Dņepra (Oršas pilsēta, Baltkrievija) – 82 km kanāls – Zapadnaja Dvina (Vitebska) – Daugava (Latvija) – Rīgas osta – Baltijas jūra. Kuģošanas ceļa garums 2300 km, tai skaitā 360 km Latvijā, 910 km Baltkrievijā, 1030 km Ukrainā. Šo projektu atbalsta Ukraina un Baltkrievija, kas lobē projektu diplomātiskajos kanālos un izvirza to kā «E» kategorijas tranzīta ce-



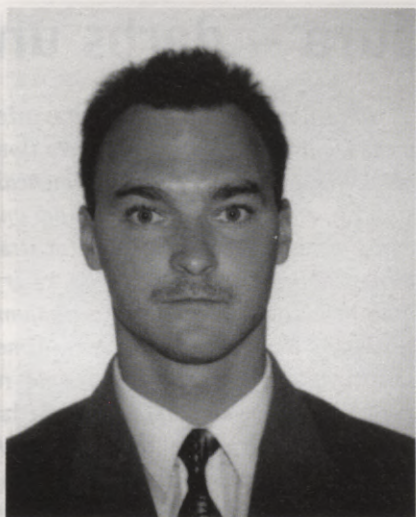
lu ANO Eiropas ekonomiskās komisijas iekšējā ūdenstransporta darba grupai.

Lai nodarbotos ar projekta realizēšanu, Latvijā izveidotas nepieciešamās juridiskās struktūras – sabiedriskā organizācija fonds «Lavera» un a/s «Daugavas spēks». 2002. gada 12. jūnijā Baltkrievijas Republikas Ministru kabinets, 2002. gada 17. augustā Ukrainas Transporta ministrija un 2002. gada 25. oktobrī LR Satiksmes ministrija nosūtīja ANO Ekonomiskās komisijas iekšējā ūdenstransporta komitejai lūgumu iekļaut šo projektu Eiropas ūdensceļu sarakstā («E» kategorija) un sniegt pirmsprojekta pētījumu tehnisko un finansālo atbalstu.

Uz atklāta konkursa pamata projekta finansēšanas plāna izstrādī veica Islandes banka «Kaupting Bank». Banka apstiprināja piekrišanu nodrošināt finansējuma apjomu līdz 6,5 milj. eiro, ja projekta iesaistīto valstu ministru kabineti apstiprinās savu piekrišanu pirmsprojekta pētījumu veikšanai. 2001. gada otrajā pusē 58 Latvijas pašvaldības atbalstīja ideju par Daugavas baseina izmantošanu tranzīta nodrošināšanai.

Tiek veikti aprēķini, izsvērti plusi un mīnusi, notiek starpvalstu sarunas, sarakste ar valsts un Eiropas Savienības institūcijām. Ja kāds vēlas sīkāk uzzināt par projekta darba gaitu, var aplūkot www.transitwaydd.lv.

Sagatavoja A. Freiberga



Latvijas vides un enerģētiskās attīstības
fonda «Lavera» ģenerāldirektors
E. Birzgalis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Jūra – darbs un aicinājums

Jurijs Romtse Ļeņingradas jūras inženieru augstskolā ieguvis profesionāla jūrnieceības izglītību, strādājis Transporta flotē, gājis jūrā. Tagad ir SIA «Aquaship» ģenerāldirektors, bet privātu kuģu menedžmenta biznesu uzsāka 1990. gadā. Kā saka Jurijs, amatu viņš apguvis ļoti ilgi un pamatīgi, tāpēc tagad savas zināšanas un darba pieredzi var pilnībā izmantot strādājot šajā sarežģītajā kuģu menedžmenta biznesā. Firms vadītājs arī atzīst, ka ar jūru nav saistīts vienīgi viņa darbs, bet tā ir arī lielā dzīves mīlestība un aicinājums.

Jurijs Romtse: – Kuģu menedžmenta darba īpatnība ir tā, ka kuģi nav piesaistīti vienai konkrētai ostai, bet gan nogādā kravu tur, kur to gaida pircējs. Savukārt mēs sekojam kuģim visa reisa laikā. Mūsu menedžmentā ir tankkuģi, refrīžeratori, grunts padziļināšanas kuģi. Arī kravas ir salīdzinoši atšķirīgas – banāni, gaļa, citas kravas, kas nāk no Brazīlijas, Amerikas, kā arī zivis no attiecīgajām nozvejas vietām. Kravas tālāk tiek vestas vairākos virzienos. Viens virziens ir Sanktpēterburga, otrs – Japāna un Koreja, trešais – Irāna. Tankkuģi piegādā degvielu zvejas kuģiem, kā arī nodarbojas ar naftas produktu pārvadājumiem. Kuģi ienāk arī Latvijas ostās. Taču to, kā transportēs kravas, nenosakām mēs, bet gan kravas īpašnieks un tirgus konjunktūra. Mēs kalpojam kā tilts starp kravas nosūtītāju un kravas saņēmēju.

Tā kā strādājam ar tankkuģiem, tad visā pilnībā uz mums attiecas visas ar kuģošanas drošību saistītās starptautiskās prasības, kas aktualizējušās pēc tankkuģa «Prestige» avārijas pie Spānijas krastiem. Ir ļoti skumji atzīt, ka arī uz mums netieši ēnu met «Prestige» grēki un Spānijas ostas varas struktūru neizlēmība, jo tagad ar piesardzību visi uzlūko tos, kas darbojas ar naftas pārvadājumiem. Bet par «Prestige» gadījumu ar skumjām jāatzīst, ka tā vietā, lai kuģi ievestu ostā, norobežotu ar bonnām un izsūknētu tā tilpnes, tas tika aizvilktis jūrā, kur vētras laikā citu iznākumu kā kuģa avāriju un naftas izplūdi arī nevarēja sagaidīt.

Es gan gribētu teikt, ka mūsu uzdevums ir strādāt tā, lai jau pašā pamatā izslēgtu jebkura negadījuma iespējamību, jo tas nav tālredzīgi – reaģēt uz sekām, nenovēršot cēloņus. Lai uz jūras normāli noritētu darbs, nepieciešama kvalificēta kuģa apkalpe un labs kuģa tehniskais nodrošinājums. Diemžēl tikpat dažādi kā kuģu īpašnieki, ir arī viņu prasības pret apkalpju komplektēšanu un cilvēku profesionālo sagatvotību. Jo kuģis ir lielāks, jo tas var pārvadāt vairāk kravas, līdz ar to arī vairāk nopelnīt. Tas savukārt dod iespēju kuģu īpašniekam maksāt konkurētspējīgāku atalgojumu un nolīgt darbā labākus speciālistus. Taču arī tas ir skaidrs, ka šodien pietiekoši daudz ir nelielu kuģu, kuru īpašnieki pilnībā nevar nodrošināt kuģošanas drošību augstā līmenī, jo saprotams, ka labi speciālisti nestrādās par salīdzinoši zemu atalgojumu. Mēs savukārt sekojam, lai apkalpes būtu nokomplektētas atbilstoši starptautiskajiem standartiem un atbildam par



kuģi, kamēr tas atrodas mūsu menedžmentā.

Ja es vēlētos raksturot «Aquaship» speciālistu darba dienu, tad to varētu pateikt vienā vārdā – gara. Darbs norit visu diennakti. Tas gan nenozīmē, ka viens cilvēks strādā 24 stundas bez mītas, bet tas nozīmē, ka darbs tiek nodrošināts 24 stundas. Mums jābūt gataviem jebkurā diennakts laikā risināt ikvienu problēmu.

Viens no pēdējā laika nepatīkamākajiem kazusiem, ir naftas noplūdes gadījums, kad par vainīgu uzskatīja mūsu menedžmentā esošo kuģi. Naftas noplūde bija notikusi Rīgas ostā un pie mūsu kuģa kreisā borta bija dizeldegvielas plankums. Ieradās visi eksperti, tai skaitā arī ūdenslīdēji. Viņi atzina, ka kuģa korpusā nav bojājumu, tāpēc izplūde nevarēja notikt no šī kuģa tilpnes. Lai gan mūs apsūdzēja 9 t naftas noplūdē, visi mērījumi un aprēķini, ko veica speciālisti, liecināja, ka no šī kuģa tāds naftas apjoms nevarēja izplūst. Taču vides speciālisti, iespējams, ir neinformēti par mērījumiem un pieļaujamo noviržu iespējamību, tāpēc ir gatavi runāt vien par 1,5 milj. USD soda piemērošanu. Ja kuģis būtu vainojams šajā nodarījumā, tad ostas kapteinis un ostas Valsts kontrole to neizlaistu no Rīgas ostas. Naftas nolūde tiešām ir nopietna lieta, kas nodara kaitējumu apkārtnējam videi, taču mēs nevēlamies uzņemties atbildību par to, ko neesam nodarījuši.



Jurijs Romtse.

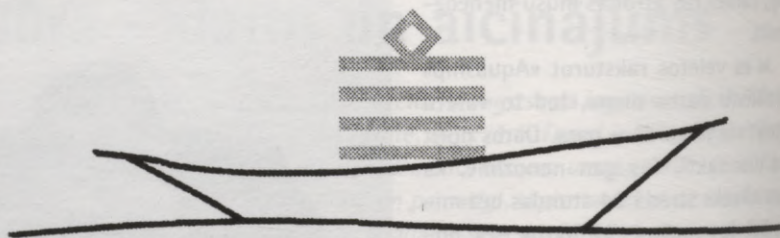
Mūsu menedžmenta kuģi ir reģistrēti zem dažādu valstu karogiem, arī zem Latvijas. Bet, ja runājam par Latvijas karogu, tad neesmu īpaši optimistisks, lai apgalvotu, ka ārzemju kuģu īpašnieki nāks reģistrēt savus kuģus zem Latvijas karoga. Es pats ar pilnu atbildību nevaru teikt, ka kuģu īpašnieki būs ieguvēji, reģistrējot kuģus Latvijas Kuģu reģistrā. Vienam jābūt celmlauzim, kas parādīs, ka Latvijas karogs ir kuģošanas biznesam pievilcīgs. Jautājums, kas būs pirmais?

«Aquaship» ir Latvijas Uzņēmumu reģistrā reģistrēta firma, kas ievēro Latvijas likumdošanu un strādā profesionāli, lai nodrošinātu augstu kuģa menedžmenta servisu.

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Latvijas Kuģu Kapteiņu Asociācija
Latvian Shipmasters' Association

Pamatojoties uz Latvijas kuģu kapteiņu 2001. gada 12. decembra dibināšanas sapulces protokolu, ir nodibināta un 2002. gada 15. janvārī, LR Uzņēmumu reģistrā reģistrēta sabiedriska organizācija **LATVIJAS KUĢU KAPTEIŅU ASOCIĀCIJA (LKKA)** kā brīvprātīga fizisko un juridisko personu apvienība, kuras nolūks ir apvienot vienā profesionālā organizācijā kuģu kapteiņus, lai aizsargātu to profesionālos standartus un intereses visos jūrniecības jautājumos kuģu kapteiņu pienākumu pildīšanai pieņemamā un atzīstamā formā, kā arī stiprināt un atbalstīt kuģu kapteiņu prestižu, popularizēt kuģošanas vēsturi un jūrnieka profesiju Latvijā.

Asociācijas pamatmērķi un uzdevumi ir:

- Sekmēt kuģošanas drošību, jūrniecības zinātnes attīstību un jaunāko metožu un sasniegumu ieviešanu jūrniecībā.
- Dibināt dažādus fondus vai citas aizsardzības sistēmas Asociācijas biedru morālo un materiālo interešu aizsardzībai, profesionālo interešu attīstības veicināšanai.
- Izmantot kapteiņu pieredzi jūrnieku kvalifikācijas paaugstināšanai un konsultāciju sniegšanai profesionālajos jautājumos, kā arī jūrnieku tradīciju popularizēšanai.
- Sadarboties ar kuģu īpašniekiem, jūrnieku izglītības un apmācības iestādēm, kruinga kompānijām utt.
- Piedalīties jūrnieku kvalifikācijas vērtēšanas komisiju un ekspertu darbā.
- Veicināt sadarbību ar kolēģiem no citiem Latvijas un starptautiskajiem jūras industrijas uzņēmumiem vai organizācijām.
- Organizēt lekcijas, tikšanās, un citus pasākumus saistībā ar Asociācijas mērķiem.
- Iesniegt valdībai un starptautiskajām organizācijām priekšlikumus jūrniecības jomā.



- Informēt sabiedrību par kapteiņu viedokli jūrniecības jautājumos, publicējoties Latvijas Jūras administrācijas biļetenā, uzņēmumsabiedrību biļetenos un masu mēdijos.

Par Asociācijas biedru var būt kuģa kapteinis, kurš strādā vai ir strādājis kapteiņa amatā Latvijas Republikā reģistrētā uzņēmumā.

LKKA pārvaldes institūcijas ir Biedru kopsapulce un Padome, kura sastāv no prezidenta, 2 viceprezidentiem, 3 padomes locekļiem un izpildsekretāra. Pašreizējais sastāvs ir šāds:

- Prezidents – Imants Vikmanis;
- Viceprezidents – Ādolfs Zagantis;
- Viceprezidents – Vladimirs Šalajevs;
- Padomes locekļi: Gunārs Trukšāns, Jāzeps Spridzāns;
- Izpildsekretārs – Artūrs Brokovskis.

LKKA Padome aicina kuģu kapteiņus aktīvi piedalīties savas asociācijas izveidošanā un darbībā.

Lūdzam pieteikties pie kapteiņa Ādolfa Zaganta LK Jūrnieku aģentūrā, Elizabetes ielā 1, III stāvā, Rīgā, tālrunis – 7020290, mob.t. 9423172; vai pie kapteiņa Artūra Brokovska Latvijas Jūras administrācijā, 201 kab., Trijādības ielā 5, Rīgā, tālrunis – 7061155, mob.t. 9257675.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Dažas vēstis no Ainažu jūrskolas muzeja

Latviešu jūrabraukšanas idejas uzturēšana, pagātnes liecību apzināšana, glabāšana un apmeklētāju pulcēšana ap sevi – tie ir galvenie Ainažu jūrskolas muzeja darbības virzieni.

Bijusī Ainažu jūrskola ir dižens pieminekļis latviešu iedzīvotājiem spējai un varēšanai.

Pašiem sava jūrskola, pašiem savi kuģi – kā tas cēla pašapziņu!

Šodienas islaicīguma apstākļos, kad laivas ir no plastmasas, kad ir tik daudz vienreizējas lietošanas priekšmetu, kad arī attiecības starp cilvēkiem kļūst islaicīgas, mums biežāk derētu atcerēties iepriekšējo paaudžu veikumu un pamatīgumu daudzās dzīves jomās. Protams, arī jūrniecībā, kas latvietim atvēra pasaules vārtus, deva garīgo brīvību un materiālo neatkarību.

Ainažu jūrskolas muzejs, tāpat kā daudzi citi muzeji Latvijā un ārzemēs, apzina un glabā to dienu liecības, kad visu darīja pamatīgi, sākot jau no kalpu būdīņu, laivu u.c. būvēšanas, līdz pat attiecību veidošanai cilvēku starpā.

Muzeja ēkas zemās durvis aicina – pieliecies, noliec galvu to dižgaru priekšā, kuri toreiz īstenoja latviešu, igauņu zemnieku sapni!

Šī vieta ir viena no Latvijas spēka un enerģijas avotiem.

Daudz interesantu lietu glabā muzejs. Tās stāsta par cilvēkiem, viņu likteņiem jūrā un krastā. Muzeja krājumā atrodas ap 9000 vienību. Pēdējos gados aizvien grūtāk ir sameklēt materiālus, kas stāsta par Ainažu jūrskolu, tās audzēkņiem, skolotājiem, buru kuģu būvi un jūrā iešanu.

2002. gadā muzeja krājums papildinājies ar interesantām fotogrāfijām par Ainažiem 20. gadsimta 20. – 30. gados. Jūrniecības lietu entuziasts Māris Siliņš muzejam uzdāvināja paša gatavotu buru kuģa vidusdaļas šķērsriezuma maketu, kā arī buru kuģa korpusa pusmodeļa maketu.

Muzejam ir laba sadarbība ar Ainažu jūrskolas absolventu radniekiem, kurus mēs dēvējam par saviem «dzīvajiem eksponātiem». Jāņa Asara meita Ilga Sūna uzdāvināja muzejam sava tēva kabineta krēslu, kurš pēc veiksmīgas restaurācijas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā nu varēs priecēt mūsu apmeklētājus. Pēteris Šnora mazmeita Ieva Cimermane muzejam nodeva kapteiņa Šnora rakstītās vēstules, kuras apbur ar savu kolorīto rakstības stilu. Aprakstīti braucieni ar buru kuģiem, tvaikoņiem. Šnora dzimta nāk no Liepupes pagasta «Ūķiem». Pēteris Šnora (1860 – 1928) beidzis Ainažu jūrskolu. Viņš bija pirmais kapteinis, kurš aizvadīja Vidzemes jūrmalā būvēto buru kuģi «Rota» (1887) līdz Amerikas krastiem. Vēstulē brālim Jānim viņš stāsta, kā notikusi gatavošanās šim braucienam, izsmelotī analizē situāciju par fraktim Liverpoolē, bet vēstules beigās raksta: «Lūdzu, nedo-





mā tik, ka es varbūt savu labumu meklēdams braucu uz Ameriku, jo cik tālu tas zīmējas uz manu algu, tad priekš manis būtu ienesīgāki braukt uz tuvākiem ceļojumiem, bet bez tam tik ļoti vēlētos būt pa ziemu mājās pie savas mīļās sieviņas. Bet mans mērķis ir tas, braukt uz turieni, kur var atlicināt visvairāk naudas priekš rēderiem, lai tas būtu tuvu vai tālu. Ir jāizmēģina, vai Amerikas braucieni mūsu kuģiniekiem ir izdevīgi vai nē.»

Daudz vērtīgu materiālu esam arī ieguvuši no Ainažu kapteiņu Kozenkrānīsu radnieka Gunvara Ilusa.

Šie jūrskolnieku radnieki muzeja glabāšanā nodevuši ne tikai liecības par saviem tēviem un vectēviem, bet arī savas atmiņas par vecajiem jūras vilkiem.

Ainažnieces Zentas Krastiņas atmiņas par tēvu – Ainažu jūrskolas absolventu Augustu Krastiņu – ir cieņas un pateicības pilnas: «Reizēm tēvs stāstīja par redzēto pasaules tirgos. Singapūrā bijušas lielas ķirzakas kā sivēni. Stāstīja arī par silto Golfa straumi. Mājās nedzirdējam rupja vārda vai uzbrēciena. Nekad neienāca prātā tēvam neklausīt. Viņš nekad nepavēlēja, tikai mierīgi pasauca, nāc nu man palīgā ...»

Nu jau arī Zenta atdusas blakus savam tēvam Salacgrīvas kapos (mirusi 2002. gadā), bet muzejā pie sienas stāv akvarelis – trīsmastu buru kuģis «Lilly», uz kura A. Krastiņš braucis par stūrmani.

Skaistu dāvanu muzejam – jūra gleznās – nodeva mākslinieks Jēkabs Lībmanis no Dānijas.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



«Manam tēvam bija divas mīlestības mūža garumā – tās bija vijole un jūra. Jūra bija viņa īstās mājas,» tā savās atmiņās par Ainažu jūrskolas absolventu Bernhardu Šnori raksta viņa meita liepupiete Aina Branka.

Mēs, muzejnieki, esam sadraudzējušies ar daudziem atsaucīgiem Ainažu, Liepupes, Vitrupes u.c. ļaudīm. Esam apmeklējuši senās jūrnieku dzimtas mājas. Īpaši laipni esam vienmēr uzņemti kapteiņa Andreja Čakstes mājā Liepupes «Laverosa», kur saimnieko viņa mazmeita Māra Mežgaile. Daudz materiālu esam saņēmuši no viņas vectēva vecās jūrnieku lādes – labi, rūpīgi saglabātus.

«Kas vēlas sārtus vaigus
Un spirgtu sevi saukt,
Lai atstāj zemes tvaikus
Un sāk uz jūru braukt.»

Ar šo veco jūrnieku dziesmu A. Čakste iesācis savas atmiņas «No jūrnieku dzīves», kuras tagad glabāsies Ainažu muzejā un tiks arī publicētas.

Kā visur, arī mūsu darbā ir savas problēmas. Muzeja krājuma komplektēšanu apgrūtina telpu trūkums. Bet īpaši šī problēma aktuāla ir izstāžu darbā. Par izstāžu zāli esam spiesti saukt 5 m mazu istabiņu. Šogad tajā tika eksponētas četras izstādes.

Lai arī mūs šķir robeža un muitnieki, pamazām sākam atjaunot draudzību ar Igaunijā dzīvojošajiem Ainažu jūrskolas absolventu radiniekiem. Jo, kā vienā tikšanās reizē teica Igaunijas vēstnieks J. Haravē: «Ainažu jūrskola bija skaists latviešu un igauņu kopdarbs!»

Ainažu jūrskolas absolventa H. Merksona mazmeita Dora Kespere no Igaunijas Kabļiem mūsu skatītājiem šogad atveda divas izstādes – «Apgleznots porcelāns» un «Igaunijas novadu tautas tērpi», kā arī teatralizētu uzvedumu «Iz jūrnieku dzīves».

Kaut arī atrodamies ģeogrāfiski izdevīgā vietā, par apmeklētāju piesaisti jādodomā nepārtraukti.

Muzejs blakus pilsētas kultūras namam darbojas arī kā savdabīgs vietējā novada kultūrizglītības centrs. Maznodrošinātiem lauku ļaudīm no Ainažu, Salacgrīvas pagastiem ir problemātiski apmeklēt Rīgas un citu Latvijas lielāko pilsētu kultūras pasākumus. Tāpēc mēs, muzejnieki, 1998. gadā izstrādājām projektu Ainažu pilsētas un pagasta iedzīvotāju kultūrizglītības sekmēšanai. To īstenojot, tika izveidots diskusiju klubs bez vecuma un izglītības ierobežojumiem. Daudz uzmanības veltām teorētiskām nodarbībām, piemēram, par mākslu, literatūru, psiholoģiju, teoloģiju u.c.

Kluba nodarbības aicina uz līdzdomāšanu, sniedz regulāru informāciju par nozīmīgākajiem Latvijas un pasaules kultūras, izglītības un citiem notikumiem, mūdina dalībniekos vēlmi analizēt situāciju, palīdz sevis pilnveidošanā un ceļ latvisko pašapziņu.

Šo darbības jomu esam apņēmušies turpināt tik ilgi, kamēr cilvēkos būs intere-



rese un vēlme nākt uz muzeju.

Tā mēs, šī kalpu namiņa tagadējie saimnieki, cenšamies uzturēt dzivas K. Valdemāra idejas:

«Mosties, posies!

Dodies uz jūru – tā nesīs tevi pretī labākai nākamībai!

Bet aizmirstat pašlabumu! Esat ideālisti!

Tikai tad var cerēt uz panākumiem!»

Pie muzeja darbiem pieskaitāmi arī tādi prozaiski darbi kā kanalizācijas sistēmas izbūve, siltumtrases kapitālais remonts, dārza labiekārtošana, žoga uzstādīšana, krājuma mēbeļu izgatavošana u.c.

Šie darbi veikti, pateicoties atsaucīgiem un saprotošiem jūrniecības organizācijās un iestādēs strādājošiem ļaudīm.

Liels paldies Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai un personiski A. Ikauniekam, «Latvijas Kuģniecībai» un personiski A. Kļaviņam un I. Vikmanim, Jūras administrācijai, personiski A. Zeltiņam un G. Šteinertam, Rīgas brīvostai, personiski L. Loginovam un H. Apogam, Latvijas Jūrniecības savienībai, personiski A. Vjateram un citiem.

Noliecām galvas mūžībā aizgājušā kapteiņa M. Elsberga piemiņai. No 1986. gada viņš bija mūsu labvēlis, draugs un padomdevējs. Esam pateicīgi par viņa pēdējo dāvinājumu muzejam – saskaldītu malku.

Paldies visiem, kuri arī domās mums vēlējuši un vēl labu!

Paldies Austrālijā dzīvojošā kapteiņa M. Veides mazdēlam T. Pelēkzirnim par uzdāvinātajām muzeja ēkām un zemi. Zemi esam jau iereģistrējuši Zemesgrāmatā, vēl savu kārtu gaida ēkas.

Nākotnes lielākā iecere joprojām ir guļbūves klēts atjaunošana, kurā paredzēts izbūvēt izstažu zāli, saieta telpu, krājuma telpu un mazu krodziņu «Vecā jūrnieku ligzda».

Telpu paplašināšana dotu iespēju turpināt seno tradīciju – organizēt jūrnieku paaudžu tikšanās.

Ja veco jūrnieku jūras mīlestība, darba pieredze tiks nodota tālāk nākamām paaudzēm, tad jūrniecība Latvijā varēs pastāvēt uz droša un stipra pamata.

Iveta Erdmane, Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Latvijas Jūras spēki ceļā uz NATO

Kopš 1999. gada 17. septembra jūras kapteinis Triju zvaigžņu ordeņa zelta gorda zīmes kavalieris **Ilmārs Lešinskis** ir Latvijas Republikas Bruņoto spēku Jūras spēku komandieris.

Pirms trim gadiem I. Lešinskis deklarēja Jūras spēku virsuzdevumu – Latvijai iestāties NATO. Arī Latvijas Jūras spēkiem tā ir nopietna motivācija tālākai attīstībai. Tiek darīts viss iespējamais šā mērķa sasniegšanai.

21. novembrī Prāgā Latvija bija to septiņu kandidātvalstu vidū, kuras NATO ģenerālsēkretārs Džordžs Robertsons uzaicināja sākt iestāšanās sarunas Ziemeļatlantijas militārajā aliansē. Kā šis piedāvājums ietekmēs Latvijas Jūras spēku turpmāko attīstību? – to jautājam Ilmāram Lešinskim.

– Mēs uz NATO ejam jau desmit gadus. Tagad durvis ir atvērtas, bet ar to, kas mums iestāties NATO ir vajadzīgs, mēs esam nodarbojušies jau vismaz četrus gadus. Patlaban notiek intensīvas iestāšanās sarunas. Tagad jautājuma nostādne ir cita – ko mēs varam piedāvāt NATO? Latvija no NATO prasa kolektīvo drošību, jo tā ir kolektīva drošības sistēma, taču savs darbs mums ir saistāms ar 2001. gada 11. septembra notikumiem ASV, tātad – pret terorismu jebkādas tā izpausmēs. Ja agrāk mēs domājām, ka bruņotie spēki pamatā mūs aizsargās ārējās agresijas gadījumā, tad tagad domājam NATO līdzīgos uzstādījumos – garantēt iekšējo drošību, būt gataviem cīņai pret terorismu. Šajā kontekstā LR Jūras spēki ir novērtējuši savas spējas. Ir nepieciešams garantēt kuģu ceļu drošību, un tam ir sagatavoti pretmīnu spēki, tiek mācīti ūdenslidieji atminētāji, jo teroristu «rokkraksts» ir nestandarta lieta. Visu laiku mainās mīnas un ar to saistītā pretmīnu tehnika, tādēļ jāiet līdzī jaunākajam, ko Liepājā arī cenšas darīt. Taču vēl arvien mums trūkst savu zinošu instruktoru, un divu triju gadu laikā ir jāpanāk, lai ārvalstu instruktorus nomaina vietējie. Zemūdens atminētājiem tiek prasīta ļoti augsta profesionalitāte.

Jūras spēki – mūsu valsts nacionālās politikas instruments

Kontingents, ko saņemam Jūras spēkos, nav viendabīgs. Ne visiem puīšiem ir vidējā izglītība, ne visiem ir tā spēcīgākā motivācija, kāpēc viņi dien, bet es pēc savas pieredzes varu salīdzināt un teikt – Nacionālie bruņotie spēki ir diena pret nakti, ja salīdzinām ar PSRS laika armiju. Tie ir pavisam citi jaunieši, varbūt viņiem ir tā pavairāk tās brīvības sajūtas, vairāk ar puīšiem vajadzīgs strādāt, dienestu motivējot, bet tajā pašā laikā viņi ir labāk sagatavoti, patriotiskāk noskaņoti, it īpaši tie vīri, kas nāk uz kuģiem, viņi ir tuvu ideālam obligātā dienesta kareivim.





LR Bruņoto spēku Jūras spēku komandieris Ilmārs Lešinskis.

Dienēt Jūras spēkos, bez šaubām, ir prestiža lieta, jo ne visi, kas vēlas, var būt uz kuģiem. Tāpat ir ļoti daudz jauniešu, kuri pēc dienesta Jūras spēkos vēlas palikt virsdienestā, taču ne visus varam nodrošināt ar algu.

Finansējums, protams, ir Jūras spēku vājais posms, jo mēs neesam prioritāte. Jūras spēkiem grūtības sagādā tas, kas mēs nevaram nokomplektēt visu Jūras spēku kuģu komandas. Ir tāds viedoklis, ka Latvijas Jūras spēki ir pietiekami labi komplektēti, ka mums ir kuģi un viss pārējais papildu finansējums ir jāpiešķir tikai sauszemes spēkiem, kas esot ar savām problēmām. Taču nezina kāpēc tiek aizmirsts, ka Latvijas Jūras spēku flotei ir divas funkcijas – meklēšana un glābšana (krasta apsardze) un tīri militārās lietas. Kara kuģi ļoti bieži piedalās krasta apsardzē. Latvijas Jūras spēki strādā pēc visekonomiskākā modeļa – vieni kuģi divām dažādām funkcijām.

Jaunākie Jūras spēku kuģi

Tie pašlaik ir divi patruļkuģi – P-02 («Lode») un P-03 («Linga»). Kopā ar pārējiem Jūras spēku kuģiem tas ir reāls potenciāls, ko var izmantot krīzes gadījumā, jo tie ir ātrgaitas kuģi (36 mezgli), kas ir piemēroti kā patrulēšanai, tā arī pārkāpēju aizturēšanai. P-02 un P-03 der gan kā krasta apsardzes, gan kā militārie kuģi. Mēs vēlamies līdzīgi aprīkot arī kuģi P-01 («Zibens»). Uz katra no tiem būs 1,76 mm lielgabals, kura šaušanas attālums ir līdz 12 km, un 40 mm lielgabali

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



«Bofors». Jaunie kuģi lieliski noderēs Jūras spēku instruktoru apmācībai. Ja atceramies, 1992. gadā Jūras spēki sākās no nulles, ar dažiem zivju inspekcijas kuģiem, kuri bija lēni un bez bruņojuma. Tagad mēs ar savu floti varam piedalīties mācībās.

Gada nogalē no Norvēģijas mēs gatavojamies pārņemt minū licēju kuģi «Vale». Tā garums 64,8 m, platums 12 m, apkalpes skaits ap 50 cilvēku, kuģa ātrums 15 mezgli. «Vale» ir modernizēts un aprīkots ar iekārtām, kas nodrošina kuģa izmantošanu ūdenslidēju darbībai un var ilgstoši uzturēties jūrā. Pretgaisa aizsardzības vajadzībām uz «Vales» atrodas 40 mm lielgabals un zemūdens meklēšanas hidroakustiskā stacija (sonors). 2003. gada 27. janvārī kuģis svinīgi tika nodots Latvijas Jūras spēkiem un tam tika dots vārds «Virsaitis». Kuģis bāzēsies Liepājā.

Jūras spēki starptautiskajās mācībās

Latvijas Jūras spēki ir ļoti aktīvi starptautisko mācību dalībnieki. Pirms trim gadiem es jau deklarēju, ka Jūras spēkos nav neviena kuģa, kurš nebūtu piedalījies starptautiskajās mācībās. Uz jauno NATO dalībvalstu fona mūsu piedalīšanās mācībās (reižu un jūrnieku skaita ziņā) ir pārliecinoša.

2002. gadā Jūras spēki piedalījās starptautiskās mācībās un vingrinājumos: «Krasts 2002» (P-02; P-03; P-04; A-51; KA-14; KA-08), «Balex Delta» (KA-03; KA-14; A-18), «Open Spirit» (M-01; M-03; KA-03; KA-01; KA-09), «Medecur/Rescur» (KA-14; KA-03; KA-07; KA-08), «Baltops» («Namejs»), «Strong Resolve» (M-02; P-03; P-04), «Baltric Game» (M-02; P-02; P-03; P-04), «Cooperative Ocean» (M-03), «Mcoplit 2002» (M-03), «Baltic Swift» (P-03), «Baltron Squadex» (M-02; M-01), «Sarex 02» (KA-03; KA-14).

Vai Jūras spēkos dienēs algotņi?

Profesionālā armija ir nepieciešama, bet, lai realizētu šādu mērķi, Latvijai ir jāpārskata sava attieksme pret armiju kā tādu – ir jārisina ļoti daudzi sociālie jautājumi un ir vajadzīgi ļoti lieli finansu resursi. Cilvēks, kurš vienā armijā nodien vismaz sešus gadus, var kļūt par profesionālu armijas dalībnieku. Ja runājam par algotņu armiju, uz to vajadzētu iet, taču tas nav vienas dienas uzdevums. Būtu laba šāda kompozīcija – zemessardze (rezerve) plus profesionālā armija (algotņi), kas būtu garantis mūsu drošībai, un šie spēki tad arī piedalītos starptautiskajās miera misijās. Tikai viens jautājums – par motivāciju: kā lai mēs zinām, vai algotnis tik tiešām ir motivēts aizstāvēt valsti, nevis tikai saņemt algu? Tālāk – arī psiholoģiskie jautājumi: vai karavīrs būs gatavs 70% savas dzīves pavadīt kazarmās? Kā pēc tam sociāli nodrošināt atvaļinātos, un vai tas tomēr neiznāk par dārgu? Pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu.



Kas jauns Latvijas mācību centrā?

Kā zināms, Latvijas Jūras spēku Mācību centrs atrodas Liepājā. Tieši tur, Karostā, netālu no Kalpaka tilta, 2001. gada 5. septembrī atklāja Baltijas valstu Ūdenslidēju mācību centru.

Par Mācību centru stāsta tā komandieris komandkapteinis **Rimants Štrimitis**:

– Patlaban te ir divu veidu kursi – kuģu ūdenslidēju kursi, kas ilgst 5 nedēļas, un atminētāju kursi, kas ilgst 14 nedēļas.

Ūdenslidēju mācību centra ēka 2001. gadā tika uzteikta kā gada labākā jaunbūve Liepājā. 22. novembrī tika atklāta Baltijas valstu Ūdenslidēju mācību centra otrā kārtā – dienesta viesnīca un piestātne. Uzbūvētas kazarmas ar 38 vietām ūdenslidēju kursantu izmitināšanai, helikopteru nosēšanās laukums, piestātne jūras spēku kuģiem un nojume ūdenslidēju laivai. Kopējās investīcijas ir 2,7 milj. Ls. ABV centra kārtu būvniecību veikusi firma «Cēsu būvnieks».



Ūdenslidēju mācību centrs Liepājā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



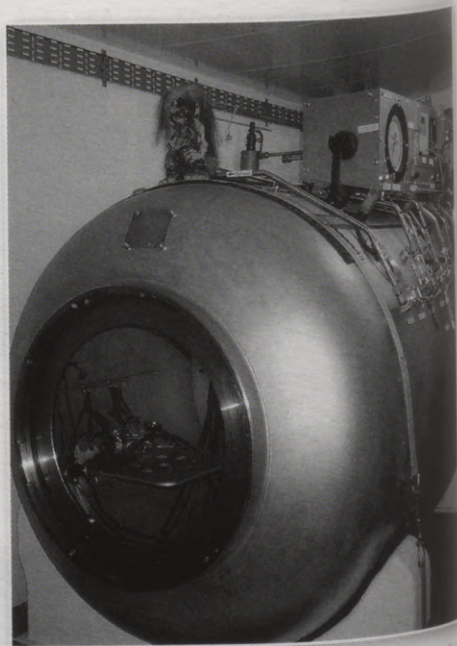


Mācību centra komandieris komandkapteinis Rimants Štrimaitis.

Kā atzinuši augsti NATO militārie speciālisti, šī ūdenslīdēju skola ir modernākā visā Eiropā.

Pie Ūdenslīdēju mācību centra ir helikopteru nosēšanās laukums. Kopumā šie kursi ir starptautiska projekta sastāvdaļa, jo centrā sagatavo visu triju Baltijas valstu ūdenslīdējus – gan militārā, gan civil dienesta pārstāvjus. Uz katra mīnu karakuģa ir nepieciešama štata vai ārštata ūdenslīdēju komanda.

Pašlaik ir ļoti liels pieprasījums pēc ūdenslīdējiem atmiņtājiem. To sagatavošanā mums lielu palīdzību sniedz norvēģu konsultanti. Speciālisti leš, ka Baltijas jūrā vēl ir ap



Šī barokamera glābusi ne vienu vien dzijūdēns sporta entuziastu.



30 000 dažādu atmiņejamu vienību, kas saglabājušās no 1. un 2. pasaules kara laikiem. Mācību centrā ir ne tikai labi aprīkotas mācību klases, bet Jūras spēku atbalsta bāzē atrodas moderna pretmīnu aprīkojuma apkalpes darbnīca un simulatori. Tādēļ nav jādzenā pa jūru mūsu mīnu meklētājs «Namejs», gandrīz visu var apgūt mācību klasēs.

Sarunā iesaistās virsleitnants **Juris Timofejevs**, Ūdenslidēju skolas Kuģu ūdenslidēju kursa priekšnieks:

– Neapšaubāmi, šī ir vismodernākā Ūdenslidēju skola ne tikai Latvijā, bet visās Baltijas valstīs. Kursantu prakse notiek labi aprīkotās mācību klasēs, 6 m dziļā baseinā, kā arī jūrā. Lielāki dziļumi (ap 50 m) tiek meklēti Igaunijas ūdeņos. Centrā ir moderna barokamera, kas jau glābusi vairāku dziļnirēju (arī autsaideru) dzīvību.

Ūdenslidēji treniņnodarbību laikā Liepājas Karostas kanālā un jūrā bieži atrod nemilitāras lietas – pases, somiņas, mobilos telefonus, kā arī šautenes. Šie atradumi nākotnē tiks izstādīti Mācību centra muzejā.

Ar 2003. gada 1. janvāri Jūras spēku Mācību centrs atrodas Mācību vadības štāba pakļautībā.



Ūdenslidēju skolas Kuģu ūdenslidēju kursa priekšnieks Juris Timofejevs.

Dienēt jūras spēkos ir interesanti

R. Štrimaitis: – Četras reizes gadā mēs saņemam līdz simt jaunu obligātā dienesta karavīru. Armijā iepazīstināšana ar jūras lietām ilgst septiņas nedēļas, tad jau sākam puišus specializēt. Protams, Alūksnes mobilā strēlnieku bataljonā, kur notiek atlase Jūras spēkiem, mēs ļoti rūpīgi izraugāties puišus dienestam flotē – te ļoti būtisks ir veselības stāvoklis (der vīri tikai ar augstāko veselības kategoriju), izglītības līmenis (vismaz vidējā), ja iespējams, ņemam vērā arī jauniešu vēlmi dienēt Jūras spēkos. Vispārējā fiziskā sagatavotība te daudz ko izšķir, tādēļ dienestam flotē jāgatavojas jau pamatskolā – tas turpmāk noderēs visā dzīvē. Palūkojiet, cik sver ūdenslidēja aprīkojums – fiziski nesagatavots cilvēks zem tā vienkārši saļims pat bez treniņa.

No katra iesaukuma līdz 10% puišu vēlas palikt virsdienestā, mēs varam no simta paņemt ne vairāk kā četrus piecus spējīgākos jaunekļus, kuri sevi obligāta-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





jā dienestā visvairāk parādījuši. Gads uz kuģa – tā jau ir specialitātes izvēle. Mums ir ļoti laba sadarbība ar Latvijas Jūras akadēmiju. Iespējams, ka tieši jūrnieki varētu būt pirmie armijas profesionāļi, lai gan es esmu par obligātā dienesta saglabāšanu. Gribētu atgādināt – dienēt Jūras spēkos šobrīd ir ļoti interesanti, jo flote papildinās ar jauniem kuģiem un Jūras spēkiem tiek noteikti arvien sarežģītāki uzdevumi.

G. Šimoniš



Jūras spēku kuģu krustmātes

1993. gada sākumā, atjaunojot Latvijas agrākās Kara flotes tradīcijas, apstiprināja Nolikumu par Latvijas Republikas Jūras spēku kuģu krustmātēm.

Par pirmo atjaunotās Latvijas kara kuģa krustmāti ar Jūras spēku komandiera jūras kapteiņa Gaida Zeibota 1993. gada 18. marta pavēli kļuva aktrise Vera Gribača-Valtere (KA-01 «Kristaps»). Turpinot tradīciju, šobrīd Jūras spēku kuģiem jau ir 14 krustmātes:

- Inese Liepniece (JS kara kuģu flotiles mīnu traleris M-01 «Viesturs»);
 - Ineta Kupše (JS kara kuģu flotiles mīnu traleris M-02 «Imanta»);
 - Lidija Gavrilova (JS kara kuģu flotiles mīnu meklētājs M-03 «Namejs»);
 - Natālija Jakovļeva (JS kara kuģu flotiles patruļkuģis P-02 «Lode»);
 - Elena Kulberga (JS kara kuģu flotiles patruļkuģis P-03 «Linga»);
 - Aina Eniņa (JS kara kuģu flotiles patruļkuģis P-03 «Bulta»);
 - Benita Bitāne (JS kara kuģu flotiles ūdenslidēju kuģis A-51 «Lidaka»);
 - Vera Gribača-Valtere (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-01 «Kristaps»);
 - Vita Rozenberga (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-02 «Spulga»);
 - Olga Rajecka (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-03 «Komēta»);
 - Ingrīda Štrumfa (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-04 «Sams»);
 - Margita Viksna (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-06 «Gaisma»);
 - Klāra Radziņa (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-07 «Ausma»);
 - Ilze Bernsone (JS krasta apsardzes kuģu flotiles kuģis KA-08 «Saule»).
- Kuģa krustmāte bija arī mūžībā aizgājusi uzņēmēja Anita Gribuste.



Vita Jermoloviča (pirmā no labās) par kuģa «Virsaitis» krustmāti kļuva 2003. gada 27. janvārī.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kuģa krustmāte

Ja mēs gribētu saskaitīt, cik Rīgā ir krustmāšu, tad, ņemot palīgā skaitāmos kauļņus, nāktos klabināt vai veselu mūžību; ja runa ir par kuģu krustmātēm, uzskaitījumam pietiktu ar abu roku pirkstiem. Viena no viņām – pazīstamā dziedātāja Olga Rajecka.

Krustāmrados viņa nonākusi nevis ar parastu naftas pārvaldātāju vai sauskraivnieku, bet ar vienu no pirmajiem atjaunotās Latvijas karakuģiem – KA-03 «Komēta».

– 1993. gadā man piezvanīja no Latvijas Jūras spēkiem un jautāja: «Vai esat ar mieru kļūt par kuģa krustmāti?» – pastāsta māksliniece. – Es brīdi padomāju: uz estrādes esmu atradies viskutelīgākajās situācijās, vai nu, būdama kuģa krustmāte, akurāt izgāzīšos. Piekritu. Bet ... «Komēta», ar kuru man vajadzēja saistīt savus «radurakstus», atradās Liepājas ostā, un nekas cits neatlika, kā posties ceļā uz tālo jūras pilsētu.

Sagaidīšana bijusi gods godam. Kara jūrnieki stāvējuši ierindā, militāri sveicinājuši, pēc tam notikusi svinīga iecelšana kuģa krustmātes kārtā. «Komētas» virsnieki izvadāja savu viešņu pa kajītēm, *kubrikiem* un sardzes posteņiem, neaizmīrsa parādīt ēdnīcu un pēc tam, kā jau jūrniekiem pienākas, izveda kuģa krustmāti lielajos ūdeņos.

– Nekur sevišķi tālu laikam neaizriņķojām, bet kas zina... – turpina Olga Rajecka. – Jūrā attālums izskatās savādāks nekā uz vecās mīļās zemes, taču to gan atceros, ka krasta svītra ne uz mirkli nepazuda no redzesloka. Un labi vien, ka tā, jo ar laiku man bija gaužām *knapi* – jau tai pašā vakarā vajadzēja dziedāt koncertā. Piemīnai kara jūrnieki pasniedza man kaklautu ar Latvijas Jūras spēku emblēmu, es sarūvukārt aicināju viņus apmeklēt manus koncertus.

Olga Rajecka stāsta, ka kādu laiku šīs attiecības bijušas pacilājošas – jūrnieki sūtījuši apsveikumus visos valsts svētkos, diemžēl pašai vairs neradās izdevība uzkāpt uz «Komētas» klāja, lai arī kuģis atradās gluži tuvu – no Liepājas to pārbāzēja uz Bolderāju. Tomēr sakari ar komandu pavisam nepārtrūka. Olga Rajecka uzaiicināja kara jūrniekus uz kādu no saviem koncertiem Rīgā, bet «Komētas» komanda uzdāvināja māksliniecei kuģa fotogrāfiju. To viņa novietoja goda vietā dzīvoklī pie sienas.

Pirms pāris gadiem Bolderājā notika kuģa krustmāšu kopāsanākšana. Uz to ieradās arī Olga Rajecka un iepazīnās ar savām *krustāmradniecēm*.

– Viņas visas bija dāmas gadus, es viņu vidū tā jaunākā, – stāsta māksliniece. – Bet tas nemaz nav slikti – būt pašos spēka gadus un vienlaikus nest kuģa krustmātes goda nastu.

Pirms vairākiem mēnešiem iznāca jauns Olgas Rajeckas mūzikas albums. Māksliniece to uzdāvināja arī kuģa «Komēta» komandai. Tas notika kara jūrnieku sākumsmē Latviešu biedrības namā, kur dziedātāja tikās ar «Komētas» komandieri.





Olga Rajecka (centrā) bija viena no pirmajām Latvijas Jūras spēku kuģu krustmātēm.

– Esmu gatava veltīt speciālus koncertus kara jūrniekiem, – saka kuģa krustmāte, – taču šo lietu vajadzētu organizēt Jūras spēku vadībai, nevis man.

Olga Rajecka nu jau daudzus gadus organizē bērnu eglīšu vakarus, uz kuriem pirmām kārtām aicina kara jūrnieku bērnus. Atsaucība esot liela. Dziedāt bērniem – tas viņai divkārs prieks.

Kuģa krustmāte atzīst, ka vajadzētu biežāk tikties ar kara jūrniekiem, bet kur lai to laiku ņem, ja dzīve paiet vienos mēģinājumos un koncertos.

– Kamēr spēks vēl kaulos un balss labi skan, jācenšas strādāt un strādāt, – piebilst Olga. – Tāpēc dažkārt gadās tā, ka vienudien koncerts notiek kaut kur Kurzemē, bet jau nākamajā dienā jākāpj uz skatuves ciematā pie Krievijas robežas.

Šo rindu autors, runājot ar mākslinieci, neatturējās no nodrāztā, bet dažreiz gluži nepieciešamā jautājuma: «Kādi ir jūsu nākotnes plāni?»

Olga brīdi padomāja, un viņas balsi ieskanējās sirsnīgas notis: – Mans lielākais nākotnes uzdevums ir uzaudzināt savu meitu Mariju.

– Jūs cerat viņu izveidot par mūziķi?

– Varbūt. Meitene mācās mūzikas skolā. Taču visvairāk es vēlos izaudzināt Mariju par krietnu cilvēku. Tas varbūt ir pat svarīgāk, nekā izaudzināt krietnu mūziķi.

Latvijas kara flote piņemas skaitā un spēkā. Uz visiem kuģiem skan Rīgas radio pārraides, un kara jūrnieki reizēm dzird arī «Komētas» krustmātes Olgas Rajeckas balsi.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Latvijas Jūras spēkiem – 10

Pēc neatkarības atgūšanas steidzami bija nepieciešama robežapsardzības karaspēka veidošana, lai aizsargātu valsts robežu uz zemes, gaisā un jūrā. Tādēļ hronoloģiski senākais dokuments, uz kura pamata vēlāk tika izveidota arī viena no pirmajām Jūras spēku vienībām, ir Ministru Padomes priekšsēdētāja Ivara Godmaņa 1991. gada 29. augusta rīkojums «Par brīvprātīgo reģistrāciju robežapsardzības dienestā». Gada beigās sekoja aizsardzības ministra pavēles par robežsargu bataljona veidošanu, aizsardzības rajonu noteikšanu, struktūru un nosaukumiem, atbilstoši dislokācijas vietai. Viens no jaunizveidotajiem bija 7. Ventspils robežsargu bataljons. Tā uzdevums bija apsargāt piekrasti no Rīvas grīvas Baltijas jūras krastā līdz Rojai Rīgas līcī. 1992. gada februārī Ventspils rajona Miķeļtorņa ciemā izveidoja pirmo robežapsardzības karaspēka daļu, kas reāli veica valsts robežas apsardzību. Augustā un septembrī tika izveidoti posteņi Rojā, Kolkā, Miķeļtorņī, Jaunciemā, Ovišos, Staldzenē, Ozoliņos, Užavā, Silmalās un Labragā. 1993. gadā 7. Ventspils robežsargu bataljons nokļuva Jūras spēku pakļautībā.

Tiesiskais pamats Jūras spēku radišanai un darbībai bija 1991. gada 1. oktobrī pieņemtais likums «Par grozījumiem un papildinājumiem Latvijas Republikas 1990. gada 20. decembra likumā «Par Latvijas Republikas valsts robežu»». Likums šim karaspēkam noteica militāru statusu un padotību Aizsardzības ministrijai, kura šajā laikā bija tikai tapšanas stadijā.

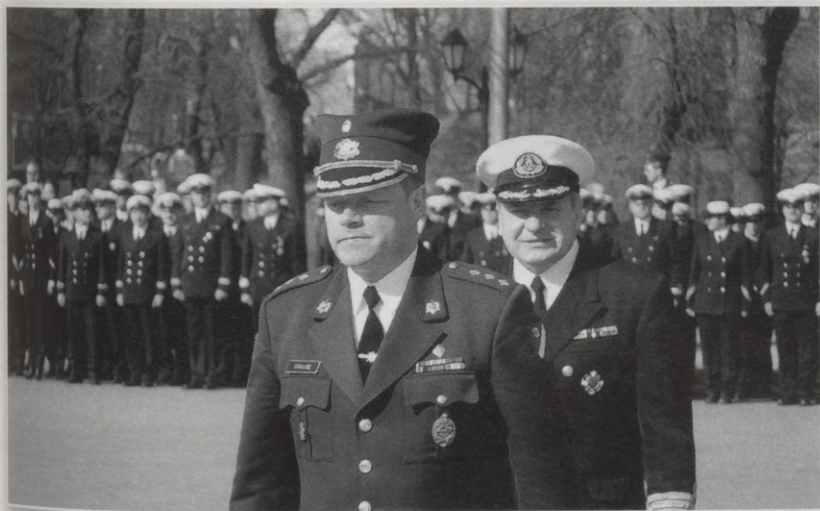
1994. gada jūnijā sākumā Nacionālo Bruņoto spēku štāba Jūras spēku pārvaldi likvidē un tās vietā izveido patstāvīgu Jūras spēku štābu ar dislokācijas vietu Rīgā, Citadeles ielā 7/55.

1994. gada jūlijā tiek noteiktas Jūras spēku rajonu un Krasta apsardzes bataljona atbildības zonas. Dienvidu rajona pārziņā atrodas teritoriālie ūdeņi un atbilstošā ekonomiskā zona no robežas ar Lietuvas Republiku līdz Rīvas upei. JS Krasta apsardzes bataljona zona tiek noteikta no Rīvas upes līdz Kolkas raga meridiānam, no kura līdz robežai ar Igauniju atbildīgs ir JS Centrālais rajons. Jau decembrī atbildības zonas tiek mainītas un Krasta apsardzes bataljons operatīvi pakļauts JS Dienvidu rajonam.

1998. gada 1. martā Jūras spēku Centrālais rajons tiek iekļauts JS štāba sastāvā; būtiski, ka šajā laikā štābam piešķir juridiskas personas tiesības. Ar to faktiski sākās Jūras spēku reorganizācija.

Tālākās izmaiņas Jūras spēku struktūrā notika 1999. gada jūlijā. Vispirms tika apstiprināta jauna štāba štatu shēma. Kuģi tika strikti sadalīti pēc to uzdevumiem, funkcijām un tām atbilstošajām tehniskajām iespējām, izveidojot Krasta apsardzes kuģu flotili un Karakuģu flotili. Likvidējot JS Dienvidu rajonu, izveidoja Atbalsta bāzi. Krasta apsardzes bataljonu pārveidoja par Radiotehnisko bataljonu.





Jūras spēku štābā 2002. gada 1. februārī bija 11 virsnieki, 5 instruktori, 2 virsdiēnista matroži un 2 civilpersonas. Tā galvenais uzdevums ir organizēt Jūras spēku uzdevumu izpildi atbilstoši Valsts aizsardzības koncepcijai un nodrošināt JS daļu kaujas gatavību.

Jūras spēku štābs izstrādā JS darbības normatīvos dokumentus, kā arī sagatavo likumdošanas aktu projektus. Tas savu pilnvaru ietvaros organizē JS sadarbību ar Latvijas un ārvalstu institūcijām, kā arī citiem Nacionālo Bruņoto spēku ieroču veidiem. Štābs vada personālsastāva apmācību, sagatavošanu un komplektāciju. Tāpat štāba uzdevumos ietilpst JS struktūrvienību darbības koordinēšana, iegūtās informācijas apstrāde un tālākvirzīšana, bruņojuma un aprīkojuma iegādes un re-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





monta plānošana u.c. Štābs ir atbildīgs par Nacionālo Bruņoto spēku un Jūras spēku komandieru pavēļu savlaicīgu paziņošanu pakļautajām daļām, kā arī par šo pavēļu savlaicīgu un precīzu izpildi.

Atjaunotajā Latvijas Republikā 1992. gada janvārī Rīgā, Aizsardzības spēku štābā, izveidoja Jūras spēku pārvaldi (vēlāko Jūras spēku štābu). Par tās priekšnieku apstiprināja jūras kapteini Gaidi Zeibotu.

Tā paša gada 11. aprīlī Liepājā, kur bija izveidots Jūras spēku divīzions (komandieris – komandkapteinis Ilmārs Lešinskis), pacēla karogu uz pirmā atjaunotā Latvijas karakuģa «Sams» (komandieris leitnants Gunārs Mencis). Tas bija atjaunotais Latvijas Republikas karakuģu karogs, jo vēsturisko laimējās atrast tikai pēc trim gadiem.

1995. gada 11. aprīlī Jūras spēki savā jubilejā saņēma kā dāvinājumu saglabājušos Latvijas Republikas (1918–1940) Kara flotes karogu ar vēsturisko devižu: «Mūs vieno Latvijas svētais vārds!».

1938. gadā to kara jūrniekiem pasniedza a/s «Vairogs», a/s «Tosmare» un a/s «Liepājas drašu fabrika» pārstāvji. Zīda karogs darināts Liepājā pēc inženiera komandkapteiņa Jāņa Zariņa (1890–1961) zīmējumiem.

Karogu nodeva glabāšanā karakuģim «Virsaitis», paredzot, ka turpmāk flotes gada svētkos tas tiks svinīgi nodots kuģiem un vienībām pēc kārtas.

1940. gadā šī tradīcija tika vardarbīgi pārtraukta, un karogs pazuda. Lidz 1995. gadam to uzskatīja par bojāgājušu.

Jūras spēku galvenie uzdevumi

Latvijas Republikas Jūras spēku galvenie uzdevumi ir:

- apsargāt Latvijas Republikas jūras robežu un kontrolēt ekonomisko zonu;
- nodrošināt teritoriālo un iekšējo ūdeņu, ekonomiskās zonas un ostu kontroli, izlūkošanu un novērošanu, nepieļaut nesankcionētu izsēšanos krastā;
- kontrolēt starptautisko un Latvijas Republikas likumdošanas aktu ievērošanu valsts ūdeņos;





- organizēt Latvijas Republikas kuģu apsardzību valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos;
- organizēt kuģošanas drošību miera laikā; pārtraukt kuģu kustību saskaņā ar valdības lēmumiem ārkārtas situācijā;
- piedalīties terorisma un bruņotu noziedzīgu grupu apkarošanā;
- piedalīties cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijās jūrā, kā arī kuģu avāriju seku likvidēšanā;
- sadarbībā ar vides aizsardzības institūcijām kontrolēt vides aizsardzības un zvejniecības normatīvo aktu ievērošanu.



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002



Jūras spēku pirmā desmitgade

Latvijas Republikas Jūras spēki. Rīga, 2002, 42 lpp.

Brošūru par Latvijas Jūras spēku pirmo desmitgadi (1992–2002) pēc Jūras spēku arhīva un preses publikāciju materiāliem sastādījis Arvis Pope. Izdevums aizsākas ar atskatu uz pirmās neatkarības gadu kara flotes vēsturi, jo pirmās nacionālās jūras spēku vienības tika veidotas Latvijas neatkarības cīņā (1918–1920) laikā.

Pēcokupācijas gados tiesiskais pamats Jūras spēku radišanai un darbībai bija 1991. gada 1. oktobrī pieņemtais likums «Par grozījumiem un papildinājumiem Latvijas Republikas 1990. gada 20. decembra likumā «Par Latvijas Republikas valsts robežu»». Šis likums Jūras spēkiem noteica militāru statusu. Latvijas Republikas jūras robežu

noteica 1994. gada 27. oktobrī ar pieņemto valsts robežas likumu. Tā ir 12 jūras jūdžu (22,2 km) attālumā no krasta 498 km garumā.

Vēstures izklāstā attēloti Jūras spēki pirms un pēc 1998. gada reorganizācijas, kā arī aprakstīti kuģi un to dalība starptautiskajās mācībās un ārvalstu vizītēs.

Īpaši aplūkots Jūras spēku Mācību centrs, Baltijas valstu Ūdenslideju mācību centrs, *Baltron* Pretmīnu skola. Latvija, tāpat kā Igaunija un Lietuva, ir centīga NATO programmas «Partnerattiecības mieram» dalībiece.

No Satiksmes ministrijas Jūras administrācijas Jūras spēki ir pilnībā pārņēmuši meklēšanas un glābšanas funkcijas uz jūras.

Latvijas Jūras spēkos tiek glabātas, koptas un cieņā turētas Jūras kara flotes tradīcijas. Kopš 1992. gada Jūras spēkiem ir savs orķestris, kas ne tikai spēlē svīnīgos pasākumos, bet arī iepriecina cilvēkus ar savām profesionālajām defilē programmām.

Izdevums atgādina neaizmirst Jūras spēku devīzi «Mūs vieno Latvijas svētais vārds!», kas savulaik bija ieausta Latvijas Kara flotes karogā.



Burāšanas dzīve Andrejostā

2002. gada burāšanas sezonu **Rīgas jahtu centrs «Andrejosta»** ievadīja ar ievērojamiem būvniecības darbiem, turpinot iepriekšējā vasarā sākto jahtu ostas modernizāciju. Ar peldošā celtna vibratoru Andrejostas liča gultnē tika iedzīti metāla cauruļu pāļi, pie tiem nostiprināti pa ziemu izgatavotie pontoni ar brusu segumu. Saskaņā ar apstiprināto projektu tika izveidotas piecas modernas peldošās piestātnes, kuras aprīkotas gan ar dzeramā ūdens, gan elektrības piegādes mezgliem. Ir plānots, ka pēc darbu pabeigšanas – papildu boju vai pirkstveida tauvošanās tiltiņu uzstādīšanas, šeit varētu vienlaicīgi uzņemt 130–150 jahtu. Ostas paplašināšanu jahtu centra «Andrejosta» īpašnieki veica par saviem līdzekļiem, īstenojot biznesa plānu un ņemot vērā arī 2003. gadā gaidāmo regāti «Cutty Sark Tall Ships' Races». Tagad Andrejostas liča panorāma ir ievērojami mainījusies un atgādina Rietumos, piemēram, Vācijā, redzētas jahtu ostas, tiesa, ar mazāku vimpelu skaitu. Pašlaik Andrejostā visu gadu ir ērta stāvvietu apmēram 40 vietējām jahtām un motorjahtām.

Pirmā viesu jahta jaunajā piestātnē pietauvojās ievērojami agrāk nekā citus gadus – jau **30. aprīlī**. Tā bija modernākā un dārgākā jahta, kāda šeit jebkad redzēta – «Passe Partout» (Džordžtauna, Kaimanu salas). Divmastu jolla (garums 42 m, platumums – 8,5 m, iegrime no 3,2 līdz 5,3 m, buru platība 950 kv.m, 1000 ZS dzinējs) ar tumši zilo korpusu, mūsdienīgo takelāžu un skaistajām apdares detaļām divas dienas priecēja visu to burātāju skatienus, kuriem izdevās kuģi aplūkot. Maijā Rīgā ieradās



Skats uz Rīgas jahtu centru «Andrejosta» pavasarī.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





Pirmie pāji tiek dzīti Andrejostas līcī jauno pietātņu nostiprināšanai.

vēl desmit jahtas no dažādām Eiropas valstīm.

Tā īsti sezona sākās jūnijā, kas izēmējās ar sen nebijušu faktu – Andrejosta ieburāja 17 Igaunijas jahtas, no kurām 15 piedalījās Sāremas Jūras sporta savienības (SMS) rīkotajā Kuresāres čempionāta ieskaites regatē 13.–16. jūnijā uz Rīgu un atpakaļ. Pirmā igauņu jahta «Mesilind» (kapteinis Marts Tamms, arī viens no regates organizatoriem) finišu pie M-2 navigācijas zīmes sasniedza trijos naktī – apmēram 14 stundas pēc starta, bet pēc pārrēķina par posma uzvarētāju kļuva jahta «Blanca». Laika apstākļi regatei nebija paši labvēlīgākie, jo lija lietus. Toties 15. jūnija saulainajā sestdienā igauņu burātājiem bija ko cīnīties, lai spirtajā ziemeļu pretvējā sāktu burājumu atpakaļ uz Sāremas salu.

Vasaras vidus gadījumā neparasti saulains un karsts, un par spīti tam, ka ne vienmēr pūta ceļavējš uz Rīgu, jūlijā 90 jahtu burātāji izmantoja jahtu centra «Andrejosta» servisu. Šogad bija vērojams viesu skaita samazinājums, kas ir dabiski pēc tik lieliem svētkiem kā Rīgas astoņsimtgade, un ārzemju jahtu skaits nepārsniedza divu simtu robežu. Kā vienmēr visvairāk jahtu bija ar Somijas karogu – 74, tālākās vietās – Vācija (36), Igaunija (19), Zviedrija (16), Polija (14) u.c., kopumā no 13 valstīm.

Arī «**Andrejostas jahtkluba**» burātāji šogad aktīvi piedalījās dažādās regatēs atbilstoši savām daudzveidīgajām interesēm un iespējām.

16. augustā atbildes vizītē uz Romasāri devās 13 Latvijas jahtas, kuras piedalījās «Andrejostas jahtkluba» rīkotajā kausa izcīņā. Starta tika dots pulksten 17 Daugavā iepretim Pasažieru ostai, bet finišu nākamajā dienā astoņos no rīta pirmā sasniedza





Andrejostas jahtkluba jaunie burātāji gatavojas treniņam.

un «Andrejostas kausu» izcīnīja jahtas «Lettland» ekipāža (kapt. I. Bukovskis). Trīs lielāko jahtu «Cetus» ieskaites grupā uzvarēja «Anita» (kapt. Arnis Remess), trešajā grupā – «Barta» (kapt. Andris Zubrickis).

Jāatzīmē, ka, pirmo reizi rīkojot tik tālu sacensību burājumu, viss noritēja labvēlīgi un tikai viena no mazākajām jahtām izstājās. Regates aktīvākais rīkotājs Romans Mickevičs atzina, ka dalībniekus apmierinājusi pasākuma norise, jo šāds maršruts vēl nebija izmēģināts, un stiprajā vējā burātāji ar uzviju izbaudīja burāšanas prieku.

Gandrīz katru dienu Andrejostā pieredzējuša trenera vadībā burāšanas ābeci uz «Optimist» klases švertlaivām apgūst jahtkluba bērnu un jauniešu sekcijas dalībnieki – gan zēni, gan meitenes. Ziemā audzēkņi klubā piedalās teorētiskajās nodarbībās un apgūst peldēšanas iemaņas, lai vasarā ar jahtām varētu doties romantiskos izbraucienos uz Bulljupi, Milestības salu vai Ķīšezeru, kur ar jahtkluba atbalstu darbojas jauniešu burāšanas centrs pazīstamā ledusburātāja un trenera Visvalža Brieža vadībā. Meistarīgākie jaunieši pārstāv «Andrejostas jahtklubu» starptautiskajās regatēs. Latvijas čempions «Laser» klasē Madars Alviķis šogad uzvarēja arī Igaunijas atklātajās meistarsacīkstēs un izcīnīja 5. vietu Polijas kausa izcīņā. Viņa brālis Matiss pēc panākumiem «Optimist» klasē ir sēdies pie jauniegādātās «470» klases švertlaivas stūres un jau paguvis piedalīties vairākās augstākā līmeņa sacensībās. Latvijas čempionātā četras zelta medaļas, kuru veidolu izstrādājusi pazīstamā grafiķe un jūras tēmas māksliniece Elita Viliama, šogad izcīnīja «Andrejostas jahtkluba» pārstāvji.

Citi «Andrejostas jahtkluba» jaunie burātāji kopš pavasara gatavoja jahtu «Spar-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Pirmā viesu jahta 2002. gada sezonā «Passe Partout».

ta», kura 28. jūnijā devās uz tradicionālās regates «**Cutty Sark Tall Ships' Races**» starta ostu Brestu Francijā. Sākās divu mēnešu un tūkstošiem jūras jūdžu garais burājuma maratons, tā laikā veicot sešas ekipāžas maiņas. Pastāvīgi komandas biedri ir arī jahtu centra «Andrejosta» īpašnieki V. Vasiljevs un P. Holodņuks, kuru jaunības aizraušanās ar burāšanu nu ir cieši saistīta ar darbu. «Spartas» ekipāža (kopā regatē piedalījās 35 burātāji) kapteiņa Aleksandra Miņina vadībā sekmīgi veica visu maršrutu, piestājot Brestā, Lakorunjā, Santanderā, Portsmutā, Havrā un 1. septembrī atgriezās jahtu centrā «Andrejosta» ar izcīnīto 2. vietu CII klasē otrajā regates posmā Santandera – Portsmuta (pirmā finišēja Latvijas jahta «Spaniels»). Abas jahtas jau vairākus gadus sekmīgi startē šajā regatē, pildot galveno tās mērķi – piesaistīt jūrai un burāšanai jauniešus, dodot viņiem iespēju tikties ar draugiem no citām zemēm. Pat kapteinis A. Miņins pēc atgriešanās atzina, ka savā ilgajā profesionālā jūrnieka karjerā neko iespaidīgāku par piedalīšanos «Cutty Sark» regatē nav guvis un ir laimīgs, ka varējis piedzīvot tādu pasākumu, tāpēc ar jaunu iedvesmu ir sācis jau komplektēt komandu nākamā gada startam, kad regates dalībnieki iegrieziesies arī Rīgā.

Jahtu centra «Andrejosta» vasaras darba sezona beidzās **28. septembrī**, kad tradicionāli kā pēdējie viesi prom devās Polijas burātāji. «Andrejostas jahtklubā» burātāji vēl piedalījās Rīgas sezonas slēgšanas sacensībās, sacensībās Slovēnijā un treniņnometnē Francijā un sākuši takelēt «DN» un «Opti» ledusjahtas. Bet jaunais gads nāk ar bažām par nākotni, jo Rīgas Brīvostas pārvalde ir ievadījusi tiesas procesu pret jahtu centru «Andrejosta».

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



«Spaniel» nekad nenoveco

S tāstu par jahtas «Spaniel» komandas piedzīvojumiem 2001. gada «Cutty Sark» regatē beidzu ar cerībām, ka mūsu galvenais atbalstītājs «Latvijas Kuģniecība» neliēgs savu atbalstu arī nākošajā gadā, kad cerējām cīnīties par pēdējo iespēju turēt rokās regates galveno balvu – burinieka «Cutty Sark» sudraba modeli. Uzreiz jāsaka, ka cerības piepildījās pa pusei. Pēc 2001. gadā izcīnītajām uzvarām abos regates posmos «Latvijas Kuģniecība» vēlējās savu logo arī turpmāk redzēt plašsaziņas līdzekļos kā fonu stāstam par «Spaniel» kārtējiem piedzīvojumiem. Bez šī atbalsta mēs regāti varētu vērot vien ar interneta palīdzību. Sudraba burinieku redzējām tuvplānā, kad ieradāmies apsveikt šīs balvas ieguvēju – Francijas šoneri «Tante Fine». Jāatzīst, ka šonera atraktīvā komanda to bija godam pelnījusi. Ļoti ceru, ka «Gadagrāmatas» lasītāji varēs šo komandu skatīt kopā ar citām šā gada 10.–13. augustā, kad lielais festivāls notiks Rīgā. Bet nu visu pēc kārtas.

Regates «Cutty Sark Tall Ships' Races 2002» maršruts bija sastādīts īpatnēji. Ja parasti ir četras ostas un divi sacensību posmi, tad šogad starta vietas bija divas – Alikante Spānijā un Bresta Francijā. Katrs kuģis varēja izvēlēties vienu no šīm ostām, no kurām startēja divi atsevišķi sacensību posmi: no Vidusjūras, tātad no dienvidiem, Alikante – Malaga – Lakorunja un no ziemeļiem Bresta – Lakorunja. No Lakorunjas jau kopā apvienotā flote devās kruīza braucienā uz citu Biskaja līča ostu Santanderu, kur sākās pēdējais sacensību posms uz Portsmutu Lielbritānijā. Gan kapteiņi Gunārs Šteinerts un Vilnis Didrihsons, gan komandas veterāni un jaunpieņēcēji bija apņēmības pilni – dodamies uz Alikanti Vidusjūrā! Ceļš uz Alikanti bija iespēja aplūkot daudzas jaunas, mums nezināmas Spānijas ostas, izburāt cauri Gibraltāra šaurumam un pabūt Āfrikā. Jahtai tā bija atgriešanās – 1989. gadā «Spaniel» bija Alikantē «Dzintara ceļa» ekspedīcijas laikā. Komandai tas nozīmēja rūpīgu plānošanas darbu, jo komandas pilnīgi vai daļēji tika mainītas gan Zebriģe un Lisabonā ceļā uz Vidusjūru, gan katrā regates ostā. Tādā veidā 42 burātājiem tika dota iespēja piedalīties gan burājumā uz startu un no finiša, gan sacikšu posmos. No visiem dalībniekiem 14 burāja uz «Spaniel» pirmoreiz.

Žurnālistus, kas 30. maijā kuplā pulkā bija ieradušies uz preses konferenci Andrejostā, mazāk interesēja mūsu plāni, vairāk – vai Rīga būs gatava uzņemt regāti 2003. gadā un kas tiek darīts, lai mēs to paveiktu godam, jo mūs pavadīt bija ieradies gan Rīgas domes priekšsēdētāja vietnieks S. Dolgopolovs, gan Rīgas Brīvostas pārvaldes pārstāvji. Visas amatpersonas apgalvoja, ka viss būs labākajā kārtībā, un uz brašo solījumu fona «Spaniel» devās ceļā. Pēc pāris nedēļām uz Brestu devās otra Latvijas jahta «Sparta», lai mūs satiktu jau Lakorunjā.

Pa ceļam uz Vidusjūru iegriezāmies Ventspilī un Liepājā, jo mūsu mērķis bija ne tikai piedalīties regatē. Visās regates ostās bijām paredzējuši stāstīt ne tikai par Rī-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



gu, bet arī par Liepāju un Ventspili un citu kuģu kapteiņus un komandas aicināt nākošgad apmeklēt šīs ostas kruīza posma laikā. Ventspils piedāvājums dažiem dalībniekiem skanēja īpaši vilinoši – ne tikai plaša programma, bet līdz pat 5 tonnām degvielas par velti katram kuģim, kurš ieradīsies Ventspili! Tā nu «Spaniel» rindukos saliktajām mūsu tradicionālā atbalstītāja «Aldara» produkcijas kastēm pievienojās gan «Līvu alus» no Liepājas, gan «Užavas alus» no Ventspils un informatīvie materiāli par Latvijas lielākajām ostas pilsētām. Te nu vietā atcerēties, ko pirms vairākiem gadiem teica meksikāņu kadeti: «Mēs esam savas valsts sūtņi Eiropas ostās, tāpēc mūsu burinieks nekad nevar uzvarēt, jo tas ir pārāk smags – reprezentācijas nolūkos piekrauts pilns ar meksikāņu ēdieniem un dzērieniem.» Atstājot Liepāju, «Spaniel» komanda jutās līdzīgi. Komandai bija atļauts iztukšot pirmo alus kasti tikai Līgo vakarā Lisabonā.

Ar levu Eihmani esam kolēģi, ikdienā viņa ir mūsu biroja administratore un vienlaikus studē vadību zinības. Uzaicināju viņu pievienoties mūsu komandai.

leva stāsta: «Kas mani aizrāva, uzkāpjot uz jahtas pirmoreiz un aizburājot tepat līdz Rīgas jūras līcim? Uzkāpjot uz jahtas, tu it kā aiz sevis aizver durvis no pasaules, kas paliek krastā, un nonāc citā pasaulē, kur viss ir savādāk. Man svarīgi bija ne tikai tas, ka pirmo reizi biju uz jahtas, bet arī tas, kā 17 x 4 metru teritorijā sadzīvo deviņi cilvēki, kuri ikdienā nav kopā. Teorētiski es apzinājos, ka var būt dažādas garstāvokļu svārstības, bet pavisam kas cits ir redzēt to dzīvē... Tas ir visistākais realitātes šovs, tikai neviens mūs nefilmē.

Es biju bijusi pie Baltijas jūras un Ziemeļjūras, no krasta man tās šķita vienādas. Tāpēc biju pārsteigta, kad, iebraucot no Baltijas jūras Ziemeļjūrā, redzēju, ka starpība ir tik liela. Gribēju vēl vairāk izjust viņu un vēja stiprumu, bet kas to zina, vai tad es gribētu burāt arī šogad. Tagad pilnīgi noteikti zinu, ka gribu. Durvis uz to pasauli es aizvēru brīdī, kad, atgriežoties no Beļģijas, izkāpu no autobusa Rīgā. Līdz 2003. gada sezonai.»

Ronalds Jansons, saukts Ronis, ir mēbeļu galdnieks. «Spaniel» projektā viņš piedalījās ceturto gadu. Pirmoreiz nokļuvis uz jahtas 17 gadu vecumā, līdz 2002. gada regatei Ronis bija uzkrājis vērā ņemamu burāšanas pieredzi gan jahtas nogādāšanā starta vietā, gan regatēs, tādēļ pienāca laiks uzņemties atbildību arī par citiem.

Tas jūtams arī viņa stāstījumā, kur krastmalas *tusiņi* viņam vairs nav prioritāte: «Protams, burājot esmu apskatījis daudzas Eiropas ostas un paplašinājis savas zināšanas. Taču šogad man nozīmīgākais, piedaloties braucienā no Rīgas līdz Lisabonai, bija tas, ka vareju būt maiņas vecākais. Apzinoties šādu atbildību, vēlejos nepievilgt pats sevi un tos, kuri bija man to uzticējuši, taču biju nonācis sarežģītā situācijā. No vienas puses, man vajadzēja būt stingram, bet, no otras puses, vēlejos būt draudzīgs pret saviem komandas biedriem. Ceru, ka viņi mani saprata, ja dažkārt izteicu kādu stiprāku vārdu un pacēlu balsi, jo jahta nav ne kosmētiskais salons, nedz arī kūrorts, kur var tikai atpūsties. Šeit ikviens ir atbildīgs gan par savu,





Uģis Kalmanis.

gan citu cilvēku dzīvību, un tāpēc pastāvīgi jārēķinās citam ar citu un jāuztur jahta pilnīgā kārtībā. Iedomājieties, kas notiktu, ja vētras laikā, kad ikvienam ir savi pienākumi, kāds pakluptu aiz nesakārtotām šotēm vai pa roku galam nomestām somām? Lai atrastu burāšanai piemērotus cilvēkus ar sacikšu garu, atbildības izjūtu, entuziasmu un milzīgu vēlmi burāt, paiet ilgs laiks. Ļoti žēl, ka dažādu iemeslu dēļ dažu šādu burātāju vairs nav mūsu komandā...»

Arhitekta Līga Platais jau ceturto gadu piedalījās «Spaniel» ekspedīcijās. Sacensību drudzi viņa atstāj vīriem, bet pati piedalās tā saucamajā «jahtas pārdzišanā» vai regates kruīza posmā, t.i., ar jahtu apceļo pasauli. Kas gan būtu Ligo vakars un Jāņu diena Lisabonā bez Līgas un Jāņa? Bija abi, bet svinēšana sanāca mazliet savādāka.

Līga stāsta: «Lisabonā komanda ieburāja krietni apsvīlusi, jo lielākoties bija apmācies un lija, un kad nu uzspīdēja saule, visi grāba, ko varēja. Daži apsvīla tā, ka lāgā nevarēja pat apsēsties.

22. jūnijā vakarā mums bija Ligo vakara ģenerālmēģinājums Lisabonas jahtklubā krodziņos, kas raksturīgi ar to, ka tur ir ļoti uzmācīgi puķu pārdevēji. Tie nevis vienkārši staigā ap galdiņiem kā pie mums, bet, redzot, ka kompānijā ir arī meitenes, tikmēr neliekas mierā, kamēr vīrieši kaut ko nopērk. Tad nu Ronis parādīja, ka latvieši mīl puķes, un nopirka nevis vienu ziedu, bet visus, ko viens pārdevējs piedāvāja. Lai zina, kas ir latvieši! Dejoja visi ar kapteini Vilni priekšgalā. Jau svīda gaisma, kad beidzām apstaigāt krodziņus. 23. jūnijā gribējām to atkārtot, bet viss

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



iznāca jau stipri bālāk.

Portugāļi 23. jūnijā svin svētā Žuana dienu. Neskatoties uz spilgto saules gaisu, vecpilsētas šaurajās ieliņās visu dienu deg krāsainas spuldzišu virtenes, pa vidu spīdīgi izgreznojumi, nu tādas kā krievu jaungada eglītes. Izskatījās, ka tie, no vienas puses, ir reliģiski svētki, no otras, tīri sadzīvisks *tusiņš* ar iedzeršanu. Kad desmitos vakarā pārnācām no pilsētas uz jahtas, iedzērām tikai dažus alus un, tā kā bijām Portugālē, kādu glāzi portvīna, bet tas arī viss, jo bijām pārguruši no pilsētas apskates un iepriekšējā vakara ģenerālmēģinājuma. Vakārā dažādos pilsētas rajonos bija salūts, tik ilgs, ka nevarējām beigas sagaidīt.

Man kā arhitektei bija interesanti apskatīt gan Lisabonai raksturīgās apgleznotās flizes uz māju fasādēm, gan jauno arhitektūru izstādes «Expo-98» rajonā, gan seno karaļu pilsētu Sintru. Patika tas, ka Lisabonas vecpilsētā mājas ir tādas, kādas tās ir, neviens nepūlas iztaisīt no tām konfektes. Labprāt kādreiz Portugālē atgrieztos...»

Kapteinis Vilnis Didrihsons, tāpat kā pārējie, ar jahtu uz Vidusjūru devās pirmreiz: «Burājot caur Gibraltāra šaurumu, novēroju ūdens masu ciņu, kas veidojās starp pastāvīgo ūdens plūsmu no Atlantijas okeāna uz Vidusjūru un paisuma radieto ūdens plūsmu pretējā virzienā. Uz ūdens virsmas veidojās neparasti viļņi – kā vārošā zupas katlā, troksnis bija tāds, it kā ātrvilciens drāztos pa sliedēm. Un tas visapkārt jahtai tumsā līdz trijiem naktī, pēc tam viss noklusa, un straume mūs nesa uz Vidusjūru ar 2,5 mezglu ātrumu, papildinot jau esošo ātrumu 7 mezgli vēja iespaidā.»

Turpina Līga: «Sešos no rīta dūmakā parādījās melns kalns – Spānijai piederošā Seuta Ziemeļāfrikā. Pati pilsēta ir garš un šaurs zemesrags, viscaur jūtama militāristu klātbūtne, visur klintīs armijas bāzes, ostā ik pa gabalam karakuģi, cietoksnī garnizons gatavojās armijas parādei. Par tuvojošos militāro konfliktu, kad Maroka pēc dažām dienām okupēja vienu no Spānijai piederošajām salām, gan nekas neliecināja...»

Āfrika izpaudās tādejādi, ka bija stipri netirāks, musulmaņu sievietes ar aizsegām sejām, daudz veikaliņu ar metālkalumiem un ādas izstrādājumiem. Tirgū izpētījām visas vietējās zivis un visādus krabjus, nopirkām garneles. Garneles «Spaniel» gaumē pagatavo šādi: vāra 8–9 minūtes, tad uzspiež citronu un pievieno nedaudz oliveļļas. Pasniedz kopā ar portugāļu baltvīnu «Alfonso III». Desertā sulīgas svaigas viēģes, pasniedz uz viēģes lapas. To visu notiesā, burājot no Āfrikas uz Eiropu.»

Vārds kapteinim Vilnim: «Gibraltāra osta atradās 15 jūdžu attālumā. Iebraucot jahtklubā, uzzinājām, ka jāmaksā uzreiz par visu diennakti un tikai angļu mārciņās. Toties eksotika visapkārt. Eleganti hoteli piekrastē, vecpilsēta ar palmu ieskautām divu triju stāvu ēkām, iespaidīgs kalns ar nocietinājumiem vēl no kara laikiem. Ar trošu tramvaju pacēlāmiem 100 metru virs pilsētas un pēc tam kājām uzkāpām līdz kalna virsotnei. Nocietinājumu ejās vienīgie iemītnieki bija pērtiķi, kuri to vien gaidīja, kā izraut kaut ko ēdamu no tūristu rokām. Ja neko nedod, tie aizgriežas un nelauj sevi fotografēt. Skats no virsotnes uz pilsētu un Gibraltāra līci ir kolosāls, var





Buru parāde Santanderē.

saredzēt pat Āfrikas krastus, kuri tīti vieglā dūmakā. Gibraltāra līcī bija noenkurojušies divi lieli kuģi. Izrādās, ka tā ir vienīgā vieta 100 jūdžu rādiusā, kur var mierīgi stāvēt uz enkura un gaidīt kravu, jo šeit no trijām pusēm līci ieskauj kalni, nav ne vēja, ne straumes iespaida.»

Ligai kā jau arhitektei savi novērojumi: «Gibraltārā uzreiz varēja pateikt, ka tā ir angļu teritorija: pie katras mājas Lielbritānijas karogs, visur sarkanās pastkastītes. Pašā raga galā pie bākas «Last shop in Europe», tāds tas arī izskatījās – vientulīgs apmūrēts konteiners, pie tam vēl slēgts. Bija skaidrs, ka tas nu tiešām ir Eiropas gals. Lidosta ar īsāko skrejceļu Eiropā. Mūsu komandas biedrs Māris Zvaigzne zināja teikt, ka lidotāji turp lido nelabprāt, jo skrejceļš pat tā kā mazliet par īsu un beidzas jūrā.

Vidusjūrā burāt ir patīkami – gaisa temperatūra +34, ūdens temperatūra +27. Ja uzpūš vējš, tas ir tik silts, ka nav jāapgērbjas, var stāvēt pie stūres peldkostīmā. Bet laiks strauji mainās – dažās stundās no pilnīga bezvēja līdz stipram vējam. «Spaniel» garums ir 17 metri, un mums visur bija par maz vietas, jo jahtu ostas paredzētas maksimums 15 metrus garām jahtām. Tā Malagā pietauvojāmie vietā, kas vēlāk bija paredzēta «Cutty Sark» regates dalībniekiem. Tobrid tur bijām tikai mēs, kāds karakuģis un krastā milzīgas žurkas.

Krastā iemācījāmie sekot vietējām paražām. No 13.00 līdz 17.00 visi normāli cilvēki atpūšas un krāj spēkus vakaram. Sākumā mēs uzvedāmie kā kārtīgi tūristi – jāpaskata kārtējais cietoksnis, jāuzrāpjas kārtējā kalnā. Saule ir tieši virs

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





Komandu parāde Santanderā.

galvas, nekur nav ēnas, karstums atstarojas no visiem akmeņiem. Ja pāris stundas pastaigā, esi kā vārīta zivs un nakts dzīvei nederīgs. Bet istā dzīve sākas ap pusnakti, tad visur tik pilns ar cilvēkiem, ka nevar cauri izspraukties, visur satiksmes sastrēgumi.»

Vilnim savs kapteiņa redzējums: «Visās mazajās pilsētiņās pie centrālās ielas, kas ved gar krastmalu, ir jahtu piestātnes ar visu servisu, hoteli, bāri, peldbaseini. Kartahenas jahtklubā ir kādas 1000 jahtu stāvvietas, labs serviss. Paša vecpilsētā vēl no romiešu laikiem neatjaunots amfiteātris, kur katru vakaru notiek koncerti. Tajā vakarā bija slavenības no Brazīlijas. Visiespaidīgākais ir skats uz piekrasti *La Manga*. Tā ir šaura smilšu kāpa 20 km garumā, kas nosedz līci ar atstātu nelielu kānālu jahtu ieiešanai. Uz kāpas uzbūvēts vairāk nekā simt 10–12 stāvu ēku ar lodžijām. Vairākumā hotelu ir vienistabas vai divistabu dzīvokļi ar virtuvi, lai tūristi varētu sev pagatavot pusdienas no bagātīgajām jūras veltēm, kuras var svaigas iegādāties katru dienu vietējā tirgū. Jahtklubā ir vismaz 5000 jahtu stāvvietu, apkārt bāri, kafējnīcas, deju zāles, kazino, viss darbojas līdz pēdējam apmeklētājam.»

Pēc piecu nedēļu ceļojuma «Spaniel» nonāca Alikantē, kur sākās pirmais sacensību posms. Par pašu pilsētu nevienam no komandas šodien nekas īpašs nav sakāms – vieni jau bija Spānijas saulē saguruši, otriem svarīgāks liekas tas, kas notika vēlāk – jūrā. 8. jūlijā tika dots starts regates sacensību posmam Alikante – Malaga.

Brivmāksliniekam Edgaram Kupčam šī bija jau ceturrtā regate: «Tūlit pēc starta Alikantē izvirzījām sev mērķi cīnīties par uzvaru absolūtajā vērtējumā un balvu





«Pirmie, kas šķērsojuši finiša līniju». Pirmās divas dienas mēs arī turējāmies visas flotes priekšgalā. Bet tad iestājās bezvējš, kuru papildināja pretvīlis, kas visus dalībniekus burtiski skaloja atpakaļ. Stāvēšanai uz vietas nav vajadzīga superjahta, var iztikt arī ar gumijas laivu – rezultāts nemainīsies. Smagākus kuģus straume nes mazāk, tādēļ mūs lēnītēm, gandrīz stāvot uz vietas, apsteidza trīs burinieki. Tikai vēlāk pamanījām, ka bezvēja zonā esam iekļuvuši pret *Capo de Gata* jeb Kaķenes ragu. Kā zināms, spanieli taču baidās no kaķiem!»

Posmā Alikante – Malaga «Spaniel» savā klasē piecu jahtu grupā izcīnīja 1. vietu, kopvērtējumā 19 dalībnieku konkurencē – 4. vietu.

Turpina Edgars: «Malagā vietējie teica, ka visā flotē ir pamanāmas tikai divas jahtas – spāņu «Fast Ferrari» un «Spaniel», jo šīs abas jahtas pirmās ienāca ostā, stāvēja blakus un uz «Fast Ferrari» notika aktīvi *tusiņi*, kurus atbalstījām arī mēs. Bet «Spaniel» pārspēja «Fast Ferrari» ar to, ka neviena cita jahta vietējiem tā neiepatikās, lai kāds spānis dotos līdzī nākamajā sacensību posmā kā komandas loceklis. Par komandas locekli pieteicās mūsu sakaru virsnieks (tādi katrā ostā ir katram buriniekam un jahtai), Malagas Universitātes students datorgrafīķis Marko Terzins.

Malaga palikusi atmiņā ar savu «Crew party» jeb komandu ballīti, te nu Rīgai būtu ko pamācīties. Īstenībā to varētu saukt par *steika* ballīti. Citās regates ostās bija tā – ja laikus rindā neiestāsies, vari palikt neēdis. Malagā varēja mierīgi nogaidīt, kamēr vairāk izbadējušies tiek pie steika, un tad mierīgi izvēlēties savu gabalu. Spāņu viesmīlība gan Malagā, gan vēlāk Lakorunjā izpaudās arī tādējādi, ka vīnu un alu lēja, neskatoties, vai tev ir atlicis kāds no trim piešķirtajiem dzērienu žetoniem vai ne. Un, kad vīns un alus bija beidzies, tad tas nevienam vairs nebija arī vajadzīgs...

Burāšanā diemžēl iespaidīgākos brīžus bieži vien nevar nofotografēt, jo, kad jūra iet kopā ar debesīm, nevienam nav laika domāt par fotoaparātu. Tieši tā notika, burājot no Malagas uz nākamā sacensību posma starta vietu pie Kadisas Atlantijas okeānā. Brauciens sākās ap trijiem naktī pilnīgā tumsā zem skaidri zvaigžņotām debesīm. Apmēram pēc stundas sāka pūst vējš, kas sākumā mums likās kā ceļavējš. Tomēr tas tik strauji pieņēmas spēkā, ka bija jānoņem visas buras, nepaguvām ierēvēt grotburu. Vēja ātrums sasniedza 40 mezglus. Viļņi atgādināja tos, kas redzami, kad stiprs vējš dzen viļņus Daugavā pie molu galiem. Viļņi bija īsi un stāvi, tādēļ, kuros nav vēlams kļūdināties stūrējot, citādi jahtu var apgāzt. Daudz netrūka, ka tā būtu noticis arī ar mums – vēl mazliet, un buras būtu ūdenī. Viss notika tik ātri, ka nepaspējām nobīties. Pirmoreiz sapratu, kāpēc pieredzējuši kapteiņi saka, ka stāvot pie stūres, nedrīkst pat sarunāties, jo jau mutes atvēršana vien var bīstami novērst uzmanību no stūrēšanas. Visi atzina, ka kārtējo reizi «Spaniel» ir izglābis komandu, jo tas tomēr ir galvenais komandas loceklis, tikai pēc tam kapteinis un mēs pārējie. Mēs tā īsti nesapratām, vai būtu labi, ja tā notiktu sacensību laikā, jo sacīkšu drudzī mēs varbūt būtu savārijuši kādas ziepes. Vairākas jahtas šajā pārgājienā uz startu saplēsa spinakerus, bet čehu «Hebe III» pazaudēja dzenskrūvi.



Tai pašā laikā man bija grūti noturēties, lai neatdotu stūri kādam citam un nesokrietu kajītē pēc fotoaparāta, lai nofiksētu fantastiskos skatus un apkārt notiekošo. Kādu divu triju kabeļtauvu attālumā stāvēja pamatīgs Spānijas karakuģis ar jūrniekiem uz klāja, tie vaļējām mutēm skatījās uz jahtu, kas ar neierēvētu grotu ar 17 mezglu ātrumu aiznesās viņiem garām. Iespējams, ka viņi uzjautrinājās par mums, tāpat kā mēs par viņiem, jo mums šķita jocīgi viņu kuģa milzīgie izmēri attiecībā pret to, mūsaprāt, sīko konfliktu, kad pieci marokāņi bija uzrāpušies uz vienuļas Spānijai piederošas salas.

Neilgi pēc starta uzvilkām buru, kuras izmēri neatbilda sacensību noteikumiem. Diemžēl to mēs sapratām tikai pēc buru pārmērīšanas Lakorunjā. Gribu uzsvērt, ka mēs negribējām pārkāpt noteikumus, šī bura mums vairāk traucēja, nekā palīdzēja, un pēc pusstundas mēs to nolaidām, lai nekad vairs neuzvilktu. Jāatzīst, ka mūsu vaina bija tā, ka kapteinis nebija pietiekami rūpīgi iepazinies ar sacensību noteikumiem. Pēc Lakorunjā saņemtās mācības daudz kas no šī posma sacensību momentiem ir aizmirsis, prātā palicis tikai tas, ka garajā ceļā no Kadisas līdz Lakorunjai nebija divu vienādu saullēktu un saulrietu, jo jūrā nav divu vienādu dienu...»

No «Spaniel» dienasgrāmatas: «Finišējām 23. jūlijā 02.38 pēc Latvijas laika. Sešos no rīta bijām Lakorunjas ostā. Šīs dienas bija smagas, jo bija zibens, bezvējš, mākoņi, migla un vētras visdažādākajās kombinācijās. Mainījām buras un centāmiem apdzīt «Fast Ferrari». Pedējās jūdzes bija īpaši smagas, jo vajadzēja iet cieši pie vēja, lai varētu sasniegt finišu. Komanda pēc septiņām jūrā pavadītajām dienām bija priecīga izkāpt krastā.»

Šodien, kad to dienu emocijas aiz muguras, Edgars konstatē: «Lakorunjā sapratām, ka beidzot esam kļuvuši savējie starptautiskajā burāšanas mācību saimē, jo, mūsaprāt, nenozīmīgos pārkāpumus, kas izšķirīgi neietekmēja to, ka pēc laika koeficienta uzrādījām labāko rezultātu savā klasē, mums uzskatīja par tik smagu pārkāpumu, ka tikām diskvalificēti. Tātad mūs respektē un ar mums rēķinās. Ja mēs būtu iesācēji vai rezultātu tabulā kultos kaut kur pa vidu, iespējams, šos noteikumu pārkāpumus mums piedotu.»

Tomēr galvenais bija komanda. Ja parasti pēc izcīnītām uzvarām mēs komandu parādē centāmiem iet pirmie – ļauj to mums vai ne, tad šoreiz apzinājāmiem savu vietu un nostājāmiem gājiena galā. Bet, neskatoties uz to, pēc pirmajām divām noslotajām kabeļtauvām dzima jaunais komandas sauklis: «Ar mums vēl nav cauri!»

Man pašam regate sākās Lakorunjā, kur ierados Rīgas delegācijas sastāvā. Rīgas vicemēram Sergejam Dolgopolovam un Rīgas biroja vadītājam Ivetai Grigulei tā bija gan iespēja redzēt, kā izskatās pilsēta šā festivala laikā, gan kopīgi ar citu 2003. gada regates pilsētu pārstāvjiem pieņemšanā uz burinieka «Alexander von Humboldt» uzrunāt flotes kapteiņus, aicinot tos nākamgad apmeklēt Rīgu. Iepazīstināju Rīgas pārstāvjus ar daudziem kapteiņiem, apmeklējām buriniekus, patukšojām «Spaniel» atvestos bukletu krājumus. Personīgie kontakti un informatīvie materiā-





li nozīmē ļoti daudz, jo vairākumam kapteiņu Baltijas valstis joprojām neizsaka neko vai izsaka ļoti maz. Kā man teica Beļģijas jahtas «Freja» kapteinis, «...bet līdz jums taču ir tik tālu un pie jums vasarā ir tik auksti...». Tad nu nācās paskaidrot, ka, ja nu kaut kur patlaban ir saulains, silts un sauss laiks, tad tas ir tieši Latvijā, jo gan Lakorunjā, gan tālākajā ceļā līdz Santanderai visā Spānijas Biskajas līča piekrastē gandrīz katru dienu lija vai bija apmācies. Poļu burinieka «Pogoria» kapteinis Andžejš Šleminkis bija neizpratnē: «Kur mēs esam – Spānijā vai Skotijā?!»

Apbalvošanas ceremonija Lakorunjā sarūgtināja arī jahtas «Sparta» komandu. Posmā Bresta – Lakorunja savā klasē C II «Sparta» izcīnīja 3. vietu, taču par spinakera bomja atrašanās uz jahtas klāja tika pieskaitīts soda laiks, un rezultātā «Sparta» atradās 12. vietā. Arī iepriekšējos gados spinakera bomji atradās uz mūsu jahtām, mums likās, ka regates pieteikuma veidlapā džentlmeniski bijām apņēmušies to nelietot, jo burājam klasē bez spinakera. Sacikšu komiteja uzskatīja, ka veidlapā esam paziņojuši, ka bomja uz jahtas nav. Lai izvairītos no turpmākiem pārpratumiem, Santanderā aiznesām bomjus un mēs arī savu nepareizo buru uz Sanktpēterburgas burinieku «Mir» paglabāšanai līdz Portsmouthai. Krievu jūrnieki jokoja: «Ka tikai mūs nediskvalificē – mums taču uz kuģa nepareiza bura un divi bomji...»

Iepriekšējā komanda no Lakorunjas ar sarūgtinājumu sirdi devās mājup, jaunā komanda noskaņojās kruīza braucienam un cīņai pēdējā sacikšu posmā. «Spaniel» komanda vienmēr cenšas izmantot kruīza posmā piedāvāto iespēju daļēji mainīties ar citu kuģu komandām, šoreiz ar kadetiem no «Mir».

Viens no tiem, kas devās uz «Mir», bija Latvijas radio ārzemju ziņu redaktors un «Spaniel» «sabiedrisko attiecību speciālists» Uģis Lībietis, kam šī bija trešā regate.

Uģis atceras: «Pēc mūsu komandas menedžera veiksmīgām sarunām ar «Mir» kapteini mēs uzreiz sajūtāmies it kā nedaudz privilīģētākā stāvoklī salīdzinājumā ar jauniešiem no citiem kuģiem. Kaut vai tādēļ, ka mums abiem ar Jāni Dupatu uzreiz tika piedāvāta divvietīga matrožu kajīte, kā arī pusdienošana kopā ar ekipāžu. Pārējiem ārvalstu praktikantiem bija jāmitinās divpadsmitvietīgos kubrikos. Vēlāk gan arī mūs pārceļa uz šādiem kubrikiem, lai atbrīvotu vietu kādam laulātam spāņu tūristu pārim. Tā nu arī nonācu vienā kubrikā ar astoņiem krievu kursantiem, kā arī angļi, poli un spāņi. Ēst gan mums joprojām ļāva kopā ar apkalpi. Kamēr pārējie praktikanti baudīja maltītes no metāla bļodiņām un dzēra tēju no stikla glāzēm, mēs ar Jāni ēdām pie klātiem galdiem. Jāpiebilst gan, ka vēlāk tiešo pienākumu pildīšanā – buru vilkšanā vai misiņa pulēšanā – nekādas atlaides mums netika dotas.

Abi tikām iecelti priekšējā jeb fokmasta maiņā, kas dežūrēja no 4.00 līdz 8.00 rītā, kā arī no 16.00 līdz 20.00. Pirmais lielais pārbaudījums bija kāpšana mastā. Biju apņēmies neko tādu dzīvē nedarīt, jo baidos no augstuma, taču šoreiz izlēmu pārvarēt bailes un riskēt. Izdevās uzkāpt pat līdz trešajai rājai, kas atrodas aptuveni 35 metru augstumā. Tad gan sapratu, ka tālāk iet mani nepiespiedis neviens. Vēlāk pēc nokāpšanas no masta savas maiņas bocmanim un pārējiem kursantiem skaidri pateicu, ka «mani tur augšā vairs neuzdzīsiet!». Šī mana prasība tika uzņem-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Jānis Ēlerts un Uģis Kalmanis «Mir» mastā.

ta ar smaidu, bet bez iebildumiem, jo arī pastāvīgajā kuģa apkalpē esot puīši, kas nekad mastā nekāpjot, bet nepieciešamības gadījumā esot spējīgi uzkāpt tikai līdz pirmajai rājai. Jutu, ka neesmu tas švakākais pulveris!

Pirms buru uzvilšanas uz kuģa tiek izsludināta buru trauksme jeb *напыхиві аврал*. Tas ir kursantu lielākais bieds, jo pat nakts vidū trauksmes gadījumā uz klāja jāierodas visiem, arī tiem, kuri atpūšas pēc maiņas. Kad sāka uzvilkt buras, sākumā nevarējām saprast, ko darīt, kur skriet, kam piekerties. Likās – pilnīgs *bardaks!* Vēlāk gan mūsu maiņas puīši izskaidroja – atceries savas maiņas kolēģus, skrien tur, kur viņi skrien, un velc to galu, ko velk viņi. Pārējo ar laiku sapratīsi pats! Tā arī bija, jo jau pirmās dienas vakarā kaut kāda saprašana bija radusies, bet ceturtdajā dienā paši zinājām, kur jāskrien un kas jādara.

Kādu dienu pie mums abiem pienāca vecākais instruktors Nikolajs Nikolajevičs (komandas vidū saukts vienkārši par Nikniku) un piedāvāja mums aiziet uz ... pirti. Nekad vēl nebiju bijis saunā, kas šūpojas! Sajūtas vienkārši ideālas – jūras vidū ieiet pirti! Angļu puisis Fils teica, ka viņš arī kaut ko tādu piedzīvojis pirmo reizi. Laikam tāpēc arī nogulēja vakara maiņu. Es savukārt pēc pamatīgās karsēšanās un pirti neiztrūkstošā alus biju tā noguris, ka pamodos tikai pēc rīta maiņas...

Četras uz «Mir» pavadītās dienas kopumā izvērtās par ļoti patīkamu piedzīvojumu. Iepazinos gan ar lielāko daļu kursantu, gan matrožiem, bocmaņiem, instruktoriem. Vēlāk jau citās ostās, ejot pa ielu, mūs sveicināja gandrīz vai visi «mirieši», atpazīna arī citus mūsu komandas locekļus, stāstīja savus priekus un



savas bēdas. Starp citu, izrādījās, ka vairāki komandas locekļi ir latvieši vai vismaz kaut kādā veidā saistīti ar Latviju. Piemēram, kad mūsu bocmanim Igoram, kuram radi dzīvo Latvijā, tika iedots reklāmas materiāls par Ventspili, viņš paskatījās un teica: «Вента! О, у нас так корову звали!» (Venta! O, mums tā govi sauca!)

Ir ļoti grūti aprakstīt visas emocijas un iespaidus, kas gūti uz krievu burinieka, taču, ja būtu iespēja atkārtot šādu braucienu, darītu to ar lielāko prieku! Turklāt, kā teica «Mir» komandas locekļi, mums ar Jāni «Mir» durvis vienmēr būšot atvērtas – gan pusdienām, ja nepieciešams, gan darbam, ja pašī vēlamies!»

Savukārt krievu puisi Ivans un Vitalijs nonāca uz «Spaniel». Abi uz jahtas bija pirmoreiz. Sevišķi liels pārdzīvojums tas bija Vitalijam, jo viņš ļoti bija vēlējis pamēģināt burāt, bet pie mums nokļuva nejaušības pēc. «Mir» kapteinis bija paredzējis, ka uz «Spaniel» nāks kāds matrozis, bet tas pēc vakara izpriecām bija aizgulejies, un tādēļ viņu nomaiņa Vitalijs. Puiši bija sajūsmā, jo atšķirībā no lielā burinieka, kur tu esi tikai maza skrūvīte, uz jahtas katra cilvēka klātbūtne un līdz ar to svarīgums ir pavisam citi lielumi. Mācījām viņiem gan stūrēt, gan nospraust kursu, gan apgūt jahtas navigācijas aparāturu. Bijām patiesi internacionāla ekipāža, jo spānis Marko lūdza atļauju turpināt ar mums ceļu līdz Santanderai. Mums «spāņu mēle» atvieglāja sazināšanos ar mazajām ostām, kurās pa ceļam piestājam.

Pirmā no tām – Viveiro – atmiņā palikusi kā neliela zvejnieku osta un spāņu mazpilsēta ar šaurām un stāvām ieliņām, ko ieskauj drūmas viduslaiku mājas un baznīcas. Lija kā Skotijā, un nekādas lielas vēlēšanās staigāt pa pilsētu nebija. Savukārt ostas angārā bija noorganizēta «Crew party» ar spāņu vīnu un spāņu uzkodām. Tas mazliet kļiedēja lietus radīto vilšanos par saulaino Spāniju.

Nākamā pietura – Ribadeo, pēdējā mūsu apmeklētā osta Galicijas reģionā. Lākorunajā kapteiņu instruktāžā tika izdalīti informatīvi materiāli par ostām, kas gatavas uzņemt dalībniekus, taču netika paskaidrots, kas katrā ostā gaidāms un ko vērts apskatīt. Tā nu tikko piestājam Ribadeo jahtklubā, blakus esošās jahtas burā-



Pasauleslavenais burinieks «Mir».

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



tāji paskaidroja, ka tūlīt jādodas uz «Crew party». Izveda ārā no pilsētas uz kādu nelielu krodziņu, kura vienīgie viesi bija regates dalībnieki. Organizatori bija asprātīgi izdomājuši, kā mums parādīt pilsētiņas jaukumus. Autobusā katram tika iedoti trīs taloni no trīs dažādiem bāriem, ar šiem taloniem otrs dzēriens par brīvu. Par pirmo samaksā pats. Kad «Crew party» beidzās, atpakaļceļā autobusi piestāja nevis jahtklubā, bet pie šiem bāriem. Nu, ja jau reiz esam pie durvīm pievesti, jāiet iekšā. Pēc kāda brīža, kad bijām jau tā ērti iekārtojušies un savu otrā dzēriena talonu izlietojuši, vietējais gids palika tāds nevalīgs – vajagot tak apskatīt arī citus bārus... Nākamajā dienā bija jādodas tālāk. Žēl, ka laika tik maz, tūristu iecienītāko apskates objektu – 10 km attālumā jūras krastā esošās viļņu izgrauztās klintis – neredzējām.

Cudiljero – nelielā zvejnieku pilsētiņā – nokļuvām vēlu vakarā. Paslēpusies starp klintīm un novietojusies nogāzēs, tā no jūras gandrīz nav pamanāma, bet atmiņā palikusi ar saviem zivju krodziņiem. Nogaršojām gan kalmāru gredzenus, gan garneles ķiploku mērcē.

Hihona ar 275 tūkstošiem iedzīvotāju ir Astūrijas reģiona lielākā pilsēta ar tiešu aviosatiksmi ar Londonu un Parīzi. Tās divtūkstoš gadu ilgā vēsture ir sākusies romiešu laikos, no kuriem šodien kā kultūras piemineklis mūsu apskatei tika piedāvātas arheoloģiskajos izrakumos atklātās romiešu pirtis. Gida pavadībā izstaiģājām pilsētu, uzzinājām daudz interesanta. Vakara vecpilsētā rokkoncerts. Varu pievienoties Līgas iespaidiem par nakts dzīvi Spānijā: patiešām, pēc pusnakts viss tikai sākas – grūti izspraukties cauri ļaužu pūļiem, kas aizņēma visu laukumu, kur notika koncerts, un tuvākās ieliņas ap to. Dabūt vietas pie galdiņa uz ielas kādā no daudzajiem krodziņiem praktiski neiespējami.

Un tad jau klāt arī Kantabrijas reģiona galvaspilsēta Santanderā. Kuģi – regates dalībnieki bija novietoti ļoti pārskatāmi apmeklētājiem, burinieki pietauvoti ar bortu pie piestātnēm, jahtas perpendikulāri krastam, bet diemžēl pārāk tuvu tam. Jūtāmies kā izlikti aplūkošanai zoodārzā, jo vienmēr atradās kāds dikdienu bariņš, kas stāvēja krastmalā un vienkārši vēroja, kā notiek dzīve uz jahtas. Drīz vien tas sāka kaitināt...

Daži no oficiālajiem regates pasākumiem Spānijā notika ar vērienu, demonstrējot bagātīgo kultūras mantojumu. Ja kapteiņu pieņemšana pie pilsētas mēra Lakorunajā notika majestātiskā rātsnamā, tad Santanderā – vienā no bijušajām karaļa pilīm «La Magdalena», kas atrodas augstu uz pussalas, no kurienes paveras brīnišķīgs skats uz jūru un pilsētu. Tas krasi kontrastēja ar «Crew party» Santanderā, par kuru ne tikai mūsu komanda vien bija vilusies. Stundu bija jāstāv rindā, lai tukšā plāvā no lauku virtuves uz papīra šķīvjiem saņemtu porciju kaut kāda negaršīga spāņu ēdiena. Tikpat gara rinda jāizstāv, lai tiktu pie glāzes vīna.

Pateicoties Uģim un Jānim, Santanderā mūsu komandai tika dota ekskluzīva iespēja – visi, kas vien vēlējas, varēja saņemt dūšu un uzkāpt «Mir» mastā. Cik augstu katram pietika dūšas uzrāpties, tas cits jautājums, bet neatteicās neviens. Teik-





Portsmutā balvu pasniedz sera P. Bleika atraitne.

Šu isi – tas bija ko vērts! Santanderā no mums atvadījās spānis Marko, apsolīdams: «Ja jums ir jahta «Spaniel», tad, ja es kādreiz nopirkšu jahtu, es to nosaukšu par «Latviel!»»

Santanderā kopā ar savu komandas biedru un vienlaikus Liepājas pārstāvi Jāni Ēlertu turpinājām apstaigāt kuģus, izdalīt reklāmas materiālus un Latvijas alu un aicināt nākošgad apmeklēt Rīgu, pa ceļam piestājot Liepājā un Ventspilī. Sarikojām arī pieņemšanu uz jahtas. Tādas notiek gandrīz uz visiem buriniekiem un jahtām katrā ostā, tikai mūsējā atšķirībā no parastiem paplāpāšanas *tusiņiem* turpinājām savu aģitāciju.

Biju laimīgs, kad tas viss beidzās un 6. augustā tika dots starts pēdējam sacensību posmam Santanderā – Portsmuta. Tā kā pēc starta vēja virziens liedza iet uz tā saukto «ceļa punktu» (koordināšu punkts uz kartes, kas bija jāaņem ar labo bortu), visi dalībnieki bija izvēles priekšā: doties pa kresi no ģenerālā kursa Atlantijas okeānā vai pa labi, tuvojoties Francijas krastiem un cerot, ka vējš sagriezīsies un bez liekas halzēšanas izdosies sasniegt šo punktu.

Par mūsu taktiku un burāšanas apstākļiem vārds kapteinim Gunāram Šteineram: «Vajag klausīt metereoloģiskajām prognozēm. Mēs stūrgalvīgi gājām pēc tām laika prognožu kartēm, kuras mums izdalīja kapteiņu sanāksmē Santanderā un kuras izrādījās pareizas. Ar kreiso halzi pa liku līniju mēs laužāties uz pagrieziena punktu. Kad Francijas zemi jau varēja redzēt, sākās īsta cīņa. Bijām sadalījušies trīs mainās, bet atpūsties nevarēju – komanda man neļāva gulēt, jo, laužoties pret vil-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Pēc apbalvošanas Portsmutā.

ņiem, bieži vien bez vajadzības jahta patvaļīgi pārmetās uz pretējo halzi. Biju dusmīgs, ka stūrmaņi neļauj man pagulēt, kad esmu iekārtojies uz vienu sānsveri, bet valdījos, jo zināju, ka komanda centās, taču tādos viļņos un vējā ne visi spēj izjust jahtu un pareizi nostūrēt. Tās 11 sekundes, par kurām mēs kopvērtējumā pēc laika pārrēķina uzvarējam šoneri «Jolie Brise» (kurš reālajā laikā finišēja divas dienas aiz mums) nozīmēja arī to, ka ar šiem neveiksmīgajiem pagriezieniem mēs vismaz kādu stundu zaudējām. Ceļa punkts ir tikai punkts uz kartes jūras plašumos. Kapteiņu instruktāžā regates direktors *Peter Newel* jokodamies bridināja, ka šajā vietā laivīnā sēdēs un dalībniekus kontrolēs viņa sekretāre *Janet*. Protams, viņa tur nesēdēja un nekontrolēja, bet, lai paietu tam mistiskajam punktam garām, mēs ciniņāmies, lai to izdarītu ar godu, nevis kaut kur «aizšmauptu pa taisno».

Sasnieguši šo punktu, ar svinīgu ceremoniju apbedījām jūrā savu laiku nokalpojušo miglas tauri un vētru sapluinīto un Spānijas saulē izbalējušo Latvijas karogu. Tad «Spaniel» pagriezās un stiprā vēja un viļņu iespaidā kā plēsts aizdrāzās pretim finišam, ejot visu nakti ar vidējo ātrumu 12 mezgli. Uz finišu gājām, kursu nemainot. Lamanšā vienmēr ir iespaidīgas paisuma un bēguma straumes. Kad finiša līniju pie Sv. Katrīnas bākas Vaita salā jau varēja redzēt, vējš sāka strauji pierimt. Mums laimējās, ka tad, kad vējš *nolūza* pilnīgi, straume sāka plūst labvēlīgā virzienā. Iespējams, tas bija lokāls bezvējš, jo vēlāk izrādījās, ka neviena cita jahta vai burinieks neko tādu pie finiša nebija piedzīvojis.

Pēc finiša gribējām tuvāk apskatīt bāku, bet tas mums dārgi maksāja, jo pēc

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Jānis Ēlerts vētrā Biskajas līcī.

tam ilgi nācās iet pret straumi. Tikai četros no rīta bijām Limingtonā, naktī pāris reizu uzsēdušies uz sēkļa, jo fārvaters bija slikti apgaismots. No Limingtonas devāmies uz Cowes Vaita salā. Šajā jahtu ostā pirms 150 gadiem pirmoreiz sākās slaveņa Amerikas kausa regate. Šeit bija iespēja tuvumā aplūkot superjahtas, kas piedalījās Volvo kausa un Rolex kausa izcīņā.»

Savas atmiņas par šo reisu ir arī Uģim Libietim: «Atzīstu, ka neko tādu līdz šim nebiju pieredzējis – apmēram piecus metrus augsti viļņi, apmēram četrdesmit mezglu liels vējš, saplēstas buras, negulētas naktis, visu laiku vairāk vai mazāk mitras drēbes, totāla nekārtība kajītēs, uz paklājiem sasistas olas un ievārijuma burkas utt. Bet reizē saskaņots komandas darbs un kapteiņa perfekti izvēlēta stratēģija. Šādos brīžos saproti, ka no tavām darbībām ir atkarīgs ne tikai paša, bet arī komandas biedru un jahtas liktenis. Daudzi nesaprātis, par ko var priecāties šādos ekstremālos apstākļos, taču apziņa, ka varenajam okeānam tomēr nav izdevies tevi uzvarēt, atsver visus grūtos brīžus.»

Man šis regates posms deva milzīgu gandarījumu. 1999. gadā līdzīgos smagos laika apstākļos bijām spiesti no sacensībām izstāties, jo bijām saplēsuši buras un no 11 komandas locekļiem pie stūres spēja nostāvēt tikai četri. Gribējās atgriezties šādos apstākļos ar cīnīties spējīgu komandu, izturēt un, ja izdosies, uzvarēt. Izdevās. Nav vairs svarīgi, kurā dienā kas notika, jo dienas un naktis sajaucās kopā. Cīnījāmies ar stihiju un ar nepacietību gaidījām divas lietas. Pirmkārt, katru nākošo sakaru seansu, kad divreiz dienā visi dalībnieki paziņo savas koordinātes un pēc tam

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



saņem sacensību komitejas ziņojumu, kurā vietā katrs atrodas. Visa cīņa gan mūsu klasē, gan visā flotē kopvērtējumā notika tikai starp abām Latvijas jahtām – pārmaiņus priekšgalā bija te «Sparta», te «Spaniel». Regates mājas lapā kādu dienu bija rakstīts: «Izskatās, ka abas Latvijas jahtas ir noķērušas savu privāto vēju.» Otrkārt, Jāņa Ēlerta pagatavotās maltītes. Lai nu kādi kaķi kuram kuņģi dažubrid skrāpēja, no tik garšīga ēdiena pēc smaga darba reti kurš spēja atteikties!

Par laika apstākļiem liecina fakts, ka no 59 regates dalībniekiem finišu spēja sasniegt tikai 34. «Spaniel» izcīnīja 1. vietu klasē C II un 1. vietu kopvērtējumā, bet «Sparta» – 2. vietu klasē C II un 3. vietu kopvērtējumā. Latvijas vārds Portsmutā apbalvošanas ceremonijā izskanēja vairākkārt.

Portsmuta man atmiņā palikusi ne tikai ar saviem daudzajiem ar jūrniecības vēsturi saistītajiem muzejiem, bet arī ar festivāla organizācijas limeni. Viens no svarīgākajiem pasākuma veiksmes elementiem ir pareizi organizēta sakaru virsnieku sistēma. Tie ir brīvprātīgie palīgi, kas katram kapteinim palīdz atrisināt kuģa tehniskās problēmas, bet katrai komandai – orientēties daudzajos krasta pasākumos. Portsmutā kā jau vienā no lielākajām Lielbritānijas jūras kara flotes bāzēm šie palīgi bija atvaļināti flotes virsnieki, cilvēki, kuriem disciplīna un atbildības sajūta nav jāmāca.

Mūsu sakaru virsnieks Maikls bija kopā ar mums visas trīs dienas un, protams, jutās gandarīts, ka ir kopā ar uzvarētājiem. Par viņa operativitāti liecina šāda epizode. Kādu rītu piestātnē ieradās BBC Dienvidanglijas televīzijas filmēšanas grupa, lai veidotu reportāžu par regates dalībniekiem. Maikls aizskrēja pie viņiem: «Ko jūs tur filmējat? Nāciet, redziet, kur uzvarētāji, ar tiem vajag aprunāties!» Tā nu Jānis varēja Anglijai paskaidrot, ko nozīmē, kad latviešu burātāji tiek kārtīgi pabaroti. Savukārt filmētājos vislielāko sajūsmu izraisīja Jāņa dvielis, kas fonā žāvējās, pār grotbomi pārņemts. Reportieri noteikti gribēja zināt, vai šis dvielis, uz kura attēlota roka ar zināmā žesta paceltu vienu pirkstu, iegādāts nejausi pirms starta vai apzināti jau pēc finiša...

Portsmuta bija pēdējā iespēja pārliecināt regates kapteinus un kuģu īpašniekus piedalīties 2003. gada regatē un apmeklēt Rīgu, ko arī cītīgi darījām. Pēdējā rītā abu Latvijas jahtu pārstāvji devās pieklājības vizītē pie regates galvenās balvas *Cutty Sark Trophy* ieguvējiem – Francijas šonera «Tante Fine» komandas. Atraktīvo komandu bijām iepazinuši jau iepriekšējās ostās, kur viņi īpaši izcēlās ar savu «kartupeļu lielgabalu» – verķi, ar kuru, izmantojot saspiestu gaisu, raida ūdeni kartupeļu lādiņus. «Rīgas šampanietis» galvenās balvas ieguvējiem, franču vins regates uzvarētājiem, kopīga fotografēšanās, solījums tikties Rīgā, un tad jau laiks gatavoties kopā ar citiem kuģiem «Buru parādē» atstāt Portsmutu.

Portsmutā atkal tika izdarīta komandas daļēja maiņa, un 18. augustā pēc «Buru parādes» sākās «Spaniel» mājupceļš. Turpina Uģis Libietis: «Bija noteikts grafiks, kurā vajadzēja iekļauties, tomēr paspējām apskatīt daudz interesantu vietu. Devāmies uz Zēbrigi, kur norisinājās burāšanas festivāls «Sail Brugge», uz kuru bija ie-





«Tante Fine», «Spaniel», «Sparta» un Cutty Sark Trophy.

lūgta arī «Cutty Sark» regates flote. Kad nakts vidū ieradāmie Zēbriges ostā, izrādījās, ka ielūgto jahtu un kuģu sarakstā neesam, mūs neviens negaida un par mūsu stāvēšanu ostā neviens nav domājis. Nakts laikā mūsu jahtai trīs reizes lika mainīt tauvošanās vietu, kas tikai nākošajā dienā tika atrasta blakus 16. gadsimta portugāļu burinieka «Vera Crusa» kopijai. Tā kā nebijām gaidīto viesu sarakstā, mums nebija ne atpazīšanas kartes, ne taloni ēšanai vai dzeršanai. Šādā statusā pavadījām vairāk nekā dienu, līdz īsi pirms komandu kopējā pasākuma visas iepriekšminētās lietas tomēr tika nodrošinātas, lai arī mazāk personām, nekā bija paredzēts. Un atkal talkā nāca puīši no «Mir», kas izlīdzēja arī ar ēšanas taloniem. Vēlāk vakarā pēc kopējās atpūtas, atgriežoties ostā, apvienotā «Spaniel» un «Mir» komanda gāja pa piestātņi, saucot dažādus pazīstamus saukļus, apdziedot citus kuģus un vienkārši priecājoties. Šķirāmie bez atvadišanās, jo cerējām, ka atpakaļceļā «Mir» ienāks Ventspils ostā. Diemžēl 2002. gada septembrī tā nenotika, bet 2003. gada augustā «Mir» noteikti būs gan Ventspilī, gan Rigā.

Atceļš no Zēbriges jau likās kā pilnīga atpūta, jo ceļavējš bija samērā lēns un darīt nebija īpaši daudz ko – ja nu vienīgi lasīt grāmatu, spēlēt kārtis vai šahu. Smejamies, ka esam tā kā pansionātā, kur esi ieslodzīts 17 x 4 metrus lielā telpā, no kuras tevi pāris reizes dienā izved pastaigāties un pavingrot. Pa ceļam apmeklējām Helgolandes salu, Ķīli un Bornholmas salu.

Pirmā Latvijas osta, kurā iegriezāmie, bija Liepāja. Pirmais, ko darījām, – piešķirāmie Latvijas zemei. Varbūt sentimentāli vai banāli, bet pēc piecu nedēļu

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





«Spaniel» atgriežas Rīgā.

prombūtnes – vienalga patikami! Jau uzreiz pēc pietauvošanās tika meklēts dienakts veikals un nobaudīts vietējais alus, kas atšķirībā no spāņu un angļu pašķidrās dziras likās kā baudāma delikatese. Un cik patikami ir uzrunāt vietējās meitenes, kas tev atbild skaidrā latviešu valodā! Ceļš no Liepājas līdz Ventspilij pagāja ātri. Tuvojoties Ventspilij, viļņi dažbrīd jau atgādināja Biskajas līci. Šeit arī pamatīgi izpriecājāties – lieli viļņi, jahtai liels ātrums, viļņi šķiežas pāri klājam, ūdens temperatūra apmēram +24, ārā ap +30. Vakarā bijām izdomājuši, ka arī mūsu jahtai vajadzīgs kaut kāds sveiciens – tāda kā svētku deja, kas būtu saistīta ar mūsu jahtu. Tādu arī izdomājām un pat vēlā nakts stundā atrādījām dažiem desmitiem ventspilnieku.»

2. septembrī «Spaniel» atgriezās Rīgā. Veiktas vairāk kā 5700 jūdzes, apmeklētās 28 ostas 8 valstīs. «Spaniel» komanda ir vienīgā «Cutty Sark» regates jahtas komanda, kas, piedaloties piecās pēdējās regatēs un startējot 10 sacensību posmos, izcīnījusi savā klasē 8 godalgotas vietas, tajā skaitā 5 pirmās vietas, kā arī 2 pirmās vietas kopvērtējumā. Bet pats galvenais – iegūti neaizmirstami iespaidi, jauni draugi un darīts viss, lai 2003.gada 10.–13.augustā regates «Cutty Sark Tall Ships' Races» flote kuplā skaitā viesotos Rīgā.

Uģis Kalmanis

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Katamarāns «Kaupo» veicis ceļojumu apkārt pasaulei

Tikai zinātāji varēja noticēt, ka pirms trim gadiem no Bolderājas jahtkluba pasaules ceļojumā izgājušais katamarāns «Kaupo» kapteiņu Valda Grenenberga–Grinberga un Aleksandra Popova vadībā sasniegs savu un savu saimnieku nosprausto mērķi.

«Kaupo» ceļojums apkārt pasaulei notika bez skaļas ažiotažas, kā tas tagad vērojams ar Māra Gaiļa komandēto «Mildu» bagāto sponsoru aizvēnī. Katamarāns no Bolderājas toreiz izgāja, līdzī vedot vairākus simtus rupjmaizes klaipu, rīsus, putraimius, konservus un ap 1000 dolāru. Mastā – Latvijas karogs, apkalpē – seši drosmīgi cilvēki, kuri nesa Latvijas vārdu pasaulē.

Aplis apkārt pasaulei sākās un beidzās Āfrikas piekrastē, Zaļā Raga salās. Visu laiku ceļojumam sekoja «Latvijas Kuģniecības» Juridiskā departamenta direktors Elmārs Vītolīņš un LJS valde, kas vairākkārt palīdzēja apkalpei. 27. novembrī LJS valde laikrakstā «Diena» ar lepnumu sveica drosmīgos katamarāna «Kaupo» burātājus, kas sasnieguši savu mērķi un pirmo reizi Latvijas vēsturē apceļojuši apkārt pasaulei.

Komanda novembrī vēl atradās Kaboverdē (Zaļā Raga salas). Tieši tur «Kaupo» atradās arī 2000. gada 4. martā, kad sākās brauciens apkārt zemeslodei pa maršrutu Laspalmasa – Buenosairesā – Horna rags – Valparaiso – Losandželosa – Darvina – Labās Cerības rags – Azoru salas. No Rīgas viņi izbrauca 1999. gada 31. oktobrī, kopumā veicot 35 400 jūdzes. «Kaupo» komandā bez kapteiņiem bija matroži Jurijs Petrovs, Igors Pimenovs, Staņislavs Marcenjuks un koks Svetlana Timofejeva.

«Kaupo» pirms 27 gadiem būvējis jahtu un katamarānu konstruktors Aldis Eglājs, izmantojot ar stikla audumu aplīmētu Latvijas finieri. Lai katamarāns varētu piedalīties transatlantiskajos braucienos, šim nolūkam tika izveidota īpaša masta un vanšu sistēma, kas ļāva sasniegt ātrumu 24,9 mezglus jeb 46 km/h.

Pašu pirmo katamarānu Valdis Grenenbergs–Grinbegs kopā ar saviem draugiem brāļiem Eglājiem uzbūvēja jau 1959. gadā. Viņš ir PSRS laiku prestižākās balvas – Baltijas kausa – ieguvējs. Šobrīd kapteinim ir jau 66 gadi, taču, kā saka burāšanas specs žurnālists Dainis Caune, Valdis pieder pie mūžīgajiem puikām, kas tādi paliek līdz pēdējai elpai.

G. Šimanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Arī Latvijas Jūras administrācija ieņem vietu kuģniecības vēsturē

Tuvojas nobeigumam vairāku gadu darbs pie enciklopēdijas «Latvijas jūrniecības vēsture pēc 2. pasaules kara 1850–1950» manuskripta. Sagatavoti ap 1500 rakstu par tirdzniecības, zvejas un kara kuģiem, jūrniekiem un jūrniecības darbiniekiem, par jūrskolām, ostām, kuģu remonta bāzēm un jūrniecības organizācijām. Savas vietas grāmatas maketā atrod attēli, shēmas, plāni. Nobeigums bieži vien ir pats grūtākais. Pēckara jūrniecības vēstures pētišana turpināsies arī pēc enciklopēdijas iznākšanas.

Tikai nedaudz vairāk par 10 gadiem mūs šķir no neatkarīgās Latvijas valsts atjaunošanas. Vēl jaunāka ir VAS «Latvijas Jūras administrācija» (JA), organizācija, kas Latvijā realizē valsts pārvaldes funkcijas jūrniecībā. Gan subjektīvu, gan objektīvu apstākļu dēļ raksti par JA un tajā strādājošajiem cilvēkiem tiek sagatavoti vieni no pēdējiem. JA darbinieki veido daļu no Latvijas jūrniecības vēstures pēc 2. pasaules kara. Šeit strādā cilvēki, kas pirms vairākiem gadu desmitiem beiguši Rīgas vai Liepājas jūrskolu, Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu, Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu vai kādu citu PSRS jūrniecības mācību iestādi. Viņi ir strādājuši gan uz tirdzniecības

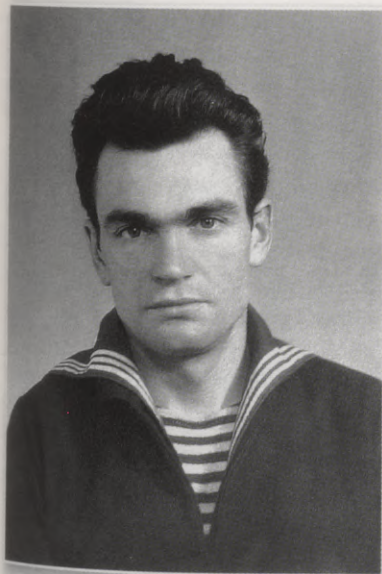
LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



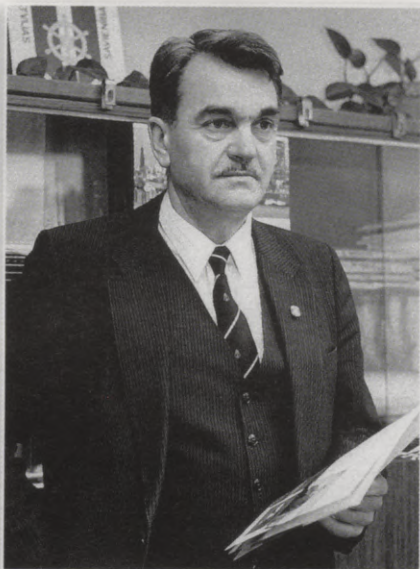
288



Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs Latvijas Kuģu reģistra 10 gadu jubilejā, 2001. gads.



Gunārs Šteinerts ap 1957. gadu.



Gunārs Šteinerts, 1992. gads.

un zvejas, gan ostu palīgflotes kuģiem. Daudzi izdzīvoja laiku, kad bieži svarīgāka par profesionālām zināšanām bija «tīra biogrāfija», krievu valodas zināšanas, pieredze toreiz vienīgajai partijai vai vienkārši nejaušība. Neskatoties uz visu pārdziwoto, viņi joprojām ir jūrniecībā un veido Latvijas kuģinieku zelta fondu. Līdzās pieredzējušajiem strādā jaunie Latvijas Jūras akadēmijas absolventi ar citādu dzīves un darba pieredzi.

Rakstus par administrācijas struktūrvienībām – Latvijas Kuģu reģistru, Latvijas Jūrnieceku reģistru, Hidrogrāfijas dienestu, Meklēšanas un glābšanas dienestu – izstrādāja Staņislavs Šmulāns, Juris Ivanovs, Jāzeps Spridzāns, Jānis Krastiņš, Imants Zemļakovs, Andris Bernāns. Padomu neliedza arī citi JA darbinieki. Daudzkārt grāmatas veidotājiem ir palīdzējis Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas departamenta vadītājs, enciklopēdijas redkolēģijas loceklis, pieredzējušais tālbraucējs kapteinis un jūrniecības darbinieks, daudzu Latvijas kuģniecībai nozīmīgu notikumu dalībnieks Gunārs Šteinerts.

Enciklopēdijā būs vairāku desmitu JA darbinieku biogrāfijas. 2002. gadā precīzējām iepriekš izdarīto, kā arī rakstijām jaunus personu šķirkļus par Artūru Brokovski–Vaivodu, Juri Ivanovu, Imantu Zemļakovu, Juriju Rižovu, Aloizu Kundziņu, Albertu Evertovski, Jāni Krastiņu, Zigurdu Lorencu, Ēriku Streiču un daudziem citiem.

JA darbinieki ir darbā aizņemti, lietišķi cilvēki, kurus grūti noskaņot uz garu sarunu. Viņi uzskata, ka nav vēl tik veci vai ievērojami, lai par viņiem rakstītu enciklopēdijā. Sarunu gaitā parasti viss nostājas savās vietās, jo, ja šodien nevāksim

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Artūrs Brokovskis-Vaivods,
1990. gadu vidus.

ziņas par jūrnikiem ar darba pieredzi vairāku gadu desmitu garumā, tad nākošajām paaudzēm nepaliks notikumu dalībnieku liecības.

Biogrāfiskajos enciklopēdijas šķirklis būs tikai svarīgākie dzīves dati. Latvijas jūrniecības 10. gadagrāmātā par dažiem JA jūrnikiem un jūrniecības darbiniekiem tiks stāstīts nedaudz plašāk, tā saglabājot dažas viņu dzīves epizodes nākošajām paaudzēm.

Jau 40 gadus ar jūru un jūrniecību ir saistīts Jūrnieru reģistra vecākais inspektors **Juris Ivanovs**. Viņš dzimis 1940. gadā Novgorodā, 19. gadsimtā izveidotā latviešu kolonijā. 2. pasaules kara laikā ģimene atgriezās Latvijā. Rīgas 7. pamatskolu J. Ivanovs beidza kā teicamnieks. Jura Ivanova dzīvē liela

nozīme ir sportam. No 15 gadu vecuma viņš nodarbojās ar burāšanu. Zeģelēts tika pa Daugavu, Ķīšezeru un Rīgas līci. Īpaša milestība bija cīņas sports, kā sambo cīkstonim viņam nācies piedalīties dažāda ranga sacensībās. Pēc Rīgas Industriālā politehnikuma Mehānikas nodaļas absolvēšanas sekoja mācības Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Pēc jūrskolas Juri norīkoja darbā Rīgas traleru un refrīžeratoru kuģu flotes bāzē uz lielajiem zvejas saldētājtraleriem vispirms par motoristu, tad 4., 3. un 2. mehāniķi. 1977. gadā J. Ivanovu komandēja uz Štralzundi, kur būvēja zvejas saldētājtraleri «Mihails Orlovs». Pēc būvdarbu pabeigšanas viņš kļuva par šī supertralera vecāko mehāniķi un līdz 1979. gadam kuģoja pa Kluso okeānu. Neskatoties uz to, ka jau bija iegūts vecākā mehāniķa diploms, J. Ivanovs izlēma iegūt augstāko jūrniecības izglītību un no 1979. līdz 1983. gadam mācījās Kaļiņingradas Augstākās jūras inženieru skolas neklātienēs nodaļā. No 1983. līdz 1991. gadam Ivanovs bija vecākais mehāniķis un jūras prakses vadītājs uz Baltijas mācību kopas mācību un ražošanas refrīžeratorkuģa «Kursogrāfs». Juris Ivanovs ir apmācījis PSRS, Čīles, Angolas, Vjetnamas, Panamas, Kampučijas, Sjeraleones, Puertoriko, Mozambikas, Nikaragvas, Kubas u.c. valstu jūrniekus. Latvijai atgūstot neatkarību, biogrāfija vairs nebija šķērslis, lai strādātu uz tirdzniecības kuģiem un iegūtu vīzas tālbraucieniem. Pieredzējušais kuģu mehāniķis brauca uz Grieķijas, Lielbritānijas, Norvēģijas, Beļģijas motorkuģiem, neilgu laiku arī uz Latvijas kuģniecības motorkuģa «Akadēmiķis Bočvars». Līdzās darbam uz kuģiem Ivanovs kungs palīdz sagatavot Latvijas valsts jauno profesionālo jūrnieru paaudzi – Latvijas Jūras akadēmijā viņš lasa lekciju kursu *Kuģu iekšdedzes dzinēji, to uzbūve un*





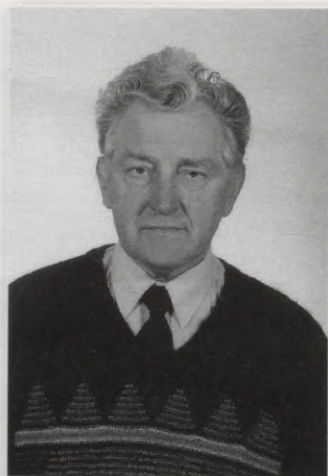
Juris Ivanovs (pirmais no labās) uz Latvijas Jūras akadēmijas mācību kuģa «Eduards Veidenbaums», 2002. gads.

ekspluatācija, kā arī ir LJA un Liepājas jūras koledžas mehānikas specialitātes eksaminācijas komisijas priekšsēdētājs. Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā piederējušais jūrnieks strādāja no 2000. gada līdz 2003. gada sākumam.

Pirms tikšanās ar **Aloizu Kundziņu** no daudziem viņa kolēģiem biju dzirdējusi, ka nav kompetenta cilvēka par Latvijas zvejas kuģiem, to vēsturi vai reģistrāciju. Kundziņa kungs labprātāk ar mani būtu runājis par Kuģu reģistra darbu, bet, nespējot atteikt manam uzstājīgajam lūgumam, bija spiests stāstīt par sevi. Dažas stundas aizritēja vēja ātrumā. Stāsts sākās no 1939. gada, kad nebūt ne pie jūras, bet gan Aglonā piedzima A. Kundziņš. Pēc Aglonas vidusskolas beigšanas A. Kundziņš izšķīrās par jūrskolu. Saistīja gan jūra, gan bezmaksas apģērbs un pārtika, ko deva jūrskola, un jaunietim, kam ģimenē bija vēl septiņi brāļi un māsa, tas bija svarīgi. Mācību priekšmetu apguve Liepājas jūrskolā padāvās viegli. Grūtākais bija krievu valoda, jo lielu daļu no teiktā latviešu skolnieki nesaprata. Radās pat jautājums, vai valodas dēļ vispār varēs turpināt mācības, bet tieši tad it kā atvērs otrā elpa un arī šis šķērslis tika pārvarēts. Pirmā darba vieta pēc jūrskolas beigšanas bija Ekspedīcijas zvejas pārvalde. Kā vīdējo zvejas traleru kapteiņa 3. un 2. palīgs un nedaudz vēlāk arī lielā zvejas saldētājtralerā «Eduards Veidenbaums» kapteiņa 4. palīgs viņš zvejoja Atlantijas okeānā. Interesanta ir stāsta daļa par vairāk nekā divu gadu dzīvi un darbu Kubā (no 1965. līdz 1967. gadam). Krievu kapteinis, kurš uzaicināja Aloiza kungu uz Kubas tunču zvejas kuģiem par otro

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Alberts Evertovskis, 2001. gads.

(kapteiņa 2. palīgu), pats palika mājās, jo ne tikai latviešiem bija problēmas ar vizu atvēršanu. Kuba no Spānijas bija iegādājusies 5 tunču zvejas kuģus. Uz viena no tiem, vārdā «Arigua», bija jāstrādā A. Kundziņam. Pēc ierašanās Kubā kādus trīs mēnešus nācās pavadīt viesnīcā Havannā. Tā saucamās *Brivibas salas* iedzīvotāji, kuri pildīja matrožu u.c. zemākos amatus uz kuģa, īpaši naski uz darbu nebija. Vienam reisam vajadzēja ilgt ap trim mēnešiem, bet parasti jau pēc kādām piecām dienām kubieši sāka sūdzēties par problēmām ar veselību. Pēc atgriešanās krastā slimības parasti izzuda. Par lielu naudu pirktie kuģi sākumā Kubai nesa tikai zaudējumus. Situācija mainījās pēc tam, kad Fidels Kastro izdeva pavēli, ka simulantiem pienākas bargi sodi, līdz pat septiņiem gadiem cietumā. Pēc

tam bailēs no soda jūrā esot gājuši pat slimie. Šai valstī Kundziņa kungam atkal nācās papildināt valodu zināšanas, tagad jau trijos mēnešos tika apgūta spāņu valoda. 1967. gadā viņš atgriezās Latvijā un sešus gadus gāja Atlantijas okeānā uz Rīgas Traleru flotes bāzes lielajiem saldētājtraleriem par kapteiņa 2. un vecāko palīgu. No 1974. līdz 1988. gadam Aloizs Kundziņš strādāja Vissavienības pakļautības iestādē ar tam laikam tipisku nosaukumu «Zagposribflot» par avāriju izmeklētāju. Bieži bijis jābrauc uz vietām, kur kādas nelaimes bija notikušas ar kuģi vai tā komandu. 1988. gadā šī iestāde tika likvidēta un avāriju izmeklētājs pārcelts uz Rīgas Jūras zvejas ostas kapteiņa dienestu, tad Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienestu. No 1993. gada Aloizs Kundziņš ir Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāja vietnieks. Kādreiz absolvētajā Liepājas jūrskolā tagad viņš ir eksaminācijas komisijas loceklis.

Šogad Kundziņa kungam ir savdabīga jubileja – pirms 30 gadiem, 1973. gadā, viņš ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Viņš ir viens no retajiem savas paaudzes cilvēkiem, kurš Latvijas okupācijas gados vadījis kuģus, nebūdam PSKP biedrs.

Kopš 1966. gada tālbraucēja kapteiņa diploms ir JA kuģu kontroles vecākajam inspektoram **Albertam Evertovskim**. Viņš dzimis 2. pasaules kara priekšvakarā Ludzas apriņķī. 1961. gadā Evertovskis ar izcilību beidza Liepājas jūrskolu. Jau mācību laikā viņš sāka braukt uz kuģiem, bet pēc Liepājas jūrskolas beigšanas tika norikots darbā uz Latvijas ekspedīcijas zvejas flotes pārvaldes jūras glābšanas velkoņa «Stereguščij» par stūrmani. Sekoja kapteiņa 3. un 2. palīga amats uz vidējiem zvejas traleriem. Ar tiem tika zvejots Atlantijas okeānā. Pirmais kuģis, uz kura A. Evertovskis uzkāpa kā kapteinis, bija zvejnieku kolhoza «Dzintarjūra» vi-





Imants Zemļakovs, 2002. gads.

dējais zvejas saldētājtraleris «Karpa». Līdz 1973. gadam viņa vadītais kuģis zvejoja zivis Ziemeļjūrā, Norvēģu jūrā, pie Ņūfaundlenda salas un Džordža sekli. Turpmākos 20 gadus Arturs Evertovskis strādāja zvejnieku kolhozā «Uzvara» par vidējā zvejas tralera kapteini, flotes galveno kapteini un zvejnieku saimniecības priekšsēdētāja vietnieku. Atjaunojoties neatkarīgajai Latvijas valstij, Alberta kungs bija viens no tiem, kurš uzsāka nacionālās jūrniecības atjaunošanu, darbojās Latvijas Jūrniecības savienībā, tās valdē. Diemžēl uz Latvijas tirdzniecības kuģiem zem sarkanbaltsarkanā karoga tā arī neiznāca strādāt, vienīgi uz velkoņa «Milzī» (agrāk «Picunda») ar jūras liellai-
vām vest kokmateriālus no Baltijas

valstīm uz Skandināviju. Pašlaik līdzās darbam JA Arturs Evertovskis ir Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūras koledžas valsts eksaminācijas komisijas loceklis.

JA Hidrogrāfijas dienesta priekšnieka vietnieks ir **Imants Zemļakovs** – viens no dažiem jūrniecībā strādājošajiem zinātņu doktoriem. Austāko izglītību viņš ieguva divas reizes – 1963. gadā Jelgavā absolvēja Latvijas Lauksaimniecības akadēmijas Zemes ierīcības fakultāti un 1970. gadā Frunzē Kirgīzijas Valsts universitātes Mehānikas un matemātikas fakultāti. Džambula, Frunze, Krasnodara – tās ir tikai dažas pilsētas, kurās par inženieri un ģeodēzistu strādājis I. Zemļakovs. 1973. gadā viņš atgriezās Latvijā un pievērsās zinātniskajam darbam. 1989. gadā tika aizstāvēta disertācija par tēmu «Optimālo algortimu izstrāde jūras automatizētajās navigācijas ģeodēzijas sistēmās» (disertāciju bija jāaizstāv krievu valodā, tāpēc, baidoties no mana tulkojuma iespējamām neprecizitātēm, nosaukums krieviski – «Разработка оптимальных алгоритмов морских автоматизированных навигационных геодезических систем»). Imants Zemļakovs ir viens no atjaunotās Latvijas valsts hidrogrāfijas dienesta izveidotājiem. Kopš 1993. gada viņš strādā JA Hidrogrāfijas dienestā. Zemļakova kungs ir autoritāte koleģu vidū. Runājot ar šī dienesta darbiniekiem, bieži nācās dzirdēt – to jūs pajautājiet Zemļakovam, viņš noteikti zinās. Ar viņa palīdzību topošajai enciklopēdijai uzrakstīts raksts par Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestu. Zināšanās nācies dalīties arī ar Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Imants Zemļakovs vairākus gadus lasījis lekciju kursu *Jūras kartogrāfija*.

Daudz labu vārdu no Latvijas Jūras administrācijā strādājošajiem nācies dzir-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Andris Bernāns (pirmais no kreisās) pie Latvijas Jūras administrācijas glābšanas kuģa «Māra», 1995. gads.

dēt par **Ēriku Streiču**. 2002. gada nogalē viņš aizgāja pensijā, bet līdz tam Ēri-
ka kungs bija tas, kas nodrošināja darbiniekiem raitu darbu, lai nekādi tehniski si-
kumi netraucētu galvenajam. Un diez vai daudzi viņa kolēģi zina, ka pats Ēriks līdz
matu galiem ir iekšā jūrniecībā. To, ka viņam, tāpat kā daudziem latviešiem, nav
augstāko jūrnieka profesionalitāti apliecinoša dokumenta, noteica Ē. Streiča bio-
grāfija. 1955. gadā pēc Kandavas pamatskolas un Rīgas 1. arodskolas beigšanas
jaunietis nolēma iestāties jūrskolā. Mācīties Latvijā par jūrnieku cilvēkam, kura
tēvs bijis leģionā un joprojām atrodas kapitālistiskā valstī, protams, nebija iespē-
jams. Viņš devās uz Liepāju un sāka strādāt zvejnieku kolhozā «Boļševiks» uz ma-
zajiem zvejas traleriem. Tālāk darbs uz zemessmēlēja un šalandas Baltijas jūras ce-
ļu pārvaldē, ko jūrnieku aprindās sauca «*Baltmorjputņj*» un bieži tautā arī par pē-
dējo ceļu (*posledņij putj*), jo tur nonāca tie, kam neatvēra vīzas tālbraucieniem,
vai arī vecāki cilvēki, kuri tālbraucienos vairs negāja un šī bija pēdējā darba vieta.
Lai ietu tālās jūrās, daudzi latvieši devās uz citām PSRS vietām. Viena no tām bi-
ja Tālie Austrumi, vieta, par kuru tālāk pat izsūtīt nevar. Turp 1959. gadā aizbrau-
ca Ēriks Streičs. Brauciens ilgs un dārgs, bet no Maskavas līdz Vladivostokai Ēri-
kam izdevās nokļūt «pa zaķi». Tajos rajonos attieksme pret baltiešiem bija savādā-
ka. Ē. Streičs sāka strādāt Nahodkā Aktivās tāljūras zvejas pārvaldē. Ar lielo zve-
jas saldētājtraleri «Arsenyev» tika zvejots Klusā okeāna ziemeļos, Aļaskas līcī un
Bēringa jūrā. No 1960. līdz 1963. gadam Ēriks Streičs mācījās Nahodkas jūrsko-
las Kuģu vadītāju nodaļā, un domājams, ka ir vienīgais latvietis, kurš apmeklējis



šo jūrskolu. 1963. gadā viņš atgriezās Latvijā un nekavējoties tika iesaukts aktīvajā karadienestā. Tad vēl divi gadi jūrā, šoreiz kā Kolkas zvejnieku kolhoza «Brīvais Zvejnieks» vidējā zvejas tralera «Latgale» vecākais matrozis. 1968. gadā Ē. Streičs palika krastā un pievērsās pavisam citai sfērai. Trīs gadus viņš bija režisora asistents Rīgas kinostudijā. Pēdējā filma, kuras uzņemšanā Ē. Streičs piedalījās, bija «Klāvs Mārtiņa dēls». Man kā klausītājam likās, ka turpmākie vairāk nekā 20 gadi Ērika kunga dzīvē varētu kļūt par labu kino scenāriju. Šis laiks saistīts ar organizatorisku un vadošu darbu Rīgas rajona kolhozā «Ezerciems». Kas viss bija jā-dara, veidojot tam laikam modernās palīgnozares – vīna ražotni, alus brūzi, keramikas cehu, un kur nu vēl darbs ar pasūtītājiem no visas «plašās dzimtenes». Sākoties atmodai un Latvijai atgūstot neatkarību, Ēriks Streičs atgriezās jūrniecībā, nu jau kā Latvijas Jūras administrācijas saimniecības daļas vadītājs. Jūrā iešanas laiks gan diemžēl aiz muguras, bet darbā JA noderēja gan kuģinieka, gan vadoša saimnieciska darbinieka pieredze.

2002. gada nogalē, kad Latvijas Jūrniecības gadagrāmatai raksts jau bija sagatavots, enciklopēdiju papildināja vēl viena bijušā Latvijas Jūras administrācijas darbinieka – Andra Bernāna – biogrāfija. Pēc Rīgas jūrskolas beigšanas viņš 15 gadus strādāja Latvijas Jūras kuģniecībā, bet no 1983. līdz 2002. gada sākumam bija saistīts ar cilvēku un kuģu glābšanu. Deviņus gadus Bernāna kungs vadīja Meklēšanas un glābšanas dienestu. Ar viņa palīdzību par dienestu uzrakstīts raksts topošajai enciklopēdijai. Pateicoties A. Bernānam, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājums papildinājās ar jaunām fotogrāfijām, dokumentiem un diviem (vasaras un ziemas) Latvijas Jūras administrācijas formas tērpiem.

Šai rakstā runāts tikai par dažiem Latvijas Jūras administrācijas darbiniekiem. Stāstu gribētos turpināt, jo daudzu dzīve, kas galvenokārt atdota jūrai, ir plašas publikācijas vērtā. Pateicos visiem JA cilvēkiem, kuri bija gatavi uzticēt savus dzīves stāstus raksta autorei. Ļoti ceru, ka neesmu rakstījusi par tādām Jūsu dzīves epizodēm, kuras Jūs nevēlētos izpaust. Jūsu stāsti bija īstā Latvijas pēckara jūrniecības vēsture, kas jāuzzina nākošajām paaudzēm, un būtu žēl, ja tā glabātos muzeja krātuvēs un neieraudzītu dienasgaismu.

Enciklopēdijas «Latvijas jūrniecības vēsture pēc 2. pasaules kara. 1950–2000» autori īpašu pateicību par morālu, organizatorisku un materiālu atbalstu izsaka Latvijas Jūras administrācijas darbiniekiem Ansim Zeltiņam, Arturam Brokovskim–Vaivodam, Gunāram Šteinertam, Jurim Ivanovam, Staņislavam Šmulānam, Jānim Krastiņam, Baibai Strautmanei, Signei Baumanai, Evai Gotfrīdai un visiem pārējiem, kuri palīdz mūsu darbā.

I. Bernsone

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Par Rīgas Brīvostas pārvaldes Kuģošanas departamenta jūras kanāla dienesta darbu un darbiniekiem

Vairāk nekā pusgadsimtu Rīgas ostā nozīmīgu darbu veic Rīgas jūras kanāla dienests. Šajā laikā ir mainījies tā nosaukums un pakļautība, pieaudzis darba apjoms, bet nemainīgs ir dienesta kolektīva apzinīgi un profesionāli paveiktais darbs. Visus šos gadus dienests ir spējis nodrošināt kuģu kustību ostā dienas un nakts laikā bez avārijām.

1940. gadu beigās Rīgas tirdzniecības ostā bija Ceļu distances nodaļa. Tā rekonstrēja vecās un būvēja jaunas krasta navigācijas zīmes, vadlīnijas, organizēja dziļumu mērījumus visa kuģu ceļa garumā – no ostas Eksporta rajona līdz 12 metru izobātei (līnijai, kas savieno vienādus dziļumus) līcī. 1950. gadā Rīgas ostas nodaļa pārņēma no padomju armijas karaspēka daļas Nr. 95340 Rīgas ostas navigācijas aprīkojuma zīmes, dziļumu mērījumu aparāturu un peldošos līdzekļus ostas hidrogrāfisko darbu veikšanai.

Ar PSRS Jūras flotes ministrijas 1955. gada 15. augusta pavēli Nr. 331 Rīgā izveidoja vissavienības uzņēmumu «Baltijas baseina jūras ceļu pārvalde». Tajā iekļāva visus Baltijas jūras ostu (Rīgas, Ventspils, Liepājas, Ļeņingradas, Klaipēdas, Kaļiņingradas) hidrogrāfiskos dienestus ar nosaukumu «Jūras kanāla dienests».

Liepājas ostas, daļu Rīgas ostas, Ventspils, Klaipēdas, Ļeņingradas, Kaļiņingradas ostu navigācijas zīmes pārzināja PSRS Baltijas kara flotes Hidrogrāfijas dienests. Rīgas ostā uz Ceļu distances nodaļas bāzes izveidoja Rīgas jūras kanāla dienestu un iekļāva Baltijas baseina jūras ceļu pārvaldes sastāvā. Tas pārņēma visas darba funkcijas, kas saistītas ar dziļumu mērījumiem, navigācijas zīmēm un padziļināšanas darbiem Rīgas ostā no Andrejostas līča līdz jūras vārtiem, Daugavas bāra daļā (vietā, kur upe izplūst un zaudē savu straumes ātrumu un iznes nogulsnes) un līcī.

1955. gadā Rīgas jūras kanāla dienestā strādāja 16 līdz 18 darbinieki. Tā struktūrā bija Dziļumu mērījumu partija (5–7 cilvēki), Navigācijas aprīkojuma grupa (3–4 cilvēki) un Kanāla tehniskā flote – kuteris «Zarja» (150 ZS), uz kura strādāja kapteinis, mehāniķis un matrozis – motorists, un laivas. Ar tām mēra dziļumu visā ostas akvatorijā. Jūras kanāla uzmērījumus veica no reida velkoniem ar eholoti. Vietas noteikšanai (pozicionēšanai) izmantoja teodolītu un sekstantu. Dziļumu mērīšanai (līdz 3 metriem) izmantoja futštoku (nokrāsota koka kārts, uz kuras bija mērījumu skala). Lielāku dziļumu mērīšanai lietoja rokas loti tēraudatrosē, hidroloģiskās vinčas un eholoti. Darbam izmantoja arī nivelieri un mērļenttu. Mērījumus pierakstīja lauku žurnālos, pēc tam sastādīja dziļumu mērījumu plānus un dokumentāciju, kuru nosūtīja Rīgas ostas kapteiņdienestam, hidrogrā-



fijas dienestiem un Baltijas baseina jūras ceļu pārvaldei («Baltmorputj»). Navigācijas aprīkojumā ietilpa krasta zīmes (vadlīniju zīmes ar zibšņugunīm un krasta bridinošās) un peldošās zīmes (apgaismotās un neapgaismotās bojas, stoderes) zibšņugunu nepārtrauktas darbības nodrošinājumam jebkuros laika apstākļos visu diennakti. No 1944. līdz 1961. gadam zīmes apgaismoja ar acitelēna gāzi no baloniem un speciālu aparatūru. Kopš 1962. gada navigācijas zīmju apgaismošanai izmantoja elektrību. Reizi dekādē Jūras kanāla dienesta priekšnieks informēja par kanāla gabarītiem (mazāko dziļumu un platumu) Baltijas jūras ceļu pārvaldi un Rīgas ostas kapteini.

Atjaunojoties neatkarīgai Latvijas valstij, 1992. gada 31. martā likvidēja visus Baltijas jūras ceļu pārvaldes pakļautībā esošos ostu kanālu dienestus, arī Rīgas jūras kanāla dienestu. Pārvaldi ar LR jūras lietu ministra 1992. gada 7. augusta pavēli pārveidoja par valsts uzņēmumu «Latvijas Ūdensceļi». 1992. gada 1. aprīlī Rīgas jūras kanāla dienestu ar visām navigācijas aprīkojuma zīmēm, dziļumu mērījumu aparatūru un peldošiem līdzekļiem pārņēma jaunizveidotā Rīgas ostas administrācija (pārvaldnieks Gunārs Ross). Dienestam piederošās telpas, noliktavas, remonta darbnīcas, teritorija un piestātnes palika VU «Latvijas Ūdensceļi» īpašumā.

Kopš 2000. gada jūras kanāla dienests ir Rīgas brīvdostas pārvaldes Kuģošanas departamenta struktūrvienība. Tā pienākumos ietilpst:

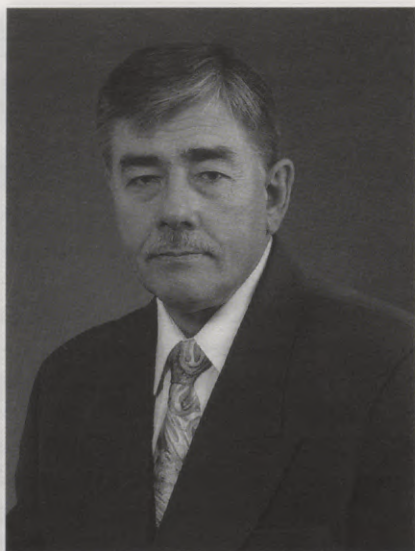
- dziļumu mērījumi ostas akvatorijā, galvenajā Daugavas kanālā, kā arī pārējos pievedkanālos un pie piestātnēm;
- navigācijas (krasta un peldošā) aprīkojuma uzstādīšana un tehniskā apkope, zīmju nepārtrauktas darbības nodrošināšana jebkuros laika apstākļos;
- ostas pārvaldes, kapteiņa dienesta un hidrogrāfijas dienesta informēšana par izmaiņām kuģu ceļu izmēros un navigācijas aprīkojumā;
- dokumentācijas (tehnisko uzdevumu) sagatavošana padziļināšanas darbu veikšanai ostā. Kontroles un izpildmērījumu veikšana pēc padziļināšanas darbiem un izsmeltās grunts daudzuma aprēķins.

Strādājot Rīgas Brīvdostas pārvaldes pakļautībā, jūras kanāla dienests ir saglabājis ilgstošā darba pieredzi izveidoto struktūru. Tajā ir **Navigācijas daļa** (vadītājs vecākais speciālists J. Šļars), kas nodrošina ar navigācijas aprīkojumu ostas akvatoriju, pievedceļus un Irbes šaurumu, veic aprīkojuma uzstādīšanu, savlaicīgu nomaiņu, tehnisko apkopi un nodrošina nepārtrauktu modernizācijas procesu. Peldošais un krasta navigācijas aprīkojums sekmē kuģošanas drošību Rīgas brīvdostas apsaimniekošanas rajonā. Navigācijas daļa veic tehnisko apkopi 93 navigācijas aprīkojuma vienībām: 48 ugunsbojām (no tām 6 Irbes šaurumā), 26 krasta zīmēm, 19 vadlīniju zīmēm. Kanāla dienestā strādā 4 bāku uzraugi, kuri apsaimnieko un veic tehnisko apkopi 15 bākām. Tās izvietotas gar visu Rīgas jūras līča piekrasti un Irbes šaurumā.

Jūras kanāla dienests izmanto augstas kvalitātes tehniku. Navigācijas līdzekļi ir apgādāti ar Somijas firmas «Sabik» jaunāko elektronisko un optisko aparatūru:

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





J. Šjars, 2002. gads.

ugunsbojas ir aprīkotas ar MPV-3 (ugunsbojas «galva»), DBL-1 (optiskais zibšņuguns) aparātiem, krasta zīmēm tiek izmantotas laternas NL-85, NL-150, NL-300 (navigācijas laternas) un vadlīniju zīmēm – vadlīniju laternas LO-1. Pakāpeniski tehnika tiek nomaiņnīta ar jaunākās paaudzes LED aparāturu (gaismas avots ir diode, nevis kvēldiegu spuldze, kā tas bija līdz šim), kas darbojas no elektrotīkla, baterijām vai saules paneļiem. Rīgas brīvostā ieviesa navigācijas aprīkojuma nepātrauktas uzraudzības sistēmu (automātiskā distances kontroles sistēma). Šogad tiek plānots pilnībā šai sistēmai pieslēgt visus aprīkojuma līdzekļus un Irbes šauruma ugunsbojām papildus uzstādīt pozicionēšanas sistēmu. Navi-

gācijas daļa ir izstrādājusi ilgtermiņa navigācijas aprīkojuma attīstības koncepciju un veic tehniskās ekspluatācijas plānošanu. Daļā strādā pieci darbinieki – sertificēti ostu hidrogrāfi, kuriem ir papildu specialitāšu sertifikāti (mazizmēra kuģu vadītājs, 3. kategorijas elektriķis, autoiekrāvēja vadītājs, stropētājs, gāzes un elektrometinātājs). Papildus apgūtās specialitātes ļauj kvalitatīvi un ar nelielu strādājošo skaitu veikt galvenās darba funkcijas.

Mērījumu daļa (vadītājs vecākais speciālists R. Pundiņš) visu gadu veic dziļumu mērījumus 1495 ha lielajā Rīgas ostas akvatorijā, pie visām piestātnēm, kā arī navigācijas zīmju vietas precīzu noteikšanu, padziļināšanas darbu tehnisko uzdevumu sastādīšanu (smelamās grunts apjoma aprēķinus) un kontroles mērījumus līdz padziļināšanas projektu izpildes beigām. Daļas tehniskajā aprīkojumā ietilpst pozicionēšanas aprīkojums – Šveices firmas «Leica» GPS 500 sērijas sistēmas; dziļuma mērījumu aprīkojums – vācu firmas «Atlas Marine Electronics» vienkanāla eholote *Atlas Deso 14* un divkanālu eholote *Atlas Deso 17*, mērījumiem seklos ūdeņos vai no laivas – ASV ražotā eholote *Sonarlite*. Precīzus dziļuma mērījumus nodrošina skaņas ātruma mērīšanas zonde *Digibar Pro*. Krasta uzņēmēšanas gadījumā aprīkojumā ir «Leica» firmas datorteodolīts, bet mērījumiem, apstrādei un noformēšanai izmanto ASV ražoto apstrādes un mērījumu programmu *Hy-pack*. Mērījumu veikšanai un daļas funkcionēšanai ir viss nepieciešamais datoru un programmu nodrošinājums.

Kuteru daļa (vadītājs vecākais speciālists E. Šņukuts) visu gadu apkalpo Navigācijas un Mērījumu daļu ar ūdens transportu. Kuteri «Laga» un «Lote» ir aprī-



koti ar specializētu aparatūru hidrogrāfisko darbu veikšanai Rīgas ostā. Peldošo līdzekļu ekspluatāciju veic 5 darbinieki un 4 dežūrējošie sardzes 1. klases motoristi un matroži.

Kopš 2001. gada darbojas **Bāku daļa** (vadītājs vecākais speciālists V. Feldmanis). Tā atrodas Kolkā.

Latviešu sakāmvārds māca, ka darbs dara darītāju. Kurš grib strādāt, tas darāmo izzinās un apgūs visos sikumos. Tas sakāms arī par Rīgas jūras kanāla dienesta kolektīvu, un par to pārliecinošajās, tiekoties ar dienesta darbiniekiem Edurdu Šņukutu un Jāni Šjaru. Jūras kanāla dienesta izveidē un attīstībā lielu ieguldījumu devuši kolektīva darba veterāni, ilggadējie dienesta darbinieki – Rīgas jūrskolas hidrotehnikas nodaļas 3. izlaiduma absolventi Viesturs Zvirbulis, Valdis Ansons un Leons Kēpulis. Viņiem sveša ir tieksme «sevi izrādīt», bet 50 gadu ilga darba mūžs ir aizritējis vienā darba vietā – Rīgas jūras kanālu dienestā, kur padarīts godīgs un labs darbs.

Viesturs Zvirbulis ir dzimis 1931. gada 16. augustā Jelgavā. Skolas gaitas sācis Jelgavas 3. septiņgadīgajā skolā. 1951. gadā viņš absolvēja Rīgas jūrskolu, ieguva hidrotehnikas specialitāti un strādāja dažādos amatos Rīgas jūras tirdzniecības ostas uzraudzības dienestā. 1953. gadā V. Zvirbulis sāka darbu Rīgas jūras tirdzniecības ostas Ceļu distancē par tehniķi, vecāko tehniķi, vēlāk par dziļumu mērījumu partijas priekšnieku. No 1959. līdz 1990. gadam V. Zvirbulis vadīja Jūras kanāla dienestu. 1991. gadā viņš aizgāja pensijā, bet jau pēc gada atgriezās aktīvā darba dzīvē, lai veiktu inženiera hidrogrāfa pienākumus. Tagad Zvirbuļa kungs ir pensijā, bet joprojām cienīts Jūras kanāla dienesta darbinieku kolektīvā.

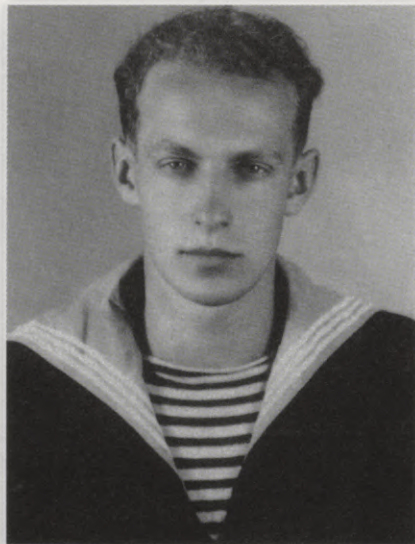


E. Šņukuts, 1997. gads.



V. Zvirbulis, 1980. gadi.





V. Ansons, 1951. gads.

Otrs ilggadējs Jūras kanāla dienesta darbinieks ir hidrotehniķis **Valdis Olģerts Ansons**. Bērniņu viņš pavadīja Nītaures pagastā. Pēc Rīgas jūrskolas beigšanas 1951. gadā tika nosūtīts darbā uz Narjanmaras pilsētu un līdz 1952. gadam strādāja šīs pilsētas ostas būvkanotorī par meistarū, darbu vadītāju un inženieri kapitālās celtniecības nodaļā. Kā ostas pārstāvis viņš uzraudzīja būvdarbus, ko Narjanmaras ostas piestātnēs veica cietumnieki. Krievijas ziemeļos nostrādātos gadus Ansona kungs atceras ar patīku, jo tie ļāvuši viņam iemīlēt ziemeļu skarbo un skaisto dabu. Strādājis arī Sahalinā, Novajā Zemļā, Murmanskā, Dudinkā. 1954. gada novembrī viņš atgriezās Latvijā un, kursa biedra V. Zvirbuļa aicināts

sāka strādāt Rīgas jūras tirdzniecības ostas Ceļu distancē, sākumā par tehniķi, vēlāk par dziļumu mērījumu partijas inženieri. No 1970. gada piecus gadus viņš bija Jūras kanāla dienesta priekšnieks. Vēlāk strādāja par mērījumu grupas vecāko inženieri, bet, sasniedzot pensijas vecumu, par elektriķi. 2000. gadā tika pieņemts lēmums, ka pienācis laiks arī atpūtai, un pieredzējušais darbinieks devās pensijā.

Līdzīgs dzīves stāsts ir Rīgas jūrskolas Hidrotehnikas nodaļas beidzējam **Leonam Ķepulim**. Dzimis 1930. gada 7. februārī Saldus rajona Kursiņu pagastā. L. Ķepulis mācījās Rīgas jūrskolas hidrotehnikas nodaļā, vienā kursā ar V. Zvirbuli un A. Ansonu. Pēc Rīgas jūrskolas beigšanas viņu nosūtīja uz Murmansku, no kurienes Latvijā L. Ķepulis atgriezās 1953. gadā un sāka strādāt Rīgas jūras tirdzniecības ostas Ceļu distancē. No 1959. gada līdz aiziešanai pensijā viņš bija Jūras kanāla dienesta dziļumu mērījumu partijas priekšnieks. Darbs, gan jau inženiera amatā, netika pamests, arī sasniedzot pensijas gadus. 1995. gada 30. oktobrī kolēģi pavadīja Leonu Ķepuli pēdējā gaitā uz kapu kalniņu Pleskodāles kapos.

Kopš 1993. gada Jūras kanāla dienestā par vecāko maiņas mehāniķi uz kuteņa «Laga» strādā **Uldis Mačs**. Dzimis Vecpiebalgā 1934. gada 24. maijā Hermana un Emīlijas (dz. Ķiņķere) Maču ģimenē. Daudziem no mums zināmi Maču dzimtas slavenākie pārstāvji – Mača kunga krusttēvs aktieris un teātra režisors Emīls Mačs un māsa – teātra zinātniece Lilija Dzene (dz. Mača). Kaut gan mūžā daudz nācies tikt ar mākslas pasaules cilvēkiem, U. Mačs izvēlējās dzīvi saistīt ar jūru. Kuģa mehāniķa profesiju viņš apguva Latvijas PSR Zivju rūpniecības jūrniecības skolā, kuru absolvēja 1953. gadā. Pēc skolas beigšanas viņu nosūtīja darbā uz Lie-





U. Mačs, 2002. gads.

pājas zvejnieku kolhozu «Boļševiks». No 1954. gada U. Mačs piedalījās pirmajās zvejas ekspedīcijās uz Atlantijas okeānu. Brauca par 2. un vecāko mehāniķi uz mazākiem un lielākiem zvejas refrīžeratorkuģiem. 1961. gadā kopā ar vidējā zvejas saldētājtraleru «Tēvija» komandu astoņus mēnešus nostrādāja Kubā. Ilgus gadus Mača kungs audzināja jaunos mehāniķus Baltijas mācību kuģu vienībā uz kuģiem «Tropik» un «Kurgan». Desmit gadus viņš bija vecākais mehāniķis uz vidējā zvejas saldētājtraleru «Zvezda Baltiki». «Sevi par zvejnieku neuzskatu, esmu kuģu mehāniķis,» saka Mača kungs. Ar lepnumu viņš saviem ciemiņiem rāda kuteri «Lagā», ko 1992. gadā Jūras kanāla dienests saņēma nolietotu. Tagad, pateicoties Mača kunga prasmei, kuterā mašīntelpā vecās mehāniskās iekārtas nomainītas ar jaunām, kā arī iekārtotas mājīgas telpas atpūtai.

Šodien par Jūras kanāla dienesta Navigācija daļu ir atbildīgs **Jānis Šļars**. Dzimis 1946. janvārī Rīgā. Pēc Rīgas 21. celtniecības arodskolas un Rīgas jūrnieceības skolas beigšanas J. Šļars sāka strādāt celtniecībā, vēlāk brauca par matrozi uz Latvijas Jūras kuģniecības motorkuģa «Rinūži». Pēc obligātā karadienesta padomju armijā J. Šļars turpināja mācīties vidusskolā un sāka strādāt Baltijas jūras ceļu pārvaldē. 1971. gadā viņš iestājās Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstākās jūras inženieru skolas Arktikas fakultātē. To absolvēja 1976. gadā kā inženieris okeanologs. Turpmākās darba gaitas saistās ar izvēlēto specialitāti. Pēc augstskolas beigšanas strādāja Kaļiņingradas Rietumu baseina zivrupniecības izlūkošanas pārvaldē par kapteiņa palīgu un grupas vadītāju uz zinātniskās pētniecības kuģiem «Bļesk», «Izslēdovateļ Baltiji» u.c. Pētījis straumes, ūdens fiziskās, dinamiskās, ķīmiskās un bioloģiskās īpašības, zivju koncentrācijas vietas tralēšanas dziļumos Baltijas jūrā, Atlantijas okeāna rietumu daļā, Meksikas līcī, Sargasu jūrā u.c. J. Šļars ilgus gadus bija Rīgas jūrnieceības skolas (Bezdelīgu ielā 12) un Latvijas Jūras akadēmijas pedagogs.

Iekļaujot Jūras kanāla dienestu Rīgas ostas pārvaldes sastāvā, darbā pieņēma visus ilggadējos darbiniekus. Par vadītāju iecēla **Eduardu Šņukutu**. 1959. gadā viņš beidza Liepājas jūrskolu un ieguva kuģu mehāniķa diplomu. Pēc jūrskolas beigšanas strādāja Latvijas PSR Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, brauca uz vidējiem zvejas traleriem ekspedīcijas flotē Atlantijas okeānā. Pēc demobilizācijas no obli-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Rīgas jūras kanāla dienesta kolektīvs. 1. rindā no kreisās: V. Ansons, V. Zvirbulis, L. Ķepulis.

gātā karadienesta darba gaitas turpināja Baltijas baseina jūras ceļu pārvaldē, kur strādāja par matrozi. Līdztekus darbam sāka mācības Latvijas Universitātes ekonomikas fakultātē, kuru beidza 1979. gadā. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas E. Šņukuts strādāja Rīgas ostas jūras kanāla dienesta navigācijas daļā, bet no 1992. līdz 1999. gadam vadīja Kuģu ceļu dienestu. Šņukuta kungs ir izveidojis profesionālu un saliedētu kolektīvu. Iegūtās zināšanas un darba pieredze dāsni tiek nodota 1998. gada Latvijas Jūras akadēmijas Hidrogrāfijas studiju programmas I izlaiduma absolventiem Rūdolfam Pundiņam un Evijai Rancānei. Akadēmija iegūtās teorētiskās zināšanas viņi nostiprina praksē, strādājot Jūras kanāla dienestā.

Kopš 1995. gada Jūras kanāla dienestā strādā 19 darbinieki. Viņi spēj apvienot savus pūliņus efektīvam darbam, par ko liecina ostā veiktie padziļināšanas darbi, izdarītie kontroles mērījumi un izsmeltās grunts daudzums. No 1950. līdz 1992. gadam galveno kuģu kanālu padziļināja no 7,5 līdz 11,5 metriem, bet lejasdaļā pat līdz 12,5 metriem un paplašināja no 70 līdz 100 metriem, izrokot ap tuveni 30 miljonus kubikmetru grunts. 2001. gadā tika sasniegts 13 metru dziļums. Turpinās padziļināšanas darbu tehniskā projekta izstrāde kanālam ar dziļumu 15,5 metri un platumu 130 metri.

Kolektīva pieredzes bagātie darbinieki, kopā ar jaunajiem kolēģiem darot ikdienas darbu, dod lielu ieguldījumu Rīgas ostas attīstībā.

Sagatavoja I. Kārklina.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja galvenā speciāliste



Kuģu būve un remonts Latvijā

Kuģi kā satiksmes līdzekli savstarpējos sakaros cilvēce izmantojusi gadsimtiem ilgi. Tas izveidojies no vienkāršas laivas un attīstījies līdz sarežģītam motorkuģim. Kuģi ir būvēti daudzos apvidos pie jūrām. Kuģu ekspluatāciju un drošumu nodrošina to remonts. Arī Latvijas teritorijā kuģu būvei un remontam ir senas tradīcijas.

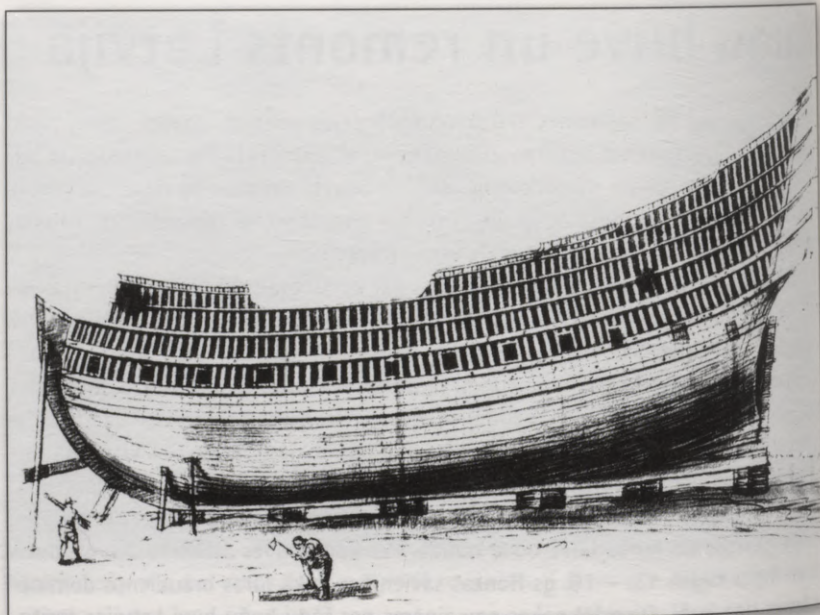
No senajām vēstures liecībām ir zināms par kuršu braucieniem pāri Baltijas jūrai. 11. – 13. gs. viņi dominēja Baltijas jūras dienvidaustrumu daļā. Kurši sirojuši Dānijā un Zviedrijā. Šajos pārgājienos viņi izmantoja pašu būvētas laivas, kas bija līdzīgas skandināvu. 1210. gadā Zunda šaurumā kurši uzbruka vācu krustnešu flotei, un astoņi kuršu kara kuģi izcīnīja uzvaru. 1210. gada vasarā viņi uzbruka Rīgai. Latviešu Indriķis stāsta, ka no kuršu laivu burām, «ritam austot, visa jūra šķīta kā noklāta ar tumšu mākonī». Uzbrukuma atvairīšanas dienu – Sv. Mārgrietas dienu (13. jūliju) – baznīca pavēlēja Rīgā uzskatīt par svinamu dienu. Pēc Latvijas zemju iekarošanas kuršu laivu būve izzuda. Par kuģu būves attīstību 13. gs. liecina arī *Rīgas kuģis*. 13. – 16. gs Hanzas savienības laikā jūras braucienos dominēja koges tipa kuģi. Diemžēl nekas nav zināms par šādu kuģu būvi Latvijas teritorijā.

Kuģu būve un remonts Kurzemē 17. gadsimtā

Pirmais lielākais kuģubūves uzplaukums Latvijas teritorijā saistās ar Kurzemi 17. gadsimtā. Pateicoties ekonomiskajam uzplaukumam un pieaugošajai ārējai tirdzniecībai, Kurzemes hercogs Jēkabs pievērsās kuģu būvei. Kurzemē šajā laikā darbojās sešas kuģu būvētavas. Divas no tām, Ventspilī un Kuldīgā, piederēja hercogam. 1639. gadā Ventspils kuģu būvētavā ūdeni nolaida pirmo kuģi. No 1639. līdz 1642. gadam Ventspilī katru gadu būvēja pa kuģim. No 1643. gada būvēto kuģu skaits pieauga straujāk. Hercoga Jēkaba kuģu būvētavas saņēma ārvalstu pasūtījumus. Francijai no 1644. līdz 1665. gadam uzbūvēja 27 kuģus, bet Anglijai no 1644. līdz 1649. gadam – 3 kuģus. Pavisam hercoga Jēkaba kuģu būvētavās uzbūvēja 44 kara un 79 tirdzniecības kuģus. Viņa floti veidoja flitas, galiotes, fregates, korvetes. Kuģu būvē izmantoja ozolu. Būves ilgums bija 15 – 24 mēneši. Pirmie kuģu būvētāri bija holandieši, vēlāk vācieši. Kuģu būvē piedalījās arī latviešu amatnieki. Nepieciešamos materiālus piegādāja Kurzemes hercoga manu-faktūras un darbnīcas. No 1642. gada Ventspils kuģu būvētavā darbojās enkuru, kuģu naglu kaltuves un dzelzs apstrādes darbnīca. Skrundas naglu kaltuve apgādāja Liepājas kuģu būvētavu. Dzelzs ceplī Biržos, Edā, Engurē apgādāja hercoga floti ar lielgabaliem, enkuriem, naglām. Vara ceplī izgatavoja kuģu dibenu apšuvuma plāksnes. Kokzāģētavas bija Ventspilī, Skrundā. Buru audeklu izgatavoja

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Kuģa būve Kurzemē, XVII gs.

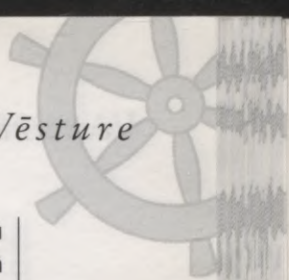
Skrundā un Vecsaulē. Virves vija Skrundā, Zūrās, Ūdrantē. 1658. gadā zviedri iznīcināja kuģu būvētavu Ventspilī, 1661. gadā to atjaunoja un 70. gados tā strādāja ar pilnu jaudu. 1690. gados kuģu būve šeit samazinājās un pieauga to remonts. Nelielus kuģus un laivas būvēja Kuldīgas kuģu būvētavā. Liepājas kuģu būvētavā, ko nodibināja Jēkaba dēls Fridrihs Kazimīrs, no 1678. līdz 1698. gadam uzbūvēja vairākus desmitus kuģus. 17. gs. beigās kuģu būve Kurzemē tika pārtraukta.

Kuģu būve un remonts Latvijas teritorijā 17., 18. un 19. gs I pusē

17., 18. un 19. gs. I pusē kuģu būvei bija epizodisks raksturs. Tā norisinājās galvenokārt ostu pilsētās. Galvenā uzmanība bija pievērsta kuģu remontam. 17. gs. Zviedrijas valdība vairākkārt ieteica Rīgas rātei dibināt kuģu būvētavas. 1676. gadā tirgotājs H. Krūšerns ierīkoja kuģu būvētavu Kundziņsalā. Tajā uzbūvēja trīs vai četrus kuģus. Līdzekļu trūkums lika darbību pārtraukt. 1680. gadā kuģu būvētavu atpirka Zviedrijas valdība. Līdz 1683. gadam tajā uzbūvēja dažus kuģus, bet tad pēc Zviedrijas karaļa pavēles kuģu būvētavu pārcēla uz Stokholmu. 1691. gadā Fosa salā savu kuģu būvētavu izveidoja Rīgas lieltirgotājs E. M. Danenšterns. Līdz 1700. gadam tajā uzbūvēja 8 kuģus. Šim tirgotājam piederēja vairāk nekā 10

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





burinieku. 1766. gadā Rīgas Lielās ģildes vecākais K. Rāve ierīkoja kuģu būvētavu Sarkandaugavā. No 1766. līdz 1773. gadam tajā uzbūvēja 9 kuģus. 1828. gadā Rīgā Katrindambī darbojās D. Jaškina kuģu būvētava. 1845. gadā kuģis tika uzbūvēts Rīgas tirgotāja Radecka kuģu būvētavā. 19. gs. 30. un 40. gados kuģus Rīgā un tās apkaimē būvēja Mūkusalā, Lielajā Kliversalā, Bolderājā. Kuģu būve notika arī Liepājā, no 1814. līdz 1839. gadam tur uzbūvēja 49 kuģus. 1837. gadā Liepājā bija divas kuģu būvētavas. Kuģu būvei parasti izmantoja ozolu, retāk priedi. No 1835. līdz 1848. gadam Liepājā uzbūvēja 56 kuģus. 37 no tiem pasūtīja Liepājas tirgotāji, kuģu kapteiņi un būvmeistari, pārējie pasūtījumi nāca no Rīgas, Pēterburgas, Arhangeļskas, Tallinas, Norvēģijas un Dānijas. 19. gs. vidū kuģus nedaudz būvēja Ventspilī. 1843. gadā tur uzbūvēja vienu burinieku, 1844. gadā divus, 1847. un 1848. gadā – arī pa diviem. Atsevišķu kuģu būvētavu nodibināja 1853. gadā. Līdz 1857. gadam tajā uzbūvēja piecus kuģus. Ostu pilsētās uzbūvēto kuģu skaits bija neliels, un kravu pārvadājumus pa jūru tie nespēja nodrošināt.

Burinieku būve 19. gs. II pusē – 20. gs. sākumā

Otrais kuģu būves uzplaukums Latvijā kuģniecības vēsturē bija 19. gs. II pusē – 20. gs. sākumā, kad Rīgas liča piekrastē izvērsās plaša burinieku būve. Tam par pamatu bija kapitālisma straujā attīstība. Liela nozīme Latvijas ekonomiskajā uzplaukumā bija dzelzceļu būvniecībai. 1858. – 1861. gados uzbūvēja dzelzceļa līniju Rīga – Daugavpils, kuru 1866. gadā pagarināja līdz Vitebskai, bet 1871. gadā – līdz Caricinai. 1868. gadā uzbūvēja Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līniju, kuru 1870. gados pagarināja līdz Liepājai. 1876. gadā pabeidza būvēt Liepājas – Romnu dzelzceļa līniju. Ostas pilsētas Rīga, Liepāja, Ventspils īsā laikā izveidojās par nozīmīgiem Viskrievijas nozīmes tirdzniecības un rūpniecības centriem. 19. gs. II pusē rekonstruēja Rīgas, Liepājas un Ventspils ostas. Latvijas ostu ārējās tirdzniecības apgrozījums 19. gs. II pusē pieauga 3,8 reizes (no 47,8 milj. līdz 183,9 milj. rbļ.). Lai pārvadātu pieaugošo ārējās tirdzniecības kravu apjomu, bija nepieciešama attīstīta jūras transporta flote. 1858. gadā Baltijas jūrā ar Krievijas karogu brauca 107 tālbraucēji kuģi, Rīgas ostā bija pierakstīti 55 tālbraucēji un 86 kabotāžas kuģi, Liepājas ostā – 18 tālbraucēji un 7 kabotāžas kuģi, Ventspilī – 5 tālbraucēji un 4 kabotāžas kuģi. Visi tālbraucēji kuģi piederēja pilsētu tirgotāju firmām. Šāds kuģu skaits nespēja nodrošināt kravu pārvadājumus, un Krievija gadā maksāja ārzemju kuģu īpašniekiem apmēram 60 milj. rbļ. Jaunu burinieku būve Latvijās ostu pilsētās bija tikpat kā beigusies. Tvaikoņus iepirka maz, jo tam traucēja Krievijas muitas sistēma un trūka nepieciešamā kapitāla.

19. gs. II pusē burinieku būves centrs pārvietojās no ostu pilsētām uz Rīgas liča piekrasti, kur ar to nodarbojās šeit dzīvojošie zvejnieki un zemnieki. Kuģus būvēja mežiem bagātos apvidos. Burinieku būve izauga, pilnveidojot nelielu zvejas laivu un liellaivu būves tradīcijas. Pirmie pie preču transporta laivu būvēm ķērās

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



zvejnieki. Iegūstot līdzekļus no zvejas, viņi ieguldīja to kuģu būvē. 19. gs. vidū dažu pagastu zemnieki sāka būvēt jūrmalā nelielus laivas tipa kuģus. Vidzemē tas bija ap Ainažiem, bet Kurzemē – Kaltenē un Rojā. Viens tāds kuģis izmaksāja ap 200 – 250 rbļ. Liellaivas būvēja ļoti vienkārši, bez jebkāda plāna. Laivas garums bija atkarīgs no nocirstā ķīļa koka garuma. Būvi sāka no ķīļa. Tam pievienoja un piestiprināja vadņus, pie tiem pielocīja pabiezas plankas, daudz maz pēc laivas formas. Dēļus savā starpā sanagloja, to starpās lika darvas piesūcinātas lupatas vai arī no pakulām speciāli sagatavotas *grīstis*, ko arī mērceja darvā. Pēc tam izmeklēja derīgas formas saknes, ko pielaikvoja iekšpusē pie dēļiem kā brangas un ar paegļa tapām sastiprināja kopā. Dzelzi kā dārgu materiālu lietoja tikai īpašas nepieciešamības gadījumā. Sākuma periodā liellaiva bija vaļēja, pakāpeniski to uzlaboja. Priekšgalā un pakalgalā izveidoja cietu baku, piebūvēja deķa plankas. Vēlāk laivu pārsēdza ar deķi, un tā izveidojās piekrastes jeb kabotāžas kuģis. Tie parasti bija vienmastnieki ar pašautām linu burām. Kuģa komanda bija neliela – divi trīs cilvēki. Bieži vien tie bija vienas ģimenes locekļi.

Kabotāžas kuģu būvē 19. gs. vidū bija zināmi panākumi. Ap 1840. gadu Vidzemes zemniekiem bija jau ap 40 laivu (20 – 30 lastu lielas), bet kurzemniekiem – 20. Tā kā preču pārvadāšana bija ienesīgāka par zveju, kuģu īpašnieki sāka nodarboties tikai ar to. 19. gs. 40. gados viņiem bija jāiztur somu konkurence, kuri arī nodarbojās ar piekrastes kuģniecību Rīgas līcī. Pamazām latviešu kabotāžas kuģniecība izspieda somus no šī rajona, jo bieži vien pārvadāja kravas lētāk nekā konkurenti. Piekrastes kuģniecību aizsargāja Krievijas likumdošana, jo ar kabotāžu drikstēja nodarboties tikai ar Krievijas karogu peldoši kuģi. Sākotnēji latviešu kabotāžnieki brauca tikai gar Latvijas piekrasti, pārvadāja lauksaimniecības produktus, malku u.c. preces starp dažādām pilsētām un lauku apvidiem. Tālākus braucienus kavēja jūrnieku izglītības trūkums. Braucot parasti turējās krasta tuvumā. Dziļuma mērīšanai lietoja koka kārtis. Dažs kuģis veica reisu uz Pērnavu un Rēveli. Fraktis bija augstas, bet ostu nodokļi kabotāžas kuģiem bija nelieli, tādējādi šādi braucieni kuģu īpašniekiem nesa peļņu. Vēlāk viņi iedrošinājās doties arī uz Pēterburgu. Sevišķi izdevīgi bija ģipša pārvadājumi. 19. gs. vidū latviešu kabotāžas kuģniecība aptvēra jau Krievijas Baltijas jūras piekrasti.

Latviešu piekrastes kuģniecības attīstību uz laiku pārtrauca Krimas karš (1853–1856), kad angļu un franču karakuģi bloķēja Krievijas ostas Baltijas jūrā. 1854. gada pavasarī pie Latvijas krastiem parādījās šo valstu eskadra, kas divu gadu laikā iznīcināja gandrīz visus latviešu kabotāžas kuģus.

Pēc kara piekrastes kuģniecība atjaunojās. Sāka būvēt jaunus kuģus, lielākus nekā iepriekš. Pieauga braucienų skaits uz Pēterburgu. Sekmīgie braucieni nesa kuģu īpašniekiem labu peļņu, un viņu rīcībā uzkrājās kapitāls, kas ļāva pāriet uz lielāku kuģu būvi. Sāka būvēt divmastu piekrastes kuģus. Pēc 1860. gada daļa zemnieku un zvejnieku sāka piedalīties kuģu būvē kā algoti strādnieki, viņu darba pieredze ļāva vēlāk uzsākt tālbraucēju kuģu būvi. Līdz 19. gs. 60. gadiem latviešu





Burinieka korpusa nolaišana ūdenī Ainažos, XIX gs. otrā puse, XX gs. sākums.

Burinieki maz piedalījās tālbraucienos, jo trūka kuģu vadītāju. Pārmaiņas notika pēc 1864. gada, kad Ainažos nodibināja pirmo jūrskolu, kura bija pieejama latviešu zvejniekiem un zemniekiem. 19. gs. II pusē jūrskolas nodibināja Ģipkā (1869), Jēkabpilī (1869), Ventspilī (1871), Jūrkalnē (1872), Užavā (1872), Lubezerē (1873), Engurē (1875), Mangaļos (1876), Liepājā (1876). Iniciators šo jūrskolu izveidošanā bija Krišjānis Valdemārs (1825 – 1891). 19. gs. 60. gadu vidū notika pirmie latviešu burinieku tālo braucienu mēģinājumi. K. Dāls, Ainažu jūrskolas priekšnieks, izskaidrodams kabotāžas kuģu īpašniekiem tālo braucienu priekšrocības, panāca, ka viņam uzticēja trīsmastu gafelšoneri «Katarina» (būvēts 1864. gadā Ainažos, 162 reģ. t, īpašnieki – J. Miķelsons un J. Veide). 1864. gadā kapteinis K. Dāls izbrauca ar šo kuģi no Rīgas uz Ģenti Beļģijā. Pirmā navigācija nesa kuģa īpašniekiem 1300 rbl. peļņas, bet otrā – 1900 rbl. Pēc gafelšонера «Katarina» veiksmīgajiem reisiem daļa burinieku īpašnieku sāka pārbūvēt 100 – 150 tonnu piekrastes kuģus. Vidzemes jūrmalā tāliem braucieniem pārbūvēja 30 kabotāžas kuģus. To īpašnieki bija papildinājuši savas zināšanas Ainažu jūrskolā.

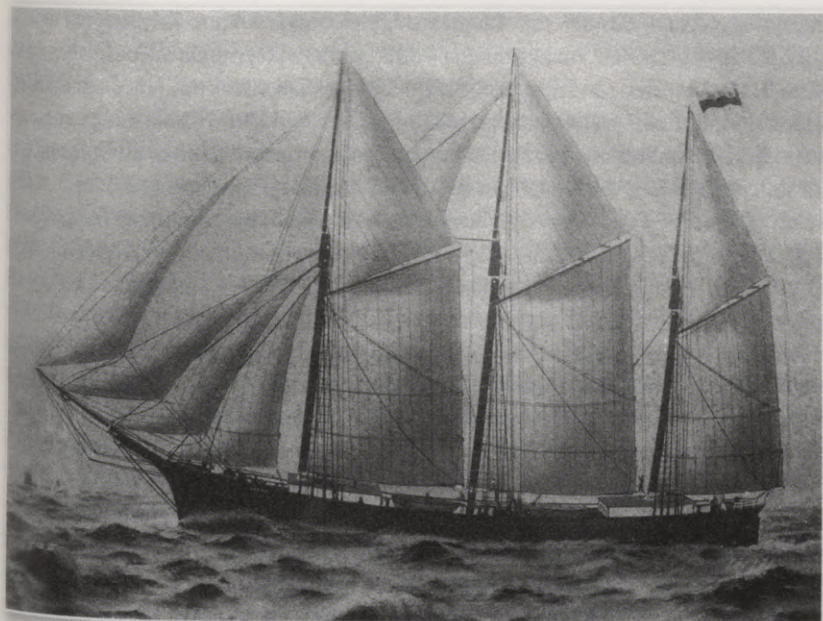
19. gs. 60. gados būvēti latviešu burinieki bija ļoti vienkārši. Tika izmantots klinka jeb pārlaides būves veids, t.i., ārējā apšuvuma plankas tika liktas viena pār otru. Tas saglabājās līdz 19. gs. 80. gadiem, kad to nomainīja gludplankojums. Ekonomiskie apstākļi spieda lietot vienkāršu takelāžu. Jau no paša sākuma tika būvēti gafelšoneri. Ārzemju ostās šie burinieki pievērsa uzmanību ar savu ipatnē-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002



jo uzbūvi: stūri ārpusē līdz galvenajam klājam, ar garākiem steņģiem (mastu turpinājumi, pie kuriem pieliek mazākas buras) un gafelburām. Anglijā tos sauca par *zemnieku kuģiem*. Burinieku būvējot, tika veidots artelis, kurā savus līdzekļus apvienoja vairāki zemnieki un zvejnieki. Nereti tādā veidā pie viena kuģa būves piedalījās desmit un vairāk personu ar dažāda lieluma iemaksām. 20. gs. sākumā bija īpašnieki, kam piederēja vairāki kuģi. Tā 1899. gadā Dambekalņiem piederēja 9 burinieki, 1905. gadā brāļiem Pūliņiem – 15. Burinieku būvēja vairākus gadus. Vispirms iegādājās kokmateriālus. Kuģu būvei izmantoja ozolu un priedi, tos ieguva rudenī, mežu vairāksolišanā. Ziemā nākošā kuģa īpašnieki ar strādniekiem devās mežā, nolaida kokus un aizveda tos uz būves vietu. Burinieku būves sākuma periodā finansu trūkuma dēļ kokmateriālus no meža izveda talkas veidā. Pēc tam strādnieki tos sazāģēja 3 līdz 5 collu biezos dēļos. Kuģi sāka būvēt vasarā pēc siena laika, kad varēja dabūt lētāk strādniekus, vai arī nākošā gada pavasarī. Vispirms sameklēja būvmeistaru un sagādāja kuģa būves plānu. Nepieciešamās īpašības buriniekam – lai tas būtu labs zēģelētājs, uzņemtu daudz kravas un sekli peldētu. Būves plānu bija maz. Daudzi kuģu būvētāji izmantoja A. Ferles izgatavotos plānus, kas sevišķi izplatīti bija 19. gs. beigās. 19. gs. vidū būvmeistaru bija ļoti maz. Tajā laikā strādājošo meistaruru uzvārdi (A. un M. Sepi, R. Tūms, A. Vammus u.c.) liecina par iecelotājiem no Igaunijas salām, kurās laivu un kuģu būves tradīcijas bija senākas nekā Latvijā. Nepieciešamās zināšanas par kuģu būvi varēja iegūt arī jūrskolās. Vietējie kuģu būvmeistari, izpildot pasūtījumus, ceļoja pa visu piekrasti. Tāds bija M. Morgenšterns Uguņos, kas no Plienčiema līdz Kolkai vadīja ap 50 kuģu būvi. Vairākus kuģus būvējuši A. Kiršteins no Vandzenes, J. Ormanis no Kaltenes u.c. Nereti burinieka būvi vadīja viens no tā līdzīpašniekiem. Parasti šāds meistars būvēja tikai tos nedaudzos kuģus, kuru līdzīpašnieks bija. Pirms sāka darbu, būves vietā jūras krastā uzcēla grīdu kuģa korpusa formu dabīga lieluma iezīmēšanai. To veica būvmeistars ar palīgiem pēc modeļa, kas bija izgatavots iepriekš. Turpat uzcēla smēdi, kalti un galdnieku darbnīcu. Vispirms uzbūvēja kuģa ķili un brangas, pie kurām piestiprināja plankas. Apmēram 6 – 8 mēnešu laikā kuģa korpusus bija gatavs. Būves laikā visus kuģa koka un dzelzs piederumus izgatavoja uz vietas. Nepieciešamais kalēja darba apjoms prasīja nepārtrauktu kalēja piedalīšanos. 19. gs. 70. – 80. gados parādījās specializējušies kuģu kalēji. Tādi bija J. Valdemārs, Bauers Kaltenē, E. Liepiņš Engurē u.c. Pārsvārā šī specializācija bija Kurzemē. 20. gs. sākumā kuģu kalēji savu nozīmi zaudēja, jo tos izkonkurēja pilsētu lielās kalēju darbnīcas. Pēc kuģa korpusa būves pabeigšana to nolaida ūdenī. Sākumā kuģa *kāzas* bija samērā grūts process, kas ilga pat mēnešus, vēlāk kuģa korpusu jūrā iedzina divās trijās dienās. Lai izvairītos no naudas izdošanas, kuģa īpašnieki rīkoja kuģa nolaišanas talku. Kurzemē kuģa *kāzas* parasti notika vasarā. Zem kuģa sāniem novietoja lielus klučus un baļķus, virs tiem nosmērēja renes ar taukiem. Atsevišķa rene bija kuģa ķilim. Korpusam aplika tauvas un izstiepa tās līdz blokam, kas bija piestiprināts pie atbalsta jūrā, un atvilka atpakaļ, iestiprinot





Trīsmastu gafelšoneris «Briedis», XIX gs. otrā puse, XX gs. sākums.

grieztuvē. Daļa talkas dalībnieku grieza grieztuvī, daļa nodarbojās ar kuģa *rāmēšanu*, t.i., korpasa primārās kustības piešķiršanu ar iekārta smaga baļķa jeb *rāma* palīdzību. Tādā veidā iekustinot kuģi, to lēnām iedzina ūdenī. To ielaida seklākā vietā un gaidīja, kamēr stiprākā vējā cēlās ūdens līmenis, tad jūrnieki ar enkura ķēdi ievilkā kuģi dziļākā ūdenī. Vidzemē kuģa *kāzas* notika pavasarī, kad ledus vēl bija tik stiprs, ka izturēja jaunuzbūvētā kuģa svaru. Vispirms gatavajam korpusam tālu priekša ledū nostiprināja enkuru, pie tā pievienoja ķēdi, kuru caur spoli, kas bija piestiprināta pie kuģa, piestiprināja zirgiem. Kamēr korpuss atradās uz sauszemes, ķīlis tika vilkts pa koka renēm, kuras bija iesmērētas ar ziepēm vai taukiem. Ievilkā tik tālu, ka vēlāk, ledum lūstot, ķīlis nesniedza jūras dibenu. Pēc tam, kad kuģa korpuss bija iedzīts jūrā, to aizvilka uz kādu ostu, visbiežāk uz Rīgu. Šeit kuģim uzlika mastus, takelāžu un iegādājās nepieciešamo inventāru. Beidzot kuģa korpasa būvi, parasti izbeidzās arī kuģa būvētāju kapitāls. Darbu pabeigšanai nepieciešamā summa nereti sasniedza 5–10 000 rbļ. Tā kā kuģa korpusam bija zināma materiālā vērtība, tad pilsētu tirgotāji uz kredīta labprāt deva nepieciešamos materiālus, kuru apmaksu nodrošināja izdoti vekseli. Kuģa sagatavošanas darbi ilga vairākus mēnešus. Pēc tam tas varēja doties pirmajā reisā.

Kuģu būves izmaksas 19. gs. II pusē – 20. gs. sākumā nebija vienādas, tās lielā mērā bija atkarīgas no kokmateriālu cenām, algotā darba samaksas. Līdz 19. gs. 80. gadiem, kad kokmateriāli un darbaspēks bija lēti, būvējot buriniekus, reģistra

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



tonna izmaksāja 50–55 rbļ. Divmastu gafelšoneris «Anna Ottilie» ar tilpumu 232,2 reģistra tonnas, kuru uzbūvēja 1883. gadā Ķesterciemā, tā īpašniekiem brāļiem J. un M. Fišeriem un K. Lonfeldam izmaksāja 10257 rbļ. jeb 44 rbļ. par reģistra tonnu. Palielinoties kokmateriālu eksportam no Latvijas, pieauga kuģu būvei derīgo kokmateriālu cenas. Palielinājās koku transportēšanas attālums no meža līdz kuģa būves vietai. 19. gs. 80. gados tas bija 10 verstis (10,6 km) un vairāk. 19. gs. 90. gados, būvējot burinieku, viena reģistra tonna izmaksāja 70–80 rbļ, bet 20. gs. sākumā – 95–110 rbļ. Kuģu būves cenas nepilnu 50 gadu laikā cēlās divkārt. Pieauga arī algotā darba samaksa. Apkārtnes amatnieki un zemnieki pie kuģu būves centriem plaši iesaistījās darbos. Atkarībā no kuģa lieluma tā būvē piedalījās 15 – 30 cilvēku. Mēnesī viens strādnieks nopelnīja 8 – 13 rbļ. Tas nebija daudz: strādnieki Anglijas kuģu būvētavās pelnīja 2 – 3 rbļ. dienā. Kuģu būvmeistaru mēneša atalgojums bija 35 – 50 rbļ. Bieži vien daļa strādnieku, praksē iepazinušies ar kuģu būvi, kļuva par jauno kuģu matrožiem. No šā slāņa veidojās profesionāli jūrniece, no kuriem viena daļa ieguva speciālo izglītību.

Par kuģu drošumu liecināja kuģa klase. Tā bija nepieciešama, arī kuģi apdrošinot. Parasti klasi piešķīra jau būvējot, bet to varēja darīt arī vēlāk, ja kuģa daļas atbilda klases noteikumiem. Eksploatācijas laikā ik pēc diviem gadiem kuģi pārbaudīja apdrošināšanas biedrības aģenti vai eksperts. Bija izstrādātas normas dažādu kuģu tipiem un lielumiem. Katrai klasifikācijas biedrībai bija savi raksturojumi, kas bija atkarīgi no kuģu galvenajiem izmēriem. 19. gs. 60. gados 1. klasi piešķīra uz 4 – 6 gadiem. 19. gs. 90. gados, kad būvēja labākus un stiprākus buriniekus, to piešķīra uz 8 – 10 gadiem. No kuģa klasifikācijas bija atkarīgas fraktis, jo kravas nosūtītājs uzticējās drošākiem kuģiem. No tā bija atkarīgs arī apdrošināšanas prēmijas lielums (% no kuģa vērtības). Pirmās klases burinieks maksāja apdrošināšanas prēmiju 7–10% gadā. Tas bija apmēram 1000 rbļ. gadā. Sliktus vai arī vecus kuģus vai nu neapdrošināja, vai arī par tiem ņēma 10–16% lielu prēmiju. Lai palielinātu burinieku peļņu, kuģu īpašnieki līdz 19. gs. 80. gadiem lielo daļu kuģu neapdrošināja. Sākot būvēt kuģus pēc klasifikācijas noteikumiem, jaunbūvētos kuģus apdrošināja galvenokārt Hamburgā *Germanisher Lloyd*. Daļa burinieku bija apdrošināti franču *Bureau Veritas*. 19. gs. beigās *Germanisher Lloyd* bija apdrošināti ap 180 latviešu burinieku par 1,4 milj. rbļ., apdrošināšanas prēmijas veidoja 135 000 rbļ. gadā. Abu apdrošināšanas sabiedrību noteikumi bija neizdevīgi latviešu kuģu īpašniekiem – avārijas gadījumā viņiem bija grūti saņemt apdrošinājumu, tāpēc radās doma dibināt savstarpēju latviešu kuģu apdrošināšanas biedrību. 1890. gadā K. Dāls par šo jautājumu ievietoja rakstu Baltijas jūrnieceku kalendārā, 1893. gadā turpat bija publicēts savstarpējās kuģu apdrošināšanas biedrības statūtu projekts. Pirmais mēģinājums nodibināt biedrību bija neveiksmīgs, jo tam pretojās esošās sabiedrības. 1894. gadā kapteiņa P. Šnores vadībā sāka darboties Rīgas savstarpējā jūras apdrošināšanas sabiedrība *Laima*, kas Rīgas biržas komitejas nelabvēlības dēļ bija spiesta kādu laiku darboties bez statūtiem.



Tikai ar Pēterburgas kuģniecības veicināšanas biedrības Ainažu nodaļas palīdzību tos apstiprināja. Sabiedrības darbības pirmajā, 1894. gadā bija apdrošināti 2 kuģi, 1895. gadā – 17, 1906. gadā – 119, 1913. gadā – 72.

Latviešu burinieku būvētājiem bija jāpārvar virkni grūtību. Lai traucētu kuģu būvi, vācu muižnieki nepārdeva kokus no saviem mežiem, neļāva būvēt kuģus uz viņiem piederošās zemes. Burinieku būve Latvijā attīstījās bez valsts subsīdijām. Krievijas valdība 1888. gada 5. maijā uzaicināja Rīgas biržas komiteju iesniegt tai rakstu, kādi līdzekļi būtu nepieciešami, lai attīstītu vietējo kuģu būvi. Komiteja atbildēja, ka «kuģubūves rūpniecība nav dzīvesspējīga un valdībai nav pamata viņu atbalstīt». Lielas grūtības burinieku īpašniekiem sagādāja 1884. gadā ieviestais muitas likums attiecībā uz ārzemēs pirktiem kuģiem un kuģu piederumiem. Līdz tam tos varēja ievest bez muitas. Kuģus ārzemēs bija izdevīgi pirkt no 1862. līdz 1880. gadam, kad to cenas bija zemas. Latviešu kuģu īpašnieki tos ārzemēs nav pirkuši, jo nebija nepieciešamā kapitāla, un burinieku būve uz vietas bija daudz lētāka. Galvenās problēmas sagādāja enkuri un to ķēdes. Krievijā tos izgatavoja Kolpinā pie Pēterburgas un Votkinā pie Kamas upes. Pirmajā ražoja enkurus Krievijas kara flotei, bet otrā atradās ļoti tālu no Latvijas, tāpēc latviešu kuģu īpašnieki vai nu izmantoja agrāk avarējušu kuģu enkurus un ķēdes, vai arī aizņēmas tos no kāda cita kuģa. Parasti enkurus un ķēdes pirka Anglijā. Aizņemoties centās apiet muitas nodokli, kas pārsniedza izstrādājuma vērtību. 500 – 600 reģ. tonnu liela kuģa ķēdes un enkuri (115 pudi) maksāja 1009 rbļ. 60 kap., muiža bija 1,20 rbļ. zeltā par pudu, kopējā summa sanāca 2835 rbļ. 70 kap. Lai panāktu muitas samaksu, no 1895. gada Rīgas muitas valde katram no Rīgas ostas izejošam latviešu buriniekam uzskaitīja un uzmērija enkurus un ķēdes. Buriniekam atgriežoties, visi kuģa piederumi no jauna tika uzmēriti. Liekās ķēdes un enkurus atņēma un muižu piedzina piekārtīgā apmērā. 1898. gadā šo muitas nodokli atcēla. Grūtības kuģu īpašniekiem sagādāja arī burinieku remonts. Lielākais darbs bija kuģa apšūšana ar *spēkrūti*, t.i., korpusa apšūšana ar priežu vai egļu plankām zem ūdenslinijas. Daļa latviešu burinieku, īpaši tie, kas piedalījās Atlantijas braucienos, tika apšūti ar kapara vai cinka plāksnēm. Parasti to darīja Anglijā, Francijā vai Vācijā.

Latviešu inteliģence burinieku būvei pievērsa ļoti maz uzmanības. K. Valdemārs, latviešu kuģniecības tēvs, 19. gs. 70. gados aicināja dibināt kuģniecības biedrības. Viņš tajās saskatīja līdzekļi kuģniecības straujākai attīstībai. Pirmo mēģinājumu nodibināt šādu biedrību izdarīja latviešu zemnieki. Tikai vēlāk izveidojās kuģniecības biedrība «Austra». 1881. gada 9. janvārī nodibināja Dundagas zemnieku tāljas kuģu īpašnieku biedrību. Pie Dundagas pagasta tiesas sanāca 24 zemnieki un lika uzrakstīt dibināšanas protokolu. Pamatkapitāls bija 6750 rbļ. Dibināšanas gadā kapteinis J. Rērihs, kurš ierosināja dibināt biedrību, nopirka Anglijā burinieku «Alice» (būvēts 1863. g. Amerikā, no ozola, 268 reģ. t). Kuģis pirmajā gadā kalpoja labi un deva 30% peļņas. Redzot šo panākumu, 1882. gadā biedrībai pievienojās vēl 41 biedrs ar 14 400 rbļ. lielu kapitālu. 1884. gadā biedrība

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002



bija 67 biedri ar 24 980 rbļ. lielu kapitālu. 1882. gadā tā nopirka trīs buriniekus – «Alfred», «Lawinia» un «Wladimir». 1885. gada 3. decembrī Dundagas kuģniecības biedrības visdārgākais kuģis «Wladimir» (pirkts par 8800 rbļ., 245 reģ. t, būvēts 1859. g. Liepājā) sadūrās ar itāļu kuģi «Ecio» un nogrima. Neizdevās pierādīt itāļu kuģa vainu, un biedrība zaudēja ievērojamu daļu no sava kapitāla. 1886. gadā pārējos trīs kuģus pārdeva ūtrupē. Tā kā kuģu cenas bija zemas, tad Dundagas kuģniecības biedrības biedri saņēma tikai trešo daļu no dalības naudas. Tāds bija pirmais mēģinājums izveidot latviešu kuģniecības biedrību.

Neskatoties uz dažāda rakstura šķēršļiem un pateicoties labvēlīgajai ekonomiskajai situācijai, burinieku būve 19. gs. II pusē izplatījās visā Latvijas piekrastē. 19. gs. 60. gados buru kuģu būves centrs bija Ainaži un tās tuvākā apkārtnē. Šeit bija diezgan daudz kabotāžas kuģu īpašnieku, kuri jau būvēja divmastu buriniekus. Šeit nodibinājās arī pirmā jauna tipa jūrskola. Bija diezgan lielas valsts mežu bagātības. Tie bija galvenie priekšnoteikumi tālo braucienu kuģu būvei šai apvidū. 19. gs. beigās burinieku būve sāka sarukt, jo grūtības sagādāja kokmateriālu sagāde. Pavisam Ainažos 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā uzbūvēja 50 burinieku (lielākus par 100 reģ. t). Kurzemē, galvenokārt Rīgas līča piekrastē, tālo braucienu buriniekus sāka būvēt 19. gs. 70. gadu vidū. K. Valdemārs 1885. gadā par šo apvidu rakstīja: «Tāds jūrmalas gabals ir it kā no dieva radīts, īpaši priekš kuģu būves.» Šis rajons bija bagāts ar mežiem. Tā kā kokmateriālus no šejienes varēja eksportēt tikai caur Rīgas un Ventspils ostām, to cenas bija zemas. Arī pārējie faktori – krasta reljefs, jūras dibens piekrastes joslā, darbaspēks, kurš īpaši lēts bija ziemā, t.i., kokmateriālu sagatavošanas periodā, – bija labvēlīgi plašai kuģu būves attīstībai. Par ievērojamāko burinieku būves centru Kurzemē izveidojās Kaltene, Valgalciems un Upesgrīva, kur no 1857. līdz 1913. gadam uzbūvēja 213 kuģus (lielākus par 100 reģ. t). Rajonā no Rojas līdz Engurei bija amatnieku specializācija. Kuģu būvē piedalījās būvmeistari, kalēji, takelāžas un drīvēšanas meistari. Burinieku būvi vadīja ap 20 būvmeistaru, un tajā piedalījās ap 400 strādnieku. Kurzemes daļā no Kolkas līdz Pāvilostai galvenokārt būvēja kabotāžas kuģus. Tālo braucienu buriniekus pārsvarā būvēja Pāvilostā, Mazirbē, Ventspilī. Kuģu būves vājā attīstība šajā rajonā izskaidrojama ar atklātās piekrastes nepiemēroto reljefu. Pavisam Latvijas teritorijā no 1857. līdz 1913. gadam uzbūvēja ap 550 burinieku (lielākus par 100 reģ. t). Lielākās kuģu būves vietas bija Ainaži (uzbūvēja 50 burinieku), Upesgrīva (49), Kaltene (36), Vandzene (33), Mangaļi (27), Ķirbiži (27), Liepupe (27), Roja (26), Salacgrīva (23), Mērsrags (22), Sarkanmuiža (Ventspils) (19), Skulte (17), Ķesterciems (15), Engure (14), Pēterupe (13), Uguņciems (12), Plienī (10) u.c.

Izplatītākie buru kuģu tipi Latvijā bija divu un triju mastu gafelšoneri un trīsmastu šoneri. Gafelšoneris ir kuģis, kam visi masti aprīkoti ar gafelburām, bet stengas – ar topburām. Lielākais šāda tipa kuģis Latvijā bija četrmastu gafelšoneris «Abraham» (382 reģ. t), būvēts 1891. gadā Ventspilī. Pēc 1. pasaules kara 1925. gadā Plienīemā uzbūvēja četrmastu gafelšoneri «Eurasia» (513 reģ. t). Šo-



neris ir kuģis, kam priekšmasts ir pilntakelēts, bet lielais masts un bezanmasts ir apgādāti ar gafelburām. Tas sāka izplatīties latviešu burinieku būvniecībā pēc 1880. gada, jo sevišķi Vidzemē. Lielākais šāda tipa kuģis bija četrmastu šoneris «Andreas Weide» (būvēts Ainažos 1891. g., 572 reģ. t).

Latviešu burinieku būvniecība norisēja laikā, kad visā pasaulē strauji palielinājās tvaikoņu skaits. 19. gs. II pusē tie sāka izspiest buru kuģus no kravu pārvadājumiem. Krievijas tirdzniecības flotē tvaikoņu bija maz, un daļu kravu varēja pārvadāt burinieki. Stāvoklis mainījās 20. gs. sākumā, kad Krievijā radās akciju sabiedrības, kas sāka pirkt tvaikoņus ārzemēs. Jau 19. gs. 80. gados K. Valdemārs rakstīja, ka latviešu burinieku īpašniekiem jāsāk domāt par tvaikoņu pirkšanu, jo «citādi pēc 10 – 20 gadiem visa mūsu kuģniecība izputēs». Sākoties ekonomiskajām krīzēm, buru kuģu stāvoklis vēl vairāk pasliktinājās, jo konkurētspējīgi bija vienīgi tvaikoņi. Latviešu kuģu īpašnieki tvaikoņus nepirka – trūka nepieciešamā kapitāla.

Asas konkurences apstākļos burinieku īpašnieki pastiprināja jūrnieku un kuģu ekspluatāciju. Vienkāršā takelāža ļāva turēt uz kuģa skaitliski mazu komandu (7 – 8 cilvēki). Darba diena parasti ilga 14 – 16 stundas. Uz buriniekiem matrozis mēnesī saņēma 15 – 20 rbļ., Anglijā matrozis tajā pašā laikā saņēma 40 – 50 rbļ. Kapteiņa alga bija 25 – 30 rbļ. mēnesī, viņš saņēma arī samaksu no tirdzniecības firmām par katru frakti (20 – 60 rbļ.). Ļoti bieži kuģu kapteiņi un stūrmaņi bija kuģu īpašnieki vai līdzīpašnieki. Lai iegūtu lielāku peļņu, kuģu īpašnieki sāka ekspluatēt buru kuģus visu gadu. Jau 19. gs. 80. gados jaunbūvētie burinieki, kas spēja izturēt rudens un ziemas vētras, brauca visu gadu. Pirms tam navigācija ilga 8 – 9 mēnešus, tās laikā varēja veikt trīs reišus līdz Anglijai un atpakaļ. Navigācijai beidzoties, kuģus parasti nolika *ziemas guļā*. Dažkārt kuģi palika brīvguļā zemo fraktu dēļ. 19. gs. II pusē burinieki pārziemoja galvenokārt Rīgas ostā, vēlāk arī vien vairāk burinieku sāka ziemot neaizsalstošajās Liepājas un Ventspils ostās. Šo pilsētu kokzāģētavas deva iespēju ātrāk atklāt navigāciju.

19. gs. 80. gadu vidū sākās regulāri latviešu burinieku braucieni pāri Atlantijas okeānam. 1886. gadā pirmā šādā braucienā devās trismastu barkentīna «Pol-lux». 1895. gadā pāri Atlantijas okeānam brauca jau 48 latviešu buru kuģi, bet 1896. gadā – 60. 20. gs. sākumā šādus reišus katru gadu veica vidēji 40 burinieku. Tie brauca uz Dienvidamerikas un Vidusamerikas ostām, mazāk uz Ziemeļameriku. 19. gs. 90. gadu vidū daudzi latviešu burinieki brauca pāri Atlantijas okeānam balstā, jo ogļu fraktis no Anglijas uz Latīņameriku bija ļoti zemas. Tā censtās iegūt laiku, jo kravas izdošana bija ilgs process. Atpakaļceļā parasti veda kokus, piķi un garšvielu kravas.

19. gs. 90. gadu sākumā burinieki sāka braukt uz Balto jūru. 1896. gadā turp devās ap 40 burinieku. Tie uzņēma sālītas zivis, lai nogādātu tās Pēterburgā. 20. gs. sākumā braucieni apsīka, jo strauji kritās fraktis. Daži kuģi apmeklēja Āfrikas ostas.



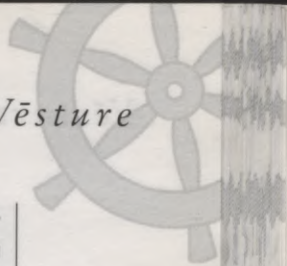
20. gs. sākumā burinieku būve Latvijā pamazām apsika. 1900. – 1903. gada rūpniecības krīze Krievijā, tai sekojošā depresija saasināja konkurenci jūras kravu pārvadājumos. Strauji kritās fraktis. Pieauga tvaikoņu skaits. Daudzi jūrnīeki no buriniekiem pārgāja strādāt uz tvaikoņiem. Arī 1902. gada jūrskolu likums neveicināja jūrnīeku pieplūdumu uz buru kuģiem. Pēdējo triecienu deva 1. pasaules karš. Daļu burinieku nogremdēja vācu karakuģi un zemūdenes, dažus buriniekus Krievijas valdība rekvizēja un izmantoja Liepājas, Ventspils ostu aizsprostošanai, daļu ievēda Ķišezerā un tur atstāja, bet daļa nonāca Botnijas un Somu līcī. Ar 1. pasaules karu noslēdzās spilgta lappuse Latvijas kuģniecības vēsturē – latviešu burinieku būve.

Tvaikoņu būve un remonts 19. gs. II pusē – 20. gs. sākumā

19. gs. līdztekus buriniekiem Latvijas teritorijā sāka būvēt tvaikoņus. Pirmais tvaikonis «Oskar» Rīgas ostā ienāca 1830. gada 8. jūnijā. Par galveno tvaikoņu būves un arī remonta centru kļuva Rīga, kur pirmo metāla tvaikoni uzbūvēja 1847. gadā. Rīgas biržas komitejas uzdevumā būvmeistars G. Mēve uzbūvēja velkoni «Rīga», uz kura uzstādīja «Vērmaņa un dēls» mašīnbūves fabrikā ražotu tvaika dzinēju (35 ZS). 1832. gadā dibinātais uzņēmums bija pirmais metālapstrādes uzņēmums Rīgā, kur mehānismu darbināšanai izmantoja mehānisko dzinēju. Šai uzņēmumā remontēja un arī būvēja tvaikoņus, bet 1888. gadā to slēdza. 1866. gadā nodibināja Rīgas biržas komitejas Bolderājas mašīnbūves rūpnīcu, tai nodeva 1864. gadā Ziemas ostā uzstādīto peldošo doku (3000 t celtspeja). Vēlāk uzstādīja slipdoku. Rūpnīca nodarbojās galvenokārt ar kuģu remontu. 1915. gadā peldošo doku evakuēja uz Pēterburgu, vēlāk uz Arhangeļsku. 1869. gadā Rīgā, Āgenskalna liča krastā, nodibināja kuģu un mašīnbūves rūpnīcu «Lange & Skuye» (no 1886. gada – «Lange un dēls kuģu būvētava») Sākumā uzņēmums nodarbojās ar kuģu remontu. Tvaika lokomobili uzstādīja darbības trešajā gadā. 1872. gadā uzņēmums saņēma pirmo kuģa būves pasūtījumu. Rata tvaikoņa «Dahlen» būvei uzcēla montāžas darbnīcu, kaltuvē uzstādīja tvaika veseri. 1882. gadā rūpnīca no Rīgas domes saņēma pirmo upju pasažieru tvaikoņu būves pasūtījumu. 19. gs. beigās Krievijas valdība pasūtīja dažas torpēdlaivas, tāpēc uzcēla jaunu lietuvu, uzbūvēja divus segtus eliņus (domātus 100 m gariem kuģiem). 1904. gadā akciju sabiedrība saņēma astoņu mīnu kuģu būves pasūtījumu. 1909. gadā kuģu būvētavā bija 140 dažādi darbgaldi un spēka centrāle (200 ZS). Līdz 1912. gadam šeit uzbūvēja 232 dažādus kuģus (pasažieru un kara kuģus, prāmjus, velkoņus, zemessmēlētus, kuterus). 1. pasaules kara laikā rūpnīcu evakuēja uz Pēterburgu un iekļāva Baltijas kuģu būvētavā. No 1879. līdz 1904. gadam darbojās R. H. Manteļa mašīnbūves rūpnīcas kuģu būves nodaļa, tur uzbūvēja 25 dažādus kuģus, bet vēlāk slēdza kā nerentablu. 1886. ga-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





dā Klīversalā sāka darboties Tila un Novikova kuģu būvētava, 1894. gadā Zaķusalā – kuģniecības un kokapstrādes uzņēmuma «A. Štrauhs un Krumings» kuģu mašīnbūves rūpnīca. Sākotnēji tajā remontēja kuģus, bet no 1898. gada arī būvēja pasažieru kuģus un velkoņus – pavisam uzbūvēja 41 kuģi. 1896. gadā nodibināja E. Ceppa kuģu mašīnbūves rūpnīcu. 1901. gadā Ķīpsalā sāka darboties kuģniecības sabiedrības «A. Augsburgs» kuģu remontu rūpnīca, kurā remontēja un būvēja upju kuģus, metāla liellaivas. Militārajām vajadzībām 1900. gadā sāka kalpot Liepājas kara ostas darbnīcas ar diviem sausajiem dokiem. 1913. gadā izveidoja Milgrāvja kuģu būvētavu. Vācu firma «Schichau» saņēma no Krievijas valdības deviņu «Novik» tipa eskadras mīnu kuģu būves atļauju. Jaunizveidotajā kuģu būvētavā uzcēla cehus un sešus eliņus un sāka būvēt četrus kuģus. 1. pasaules kara sākumā Krievijas valdība to rekvizēja un iesāktos kuģus un iekārtas evakuēja uz Pēterburgu. Karš pārtrauca kuģu būves un remonta uzņēmumu darbību Latvijas teritorijā.

Kuģu remonts un būve Latvijas Republikā

Nodibinoties Latvijas Republikai un beidzoties karam, sākās kuģniecības atjaunošana. Kara sākumā uz Krieviju evakuētās kuģu būves un remonta rūpnīcas netika reevakuētas. Kuģu būve nenasniedza pirmskara apjomus. No 1920. līdz 1933. gadam Latvijas piekrastē uzbūvēja ap 30 burinieku. Kuģu būvētavās būvēja velkoņus, upju pasažieru kuģus, zemessmēlētus, bet skaitā nedaudz. Ostu pilsētu kuģu būvētavās un rūpnīcās galvenokārt nodarbojās ar kuģu remontu. Rīgas biržas komitejas kuģu būvētavā un mašīnu fabrikā Bolderājā, kur bija slipdoks (kuģiem līdz 1100 reģ. t), remontēja visa veida kuģus. Milgrāvja kuģu būvētavā remontēja kuģus, ražoja rūpnīcām skābekli. Abas šīs kuģu būvētavas 1930. gadu beigās piederēja akciju sabiedrībai «Vairogs». Rīgā turpināja darboties Baltijas mašīnu fabrika «E. Cepps», M. Ellera un P. Berga kuģu būvētava un mehāniskā fabrika, kuģniecības sabiedrības «A. Augsburgs» kuģu remonta rūpnīca, kuģniecības un kokapstrādes uzņēmuma «A. Štrauhs un Krumings» kuģu mašīnbūves rūpnīca. Kuģu remontu veica Jūrniecības departamenta darbnīcas Andrejostā. Galvenā kuģu remonta bāze Latvijā bija Liepājas kara ostas darbnīcas, kuru rīcībā bija divi sausie doki un peldošais doks (800 t celtspēja). Tur remontēja daudzus Latvijas Republikas tirdzniecības kuģus, ledlauzi «Krišjānis Valdemārs». 1932. gadā Liepājā remontēja Polijas kara flotes kuģus, 1937. – PSRS tirdzniecības kuģus. Doki tika izmantoti arī kuģu noplēšanai lūžņos. 1932. gadā noplēsa tvaikoņus «Liepāja», «Pernigel», 1935. gadā – «Kokness». 1938. gadā Liepājas kara ostas darbnīcas pārņēma jaundibinātā akciju sabiedrība «Tosmare», kurā līdztekus kuģu remontam ražoja lauksaimniecības mašīnas, liftus, kūdras ekskavatorus, tvaika katlus, velosipēdu detaļas, pakavu naglas. Nelielas kuģu remonta darbnīcas bija Ventspils ostā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kuģu remonts un būve Latvijas PSR

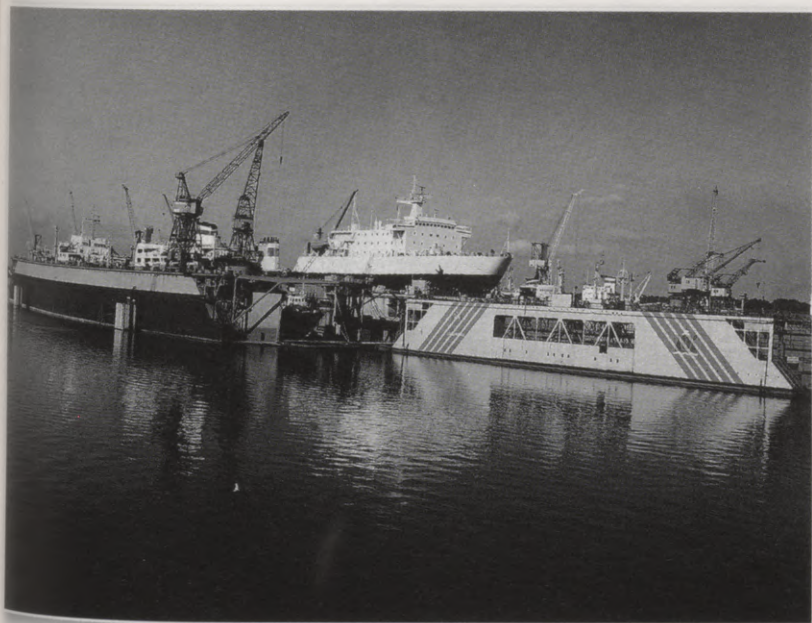
1940. gadā PSRS okupēja Latvijas Republiku, un gada beigās kuģu būvētavas, remonta rūpnīcas un darbnīcas nacionalizēja. Tās nodeva dažādiem PSRS tautas komisariātiem un resoriem. PSRS Jūras flotes tautas komisariāta pārziņā nonāca Milgrāvja kuģu būvētava, PSRS Upju flotes tautas komisariāta – Baltijas mašīnu fabrika «E. Cepps», PSRS Baltijas jūras kara flotes – mašīnu fabrika un kuģu būvētava «Tosmare», Bolderājas mašīnbūves rūpnīca. To darbību pārkārtoja atbilstoši PSRS pastāvošajai ekonomiskajai sistēmai.

2. pasaules kara laikā, mainoties okupācijas varām, kādu laiku kuģu būvētavas un remontu rūpnīcas izmantoja Vācijas kara un palīgflotes remontam.

Pēc kara, Latvijas PSR veidojoties lielām tirdzniecības, zvejas un upju kuģniecību organizācijām, sākās kuģu remonta rūpnīcu specializācija. Tirdzniecības flotes kuģus galvenokārt remontēja Rīgas kuģu remonta rūpnīcā (bij. Milgrāvja kuģu būvētava), zvejas kuģus – jaundibinātajā Mangaļu kuģu remonta rūpnīcā, Rīgas eksperimentālajā kuģu mehāniskajā rūpnīcā (bij. Baltijas mašīnu fabrika «E. Cepps»), mehāniskajās darbnīcās zvejas ostās, upju kuģus – Rīgas kuģu remonta rūpnīcā, darbnīcās Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā, Ventspilī, PSRS Baltijas jūras kara flotes kuģus – karakuģu remonta rūpnīcās Nr. 29 (bij. Tosmares kuģu būvētava) un Nr. 177 (bij. Bolderājas mašīnbūves rūpnīca). Šāda specializācija saglabājās līdz 90. gadu sākumam.

Rīgas kuģu remonta rūpnīcu (RKRR) nodibināja 1940. gada 1. oktobrī uz Milgrāvja kuģu būvētavas bāzes. Pēc 2. pasaules kara to atjaunoja. 60. gadu otrajā pusē sāktās rekonstrukcijas rezultātā RKRR kļuva par lielāko PSRS kuģu remonta bāzi Baltijas jūrā. Līdztekus kuģu remontam tur ražoja skābekli, elektrodus. RKRR remontēja galvenokārt Latvijas un Baltijas, kā arī Igaunijas, Lietuvas jūras kuģniecību kuģus, Baltijas jūras ceļu pārvaldes bagarus, ostu flotes kuģus u.c. Darbu apjoms rūpnīcā pakāpeniski pieaug: 1945. gadā izremontēja 15 kuģus, 1955. gadā – 44, 1964. gadā – 72, 1976. gadā – 124, 1985. gadā – 129. Kuģu remontam izmantoja peldošos dokus: tūlīt pēc kara – doku-pontonu (2000 t celtspēja), no 1946. līdz 1977. gadam – reparācijās saņemtu peldošo doku (3700 t celtspēja). 1978. gadā RKRR izveidoja doku cehu, kurā bija trīs peldošie doki (4600, 27 000, 30 000 t celtspēja). Gadā dokoja vairāk nekā 100 kuģus. Līdztekus kuģu remontam RKRR būvēja kuģus. 1947. gadā ūdenī nolaida jūras velkoni «Gvardejec» (500 ZS), kas bija pirmais RKRR uzbūvētais kuģis. Pavisam rūpnīcā uzbūvēja 2 jūras velkoņus (500 ZS; 1947–1948), 34 reida velkoņus (150 ZS; 1949–1950), 125 reida liellaivas (40 t; 1948–1949), 21 jūras velkoni (1200 ZS; 1952–1960), 27 upju liellaivas (300 t; 1953–1955), 7 upju liellaivas (200 t; 1955–1956), 12 upju liellaivas (250 t; 1957–1958), 11 upju liellaivas (400 t; 1958–1962), 12 sauskravas motorkuģus (350 dwt; 1961–1964), 20 pašgājējas gruntsvedējas liellaivas (tilpne 500 m³; 1964–1970), 8 naftas pārvadāšanas liellaivas (500 t;





Rīgas kuģu remonta rūpnīcas doks, 1980. gadi.

1960–1964), 2 reida liellaivas (100 t; 1970), 19 liellaivas (500 t; 1969–1985), 7 prāmjus – ledlaužus (3000 ZS; 1973–1980), 7 auto un pasažieru prāmjus (2700 ZS; 1983–1993), 2 eļļas uzpildītājus (1989, 1991). Kuģu būve tika veikta pēc PSRS centrālo resoru pasūtījuma.

Strauji attīstoties un pieaugot zvejas flotei, tika izveidotas zvejas kuģu remonta bāzes. 1944. gada 1. novembrī Mangaļos nodibināja Mangaļu laivu būvētavu (no 1948. gada – Mangaļu kuģu būvētava, no 1963. – Mangaļu kuģu remonta rūpnīca, MKRR). No 1945. līdz 1957. gadam tur būvēja zvejas motorlaivas (10, 20, 50, 80 ZS) un airu laivas. Pēc kara laivu būvētavā pārbūvēja 25 vācu mīnu tralerus par mazajiem zvejas traleriem. 1953. gadā kuģu būvētavā sāka remontēt zvejas kuģus. 50. gadu otrajā pusē remontēja mazos, vidējos zvejas tralerus, ražošanas refrīžerorkuģus, motorlaivas. No 1961. līdz 1969. gadam MKRR rekonstruēja, pēc tam rūpnīca specializējās vidējo zvejas traleru un refrīžerorkuģu, lielo zvejas saldētājtraleru, peldošo bāzu remonta veikšanā. Gadā remontēja 35 – 70 kuģus. No 1954. līdz 1957. gadam kuģu remontam izmantoja slipu celtņi (150 t celtspēja). 1961. ekspluatācijā nodeva slipu (400 t celtspēja) ar stāpeļu laukumu astoņu vidējo zvejas traleru remontam. Līdz 1964. gadam MKRR izmantoja peldošo doku ar 600 t celtspēju, no 1964. līdz 1970. gadam – Klaipēdas KRR būvētu 2500 t peldošo doku, 1970. un 1980. gadā ekspluatācijā nodeva divus 4500 tonnu celtspējas peldošos dokus. Katru gadu dokoja 30 – 40 kuģus. Otrā lie-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Prāmja-ledlauža būves pabeigšana Rīgas kuģu remonta rūpnīcas piestātnē. 1986. gads.

lākā zvejas kuģu remontu bāze bija Rīgas eksperimentālā kuģu mehāniskā rūpnīca (REKMR). No 1945. līdz 1947. gadam rūpnīcā remontēja upju kuģus. No 1953. līdz 1973. gadam REKMR līdztekus ražošanai remontēja vidējos zvejas tralerus, izgatavoja kuģu mehānismu rezerves daļas. Kuģus remontēja rūpnīcas piestātnē Āgenskalna licī. Gadā remontēja vairāk nekā 100 kuģus. Rūpnīcai bija peldošais doks (1500 t celtspēja). No 1973. gada REKMR specializējās tehnoloģisko iekārtu, aprīkojuma ražošanā zvejas kuģiem, čuguna un krāsaino metālu liešanā, sašķidrinātās gāzes balonu, nestandarta iekārtu ražošanā. Mazo zvejas traleru un motorlaivu remontam zvejas ostās bija izveidotas remonta darbnīcas, uzbūvēti slīpi.

Sava remontu bāze bija izveidota upju kuģniecībai. Ievērojot tās sezonas raksturu, kuģu remonts notika ziemas mēnešos. Galvenie remonta uzņēmumi bija Rīgas kuģu remonta rūpnīca un darbnīcas Rīgā, Daugavpilī, Jelgavā, Ventspilī. 1980. gadā Rīgas kuģu remonta rūpnīcu no Ķīpsalas pārvietoja uz Voleriem. 1982. gadā tajā sāka būvēt liellaivas (500 t). Rūpnīcā kuģu remontam izmantoja peldošo doku (1500 t celtspēja).

PSRS militāro spēku (kara flotes) vajadzībām izmantoja Rīgas karakuģu remontu rūpnīcu Nr. 177 (Bolderājā) un Liepājas karakuģu remontu rūpnīcu Nr. 29 (Tosmare). PSRS robežsardzes kuģus remontēja Liepājas robežsardzes karakuģu remonta rūpnīcā. Šis remontu bāzes bija pieejamas tikai militārā resora kuģiem.



Nelielu remontdarbu veikšanai Latvijas jūras kuģniecība, Rīgas transporta flotē un Rīgas traleru un refrižeratoru bāze bija izveidojušas savas tehniskās apkopes bāzes. Visas kuģu remonta rūpnīcas, izņemot kara, nodrošināja Latvijas PSR kuģniecības organizāciju kuģu remontu.

Kuģu remonts un būve atjaunotajā Latvijas Republikā

1991. gadā, kad Latvijas Republika atguva valstisko suverenitāti, kuģu remonta rūpnīcas ieguva republikas pakļautību. Mainoties ekonomiskajai situācijai, tās iesaistījās starptautiskajā aprītē. 1994. gadā Latvijas Republika atguva no Krievijas Bolderājas un Tosmares kuģu remonta rūpnīcas. 1990. gadu vidū notika kuģu remonta rūpnīcu privatizācija. Rīgas kuģu remonta rūpnīcu privatizēja 1995. gadā, 1996. gadā to pārdevēja par Rīgas kuģu būvētavu. Tā ir lielākā kuģu remonta rūpnīca Baltijā – gadā remontē ap 130 kuģus. No 1999. gada atsākta kuģu būve, pēc Norvēģijas, Dānijas un Zviedrijas firmu pasūtījuma tur būvē kuģu korpusus. 2000. gadā Rīgas kuģu būvētava privatizēja Tosmares kuģu remonta rūpnīcu. Tika izveidota akciju sabiedrība «Tosmares kuģubūvētava», kurā veic dažādus kuģu remonta darbus. 2002. gadā «Tosmarē» sāka būvēt kuģu korpusus. Rīgā otrā lielākā ir Bolderājas kuģu remonta rūpnīca, kurā gadā remontē aptuveni 35 kuģus. Rūpnīcā ir 4500 t celtspējas peldošais doks. 1995. gadā privatizēja un izveidoja akciju sabiedrību «Upju kuģniecības kuģu remonta rūpnīca».

Jaunajos ekonomiskajos apstākļos darbības virzienu mainīja Mangaļu kuģu remonta rūpnīca. 1999. gadā tā pārtrauca kuģu remontu, tagad galvenais darbības virziens ir kravu apstrāde un pasažieru termināla apkalpošana. No 2000. gada apkalpo līnijas Rīga – Libeka un Rīga – Ķīle. 2002. gadā rūpnīca pārdēvēta par «Terminālis Vecmilgrāvis». 1998. gadā beidza darboties Rīgas eksperimentālā kuģu mehāniskā rūpnīca.

Zvejas kuģu kārtējo remontu veic Salacgrīvas, Skultes, Lielupes, Engures, Mērsraga, Rojas, Pāvilostas ostās esošajās darbnīcās, kas ir paju sabiedrību vai privātais īpašums. Visās ostās ir slipi ar celtspēju līdz 250 tonnām. Zvejas kuģus remontē arī Ventspils zvejas ostas darbnīcās, kuru rīcībā ir vertikālais hidrauliskais kuģu pacēlājs (600 t celtspēja).

Jaunajos ekonomiskajos apstākļos, kad strauji samazinājās vietējo kuģu skaits, Latvijas kuģu remonta rūpnīcās remontē arī ārvalstu kuģniecību kuģus. Tās nodrošina starptautiskajām kuģošanas prasībām atbilstošu kuģu tehnisko stāvokli un ekspluatāciju. Ir atjaunojusies kuģu būve. Senās kuģu būves un remonta tradīcijas Latvijā tiek turpinātas.

A. Miklāvs

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kuģu kapsētas Latvijā, to veidošanās un pētījumi

Ievads

Šis raksts ir tikai pirmais solis uz analitiskiem pētījumiem, kuri aptver īpašus vēsturiskos pieminekļus Latvijas teritoriālos ūdeņos – kuģu kapsētas (K.k.), kur daudzi kuģi un to apkalpes locekļi atrada savu pēdējo patvērumu.

Šoreiz mērķis nav pastāstīt par konkrētu laika posmu, precīzu vietu vai noteiktā kuģa likteni.

Tas ir mēģinājums atrast pareizu ceļu starp daudzām problēmām, kas rodas katram, kurš ir saistīts ar nogrimušu vai nogremdētu kuģu vrakiem vai to atliekām.

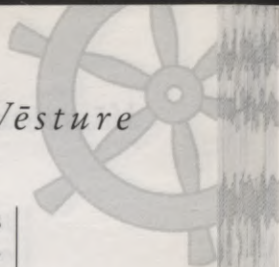
Apzinot zemūdens kuģu kapsētas, iezīmējās trīs galvenie pētījumu aspekti: vēsturiskais, hidrogrāfiskais un komerciālais.

Vēsturiskais aspekts, bez šaubām, ir galvenais, ņemot vērā šo objektu unikālītāti un nepieciešamību tos autentiskā veidā saglabāt. Bet nevar ignorēt arī pārējos darbības virzienus.

Išumā par citiem aspektiem: hidrogrāfisko un komerciālo. Hidrogrāfu interesē kuģa bojāejas iemesli un iespējas izvairīties no tās. Tas ir pamats ciešai sadarbībai starp hidroarheologiem un hidrogrāfiem. 1999. un 2000. gadā Baltijas jūrā notika divas Latvijas un Zviedrijas ekspedīcijas ar zviedru kuģi «Altairs», kuru laikā iezīmēti no Rojas līdz Akmeņragam 27 nogrimuši kuģi. Veicot zemūdens vēsturiskos pētījumus 1998., 1999. un 2000. gadā ar zviedru kuģi «Jacob Hagg», savākti materiāli par četriem nogrimušiem kuģiem un 12 nenoteiktiem objektiem. Šīs ziņas nodotas Jūras administrācijai – hidrogrāfiskam dienestam. Izstrādāta, bet vēl nav pieņemta kopēja Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas (VKPAI) un Jūras administrācijas instrukcija, kā rīkoties ar atrastiem vrakiem un citiem zemūdens objektiem.

Nogrimušiem kuģiem un to kravām ir arī komerciāla vērtība. Uzņēmīgi cilvēki kuģu kapsētas redz kā paradīzi dārglietu meklētājiem, objektus zemūdens tūristiem un metāllūžņu kaudzi, kuru var realizēt un iegūt peļņu. Neorganizēta, nelikumīga un barbariska rīcība uz kuģu vrakiem bieži noved pie šo unikālo vēsturisko objektu izlaupišanas un pat iznīcināšanas. Jau tagad reģistrēti nopietni likuma «Par kultūras pieminekļu aizsardzību» pārkāpumi. Izlaupīts 1995. gadā atrastais vācu transportkuģa «Elbing-III» vraks (1997. gadā tas bija iekļauts Jaunatklāto kultūras pieminekļu sarakstā). Ar pārkāpumiem notiek neorganizēto zemūdens tūristu niršana uz nogrimušiem kuģiem Baltijas jūrā pie Užavas, Pāvilostas un Ak-





menrāga. Jau konstatēti pirmie nelaimes gadījumi starp nirējiem (zināms, ka viens akvalangists ieguvis pat bīstamo kesona slimību un tikai NATO Ūdenslīdēju Centra palīdzība ar barokameru izglāba šo cilvēku). Šogad mūsu teritoriālajos ūdeņos parādījās pirmā profesionālā dārglietu meklētāju grupa no Vācijas, lai meklētu zviedru admirāļa Fleminga eskadras buriniekus, kuri vētras laikā nogrima Baltijas jūrā pie Kolkasraga 1625. gadā. Šāda aktīvo komersantu – nirēju darbība jau tagad prasa, lai VKPAI pievērstu nopietnu uzmanību un kontrolētu akvalangistu aktivitātes zemūdens objektos.

Vēl kuģu kapsētu pētījumiem ļoti nopietns aspekts ir morālais (humanitārais). Neviens nogrimušais kuģis nav tikai tehnikas kapsēta, uz katra ir bijusi arī apkalpe. Kuģi ir apbedījuma vieta simtiem un tūkstošiem cilvēku, kas gāja bojā dzelmē kopā ar tiem. Kas var noteikt vēsturnieku vai citu personu tiesības iejaukties šajā lietā – valsts, kaut kāda institūcija vai piederīgie?

1988. gadā izveidojās zemūdens arheoloģijas entuziastu grupa «Sela» (Senas laivas). Tas bija pirmais solis, lai sāktu kuģu kapsētu apzināšanu un pētījumus. No 1990. gada grupa darbu turpināja Jūrmalas pilsētas muzeja paspārnē, vēlāk izveidojot tur Zemūdens arheoloģijas centru, kurš cenšas sadarbībā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju pārstāvēt visus zemūdens vēsturiskos pētījumus Latvijā un risināt ar tiem saistītās problēmas.

Rodoties iespējai nirt Baltijas jūras Latvijas piekrastes ūdeņos un atrodot vairākas nogrimušu kuģu atliekas zem ūdens un krasta smiltīs samērā nelielā teritorijā, radās jautājums – kāpēc vienviet var uziet tik daudz vraku daļu, bet citviet desmitiem kilometru attālumā nav nekādu kuģu katastrofu pēdu? Kādi faktori stimulēja kuģu katastrofas un kas notika ar kuģiem tālāk? Pēc 14 pētījumu gadiem var atbildēt tikai uz dažiem no jautājumiem un izdarīt pirmos secinājumus.

Kuģu kapsētu rašanos veicinošie faktori

Tam, ka nogrimušie kuģi ir koncentrējušies noteiktās vietās, varētu būt divi galvenie iemesli: pirmkārt, dabas apstākļi, stihiju iedarbība, otrkārt, cilvēku aktivitāte.

Kuģiem dabas veidotas bīstamas vietas Latvijas piekrastes ūdeņos ir vairākas: pie Kolkasraga, Akmeņrāga, Ovišiem, Liepājas un Rīgas apkārtnē u.c. Garie smilšu un akmens sēkļi kuģu ceļu tuvumā, nepiemērotās ostas bez patvēruma, liču trūkums un pēkšņas laika apstākļu maiņas ir galvenie faktori, kas apdraudēja kuģus un to apkalpes senāk un apdraud arī mūsdienās. Neraugoties uz simtiem gadu ilgo jūrniecības pieredzi, modernu navigācijas iekārtu izmantošanu, bīstamo vietu iezīmēšanu ar peldošām bojām un krasta bākām, kuras norāda jūrnikiem drošu ceļu, kuģiniekiem šajās vietās jābūt uzmanīgiem.

Burinieku laikā lielākā daļa avāriju notika un kuģi lielākoties gāja bojā netālu no krasta. Pēkšņi saceloties vējam, sākoties vētrai, burinieki bija spiesti nolaist bu-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



ras un nebija spējīgi pretoties vēja un straumes ietekmei. Atrodoties netālu no krasta sliktas redzamības apstākļos, tie strandēja uz sēkļa vai akmeņiem, kur lieli viļņi un sitieni pa grunti ātri pārveidoja kuģi par sadragātu vraku. Hronikas stāsta, ka arī vietējie iedzīvotāji pielika savu roku kuģu iznīcināšanā. Vēl vairāk, viņi provocēja kuģu avārijas, ar viltus ugunīm norādot kuģim ceļu uz sēkli, lai vēlāk to izlaupītu.

Krastā izskalotus buriniekus, kurus nesavāca piekrastes iedzīvotāji, laika gaitā pārklāja biezs smilšu slānis, bet to, kas palika virs grunts, lauza viļņi un ledus. Tikai pa brīžam pēc spēcīgas vētras tajā vietā varēja parādīties brangu gali, korpasa plankas vai priekšgala atliekas, kuras pēc nākošās vētras padevās stihijai un lāvās izskalot krastā. Reti ir gadījumi, kad nelielā dziļumā vraks ir labi saglabājies. Netālu no Kolkas bākas 5 km no krasta nelielā dziļumā guļ samērā labi saglabājies liels burinieks, kurš, iespējams, ir 150 – 200 gadu vecs (pēc atrasto pudeļu, lieltgabala un holandiešu pīpes datējuma). Tvaikoņus jūras ūdens saēd 70 – 100 gados, no šo kuģu metāla korpasa virs grunts nekas nepaliek, ja nu vienīgi kāda dzinēja detaļa, kas izgatavota no krāsainā metāla. Burinieku koka korpasa detaļas saglabājas daudz labāk un ilgāk. Kurzemes piekrastē valdošie vēji un straumes veidoja burinieku atlieku koncentrācijas vietas, in piekrastes zvejniekiem šādi vraki zināmi jau ilgu laiku – pie Kolkas ciema, Vaidas, Saunaga, Pitraga, Košraga, Sīkraga u.c. Bet tikai viens no tiem, «Kolkas vraks», bija daļēji zem ūdens atrakts un pētīts.

Otrs kuģu kapsētu veidošanās faktors ir kuģu mākslīga nogremdēšana, kurai var būt dažādi iemesli:

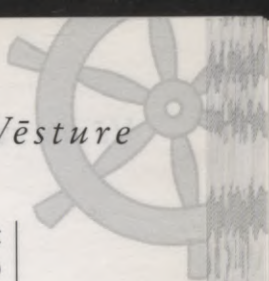
1. Kuģus apzināti nogremdē ar mērķi:

- aizsprostot ar piekrautiem kuģiem ieeju ostā vai upju grīvu, lai nedotu iespēju pretinieku kuģiem iziet vai ieiet ostā (piemēram, pēc «Indriķa hronikas» šādu paņēmieni izmantoja kurši pret sāmsaliešiem 1215. gadā, aizsprostojot Daugavas grīvu; 17. gadsimtā zviedri bloķēja Sakas un Daugavas grīvas; Sarkanā armija 1941. gadā tādā veidā vēlējās aizsargāt Liepājas un Ventpils ostas);
- jūrā nogremdētie kuģi kalpo par mērķi aviācijas mācību bombardēšanai (pie Papes);

2. Mīnu lauku veidošana uz kuģu ceļiem (Irbes šaurums).
3. Aviācijas un zemūdeņu uzbrukumi kuģu karavānām un atsevišķiem kuģiem (kuģu ceļos Irbes šaurumā un no Liepājs uz Ventpili un Rīgu).
4. «Viltus» krasta uguņu izmantošana, lai izraisītu kuģu novirzīšanos no droša kuģa ceļa uz bīstamu vietu, kur kuģis strandēja un tika pakļauts izlaupīšanai.
5. Jūrnieku un loču kļūdas.
6. Citi iemesli – apdrošināšanas atlīdzības saņemšana, ugunsgrēks uz kuģa, bīstama epidēmija utt.

Latvijas teritoriālajos ūdeņos kuģu kapsētas veidojušās visu iepriekšminēto ie-





meslu dēļ, izņemot lielas kuģu kaujas, kādas notikušas citviet Baltijas jūrā, lemjot bojāejai vairākus desmitus kuģu (piemēram, kauja pie Viborgas Krievijā starp zviedru un krievu eskadrām 1790. gadā, kad nogrima ap 90 kuģu).

Laiks, dabas apstākļi un leģendas piešķir nogrimušiem kuģiem savdabīgumu un pievilcību. Tie vilina ne vien vēsturniekus, bet arī citus cilvēkus, kas interesējas par vēsturi un piedzīvojumiem.

No tiem lielākajai daļai pietiek ar televīzijas pārraidēm par šo tēmu («National Geographic» un «Discovery»), bet ir arī tādi, kam ar to ir par maz. Ar katru gadu pieaug to cilvēku skaits, kuri uzvelk ūdenslīdzēja ekipējumu un ienirstot cenšas sameklēt, ieraudzīt un pataustīt nogrimušus kuģus. Tie ir ūdenslīdzēji, nirēji – amatieri, dārglietu meklētāji, zemūdens arheologi vai komersanti jeb vienkāršie avontūristi, kam patīk paaugstināt adrenalīna līmeni asinīs. Mērķi šiem cilvēkiem ir dažādi, bet viņus visus vieno piedzīvojumu alkas un vēlme atklāt dzelmju noslēpumus.

Latvijā tādu cilvēku nav daudz – daži simti. Vācijā un Zviedrijā ir 420 tūkstoši nirēju, bet Baltijas jūras valstu reģionā vairāk par miljonu. Katrs vēlas atrast kuģi, par kura esamību vēl neviens nezina, kurš ir neskarts.

Nogrimušo kuģu skaits arī nav mazs. Pēc zviedru arheologu pētījumiem, Baltijas jūrā nogrimuši aptuveni 80 tūkstoši kuģu. Tūkstoši no tiem atrodas pie mūsu krastiem. Pētot «Dundagas draudzes hroniku» par kuģu avārijām pie Kolkasraga, var secināt, ka:

- 100 gadu laikā tur nogrimuši 116 kuģi (iereģistrēti tikai kuģi ar zināmu nosaukumu, avārijas datumu, apstākļiem, kravas saturu un citiem datiem);
- lielākā daļa no kuģiem bija angļu (25%), vācu (21%) un krievu (20%);
- nogrimušo Latvijas kuģu daļa – 6%;
- avārijas cēlonis, izņemot dažus kuģus, kuri nogremdēti kara laikā, bija sliktie laika apstākļi.

Diemžēl zemūdens arheologu rīcībā nav pietiekami daudz dokumentu, lai pilnvērtīgi apzinātu un pētītu kuģu kapsētas. Reti kad ir zināmas kuģu avāriju vietu koordinātas. Zināmu vraku identifikācija pēc simtiem gadu ir ļoti sarežģīta. Arī kuģu kapsētu veidošanās laika diapazons ir diezgan plašs – no vikingu laikā nogrimušiem kuģiem līdz 1999. gadā pie Rojas aizgājušajam zvejnieku kuģim «Freddis» (atrasts 1999. gadā jūlijā ar sānskata sonora palīdzību).

Kuģu kapsētu pētījumi

Kuģu kapsētu pētījumi notiek divos virzienos.

Pirmais: ar aparatūras – sonoru palīdzību veikta kuģu kapsētu teritorijas apsekošana un visu zemūdens objektu reģistrēšana, vraku ierakstīšana kopējā nogrimušo kuģu reģistrā un interesantu eksemplāru pārbaude zem ūdens.

Otrais: izmantojot no dažādiem avotiem saņemto informāciju, tiek veikta at-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



sevišķu kuģu vraku apsekošana, lai noteiktu vraka vēsturisko vērtību un aizsardzības režīmu. Visbiežāk tāda veida zemūdens darbi notiek uz zināmiem vēsturiskiem kuģiem vai vietās, kur tie varētu atrasties.

Pie vēsturiskiem kuģiem var pieskaitīt: slavenu tvaikoni «Saratov», ledlauzi «K. Valdemārs», karakuģus «Virsaitis» un «Imanta», Pētera I karakuģi «Maskava», zemūdenes «Ronis» un «Spīdola» u.c. Jau pārbaudīta «Saratov» avārijas un spridzināšanas vieta pie Akmeņraga, krievu burinieka «Maskava» avārijas vieta un kāda nogrimuša kuģa atliekas pie Ziemupītes. Vairākkārt zem ūdens apsekoti daži vraki kuģu ceļā no Akmeņraga līdz Ventspilij. Tur uz grunts guļ pēdējā kara laikā nogremdētie kuģi, kuri mēģināja izlauzties no Liepājas uz Ventspili, un lielle transportkuģi, kuri kursēja no Krievijas uz Latvijas uz Vāciju. Blakus tiem atrodas zemūdenes, kas izpildīja mednieku lomu un pašas palika par medijumu (piemēram, atrastā krievu zemūdene «M-78»). Zemūdens pētījumos īpaša uzmanība tiek pievērsta Kolkasragam, visbīstamākajai navigācijas vietai Latvijā, kur smiltis un ūdens slēpj tūkstošus nogrimušu kuģu. Ekspedīcijas laikā Rīgas jūras līcī pie Kolkas ciema tika atklāta kāda sena kuģa ozolkoka vraks (iespējams, 17. gs. burinieks). 1999. gadā pie Kolkasraga turpinājās zviedru admirāļa Fleminga eskadras 10 nogrimušo kuģu meklējumi, vraku pētījumi un notika pirmie zemūdens arheoloģiskie izrakumi.

Nav iespējams šobrīd veikt plašus pētījumus uz nogrimušiem kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos, jo trūkst līdzekļu un darba telpu. Kaimiņvalsts Zviedrijas pieredze rāda, ka tikai vienu vienīgu burinieku «Vasa» var pētīt kopš 1961. gada, uz kuģa «Tre Kronor» zemūdens pētījumi notiek jau no 1980. gada, bet šiem darbiem vēl nevar redzēt galu.

Šobrīd daudz aktuālāks ir jautājums par kuģu kapsētu apzināšanu un aizsardzību. Konkrēti nosaukumi, objekti un notikumi var tikai ilustrēt šo galveno mērķi.

Kopš 1997. gada, kad izveidojās Baltijas jūras reģiona Jūras arheologu apvienība un sāka notikt regulāras Jūras arheologu konferences, kuģu kapsētu pētījumi tiek plānoti sadarbībā ar ārzemju un Latvijas kolēģiem, kā arī ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju. Interese par vēsturiskiem zemūdens pētījumiem pieaug ar katru gadu. ES programma «Kultūra – 2000» noteica vienu no prioritātēm 2004. gadam – arheoloģijas un zemūdens mantojuma pētījumi un saglabāšana. Īpaši šīs sfēras aizsardzība un izpēte ir aktuāla Latvijā, kuras teritoriālajos ūdeņos desmitiem gadu saimniekoja visi, tikai ne Latvijas vēsturnieki.



leskats jūrniecības izglītības vēsturē Liepājā

Otrā jūrskola Latvijā tika atvērta Liepājā 1843. gadā. Tās dibinātājs, vadītājs un arī pasniedzējs bija kāds vācu šķiperis (uzvārds nav zināms). Vienīgās ziņas par skolu ir tās, ka pēc sekmīgi nokārtotiem eksāmeniem absolventiem pilsētas valde izsniedza liecības par tālbraucēja kapteiņa vai stūrmaņa tiesībām.

Nākamais solis jūrniecības izglītības attīstīšanā – 1861. gads. Pēc Liepājas tirdzniecības komisijas ierosinājuma Liepājas pilsētas valdei izdevās sadabūt no Izglītības ministrijas 500 rubļu lielu pabalstu jaunas jūrskolas atvēršanai pilsētā. Juridiski jaunā skola skaitījās kā nodaļa (saukta arī par navigācijas klasēm) pie Liepājas apriņķskolas. Jūrskolas ēka atradusies starp Pasta (bij. Helēnas) un Diķu ielām (Zemes Hip. Nr. 309). Pie skolas ēkas kā jūrniecības simbols bijis uzstādīts kuģa masts. Par navigācijas nodaļas vadītāju tika iecelts matemātiķis Emīls Kvaass, kas bija beidzis Breslavas universitāti Vācijā. Viņš ar savu pedagoga un sabiedrisko darbību bija iemantojis cieņu pilsētnieku acīs. Skolā bija trīs klases, kas atbilda attiecīgajam mācību gadam. Mācīja visus apriņķskolas mācību priekšmetus un papildus ar jūrniecību saistītas zinātnes: jūras ģeogrāfiju, lociju, jūras karšu lietošanu, jūras ceļojumu aprakstus, tirdzniecības grāmatvedību, korespondenci, angļu valodu, trešajā mācību gadā apguva stereometriju, līdzenuma un sfērisko trigonometriju, jūras astronomiju, jūrniecības instrumentu būvi, jūras praksi, kuģu grāmatvedību, jūras tirdzniecības likumus u.c.

Lai iestātos jūrniecības nodaļā, vajadzēja būt vienas sezonas jūras braukšanas stāžam un dokumentam par pamatskolas beigšanu. Pilnu kursu beigušos audzēkņus eksaminēja autoritatīva komisija, kuras sastāvā bija pārstāvji no pilsētas maģistrāta, ģilžu vecākie, tirgotāji, tālbraucēji kapteiņi. Komisijas priekšsēdētājs bija navigācijas klašu priekšnieks Emīls Kvaass. Atkarībā no parādītajām zināšanām eksāmenos piešķīra 1. vai 2. šķiras stūrmaņa kandidāta apliecību. Tikai pēc trīs gadu braukšanas stāža uz tālbraucējiem kuģiem un pozitīvām atsauksmēm kandidāta apliecību apmainīja pret isto diplomu.

Liepājas jūrskolai bija laba reputācija, jo tā gatavoja krietnus jūrniekus un labus speciālistus. To apstiprina fakts, ka Krimas kara laikā (1853–1856) no Kronštates šķiperu klasēm katru gadu sūtīja audzēkņus uz Liepāju jūras praksē, kur tos sadalīja pa diviem trim cilvēkiem uz katra kuģa.

Navigācijas klases jeb nodaļas pie Liepājas apriņķskolas darbojās līdz 1876. gadam. Šo piecpadsmit gadu laikā tika sagatavoti 130 kuģu vadītāji. Lai gan skola profesionāli sagatavoja labus jūrniecības kadrus, tomēr latviešu nacionālās kuģniecības attīstībā tai lielas nozīmes nebija, jo mazzurģiem, vāju izglītību ie-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



guvušajiem un vācu valodu nezinošajiem latviešu jaunekļiem šī skola bija nepieņemama.

Jaunu, demokrātisku jūrnieceības izglītības sistēmu ne tikai Latvijā, bet visā plašajā Krievijas impērijā radīja K. Valdemārs. Pirmo jaunā tipa jūrskolu atklāja 1864. gadā Ainažos. Jau pirmajos trīs gados tā praktiski pierādīja, ka ir labāka par līdzšīnējām dārgajām jūrskolām. Pie tam tajā mācījās mazturīgi vietējie zemnieku un zvejnieku dēli. 1867. gadā Krievija pieņēma likumu par demokrātisko jūrnieceības izglītību. Visā impērijā īsā laikā nodibināja 40 jaunas jūrskolas, tai skaitā Latvijā – 10. Lauku jūrskolas ar vienu līdz divu gadu apmācības laiku sagatavoja tūbraucēju kuģu vadītājus, bet trīsgadīgās jeb 3. Šķiras jūrskolās sagatavoja tālbraucējus kapteiņus. Latvijā viengadīgās un divgadīgās jūrskolas bija Ģipkā (1869), Feliksbērgā (1872), Užavā (1872), Lubezerē (1874), Engurē (1875), bet trīsgadīgās – Ainažos (1864), Rīgā (1839), Ventspilī (1871), Mangaļos (1876) un Liepājā (1876). Pēc jaunā jūrskolu likuma pieņemšanas skolas sāka saņemt valsts finansējumu, vēl izmantoja ziedotāju naudu.

Liepājas navigācijas skolu atklāja 1876. gadā. Tā atradās speciāli šim nolūkam būvētā ēkā Kūrmājas prospektā 3. Ēku projektēja Liepājā populārais un talantīgais arhitekts P. M. Berčijs. Par skolas pirmo priekšnieku iecēla mums jau pazīstamo Emīlu Kvaasu, kurš pirms tam bija vadījis navigācijas klases pie aprīņskolas. Par pasniedzējiem strādāja A. Harmsens un A. Feijerabends. Skolā vidējais audzēkņu skaits bija 20–30. 1877./78. mācību gadā skolnieku skaits bija 32. Skolā kārtoja eksāmenus kapteiņa diploma iegūšanai – 4, tālbraucēja stūrmaņa – 9, bet tūbraucēja stūrmaņa – 15 cilvēki. Laika gaitā skolnieku skaits samazinājās, un 1892./93. mācību gadā vispār vairs nebija, kas mācās. Šajā krīzes situācijā skolas vadību lūdza uzņemties Ainažu jūrskolas priekšniekam kapteinim Kristiānam Dālam, kurš sevi bija apliecinājis kā izcilu jūrskolotāju, organizatoru un lielisku jūrniece. Viņš piekrita kļūt par Liepājas navigācijas skolas priekšnieku. Īsā laikā viņš atjaunoja Liepājas navigācijas skolas darbību. 1984./85. mācību gadā skolā jau mācījās 26 audzēkņi, bet 1985./86. mācību gadā – 32. Tajā pašā gadā eksāmenus kapteiņa diploma iegūšanai kārtoja 4 cilvēki, tālbraucēja stūrmaņa – 7, bet tūbraucēja stūrmaņa – 19 cilvēki. Ar labiem panākumiem K. Dāls vadīja Liepājas navigācijas skolu līdz mūža galam 1904. gadā. Pēc tam skolu sekmīgi vadīja viņa dēls Alfrēds Dāls.

Salīdzinot ar citām Latvijas jaunajām jūrskolām, Liepājas navigācijas skolā darbības pirmsākumos bija liels vācu tautības audzēkņu īpatsvars. Pat 1897./98. mācību gadā tas bija 28%, kamēr Ainažu jūrskolā vāciešu nebija vispār, toties tur mācījās daudz igauņu. Liepājas navigācijas skolas uzturēšana gadā izmaksāja vidēji 3500 rubļu tā bija viena no nerentablākajām Latvijā, ja rēķina izdevumus un beigušo audzēkņu skaitu.

1902. gadā tika pieņemts jauns likums par jūrskolām, kas atbilda jaunā tvaikoņu laikmeta prasībām jūrnieceībā. Tika ieviesta četrgadīga apmācība. Jūrskolās



atvēra mehāniķu nodaļas. Skolās ar četrgadīgo apmācības kursu gatavoja tālbraucējus kapteiņus tvaikoņiem. Arī Liepājas navigācijas skolu skāra jaunās pārmaiņas. Pirms 1. pasaules kara Liepājas navigācijas skolā, mācoties papildus vienu gadu, tālbraucēju buru kuģu kapteiņi ieguva tiesības vadīt tālbraucējus tvaikoņus. Tika gatavoti arī mehāniķi. Pamatā tomēr Liepājas navigācijas skolā gatavoja tālbraucējus buru kuģu kapteiņus. 20. gs. sākumā Liepājas navigācijas skolas rīcībā bija sava trismastu mācību barka «Veļikaja kņagiņa Marija Nikolajevna» («Lielkņaze Marija Nikolajevna»), ar kuru tika veikti mācību un komerciālie braucieni gan pa Baltijas jūru, gan Pasaules okeānu. Lūk, ko rakstīja laikraksts «Liepājas Atbalss» 1913. gada 11. jūlijā: «Jūrskolas mācību kuģis «Veļ. kņ. Marija Nikolajevna» 9. jūlija vakarā devās jūrā... Burinieks dodas uz Helfingeru (Dānija). Tur kuģis stāvēs uz enkura un jūrskolnieki tiks iepazīstināti ar straumēm, dāņu šaurumiem, daudzajām bākām. Pēc tam kuģis dosies uz Vācu jūru un būs Liepājā 20. augustā. Rudeņi ar daļu skolnieku, kuri ziemā nemācīsies un veiks praktiskos darbus, dosies Atlantijas braucienā uz Ameriku un Indiju.»

Vairums jūrskolnieku nepieciešamo jūras praksi ieguva, braucot uz privātajiem latviešu tālbraucējiem buriniekiem. Liepājas navigācijas skola sekmīgi darbojās līdz 1. pasaules karam, tad to evakuēja kopā ar mācību bāzi un pasniedzējiem uz Golaļa Pristaņu pie Azovas jūras, kur tā vēl kādu laiku darbojās. Pēc kara skola Liepājā neatgriezās. No pasniedzējiem atgriezās skolas bijušais vadītājs Alfrēds Dāls. Par skolas tālāko likteni ziņu nav.

No 1876. līdz 1897. gadam Liepājas navigācijas skola sagatavoja 81 kapteini, 121 tālbraucēju stūrmani un 62 tuvbraucējus stūrmaņus. Tie bija labi speciālisti. Daudzi no Liepājas navigācijas skolas absolventiem vadīja tālbraucējus tvaikoņus. Piemēram, Jānis Smiltnieks jau 36 gadu vecumā vadīja Krievijas – Austrumāzijas okeāna laineri «Cars» līnijā Liepāja – Ņujorka – Halifaksa. Uz lielajiem okeāna laineriem par stūrmaņiem un kapteiņiem strādāja Jānis Zemturis un Jānis Saulesleja. Daudzus gadus Ķīnas tirdzniecības kuģus vadīja Liepājas navigācijas skolas absolvents Rūdolfs Heils.

Pēc Krievijas Jūrniecības departamenta ziņām, viena trešdaļa kuģu vadītāju un pietkā daļa no visiem Krievijas jūrskolu audzēkņiem bija latvieši.

Arī Liepājas navigācijas skola savā darbības laikā deva krietnu ieguldījumu latviešu nacionālās kuģniecības attīstībā.

Liepājas jūrskola 1929 – 1936

Jau pirmajos pēckara gados vajadzēja domāt par izpostītās kuģniecības un jūrniecības izglītības atjaunošanu. 1920. gadā sāka runāt par jūrskolas nepieciešamību Liepājā, kur mācīties jaunekļiem no apkārtnējiem novadiem, lai mācības viņiem iznāktu lētāk nekā Rigas jūrskolā.

Naudas trūkuma dēļ Liepājā ilgstoši neizdevās atvērt jūrskolu. Bet Latvijas

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



tirdzniecības flotei, kas dinamiski attīstījās, bija nepieciešami speciālisti. 1922. gadā pie Liepājas Valsts tehnikuma atvēra kuģu mehānikas un kuģu būves nodaļu, kur sagatavoja 3. šķiras mehāniķus. Jau 1923. gadā nodaļu absolvēja pirmie septiņi mehāniķi: Jānis Blumbergs, Teodors Brūns, Nikolajs Kaugurs, Jānis Paupiņš, Alberts Stiebris, Oto Ostvalds un Valdemārs Baucs. 1928. gada rudenī atvēra viengadīgus kursus, kur gatavoja 3. šķiras mehāniķus. 1929. gada 29. maijā kursus beidza 27 cilvēki.

Tikai 1929. gada augustā Jūrniecības departaments atvēra Liepāja jūrskolu ar kuģu mehāniķu, kuģu vadītāju un zvejniecības nodaļu pirmajām klasēm. Pilna apmācības kurss jūrskolā bija četri gadi, izņemot zvejniecības nodaļu, kur mācījās divus gadus. Sākotnēji skola atradās Zaķeru laukumā 14, un tikai 1932. gadā radās iespēja pārcelties uz bijušās navigācijas skolas ēku Kūrmājas prospektā 3.

Sākotnēji Liepājas jūrskolai vajadzēja pārvarēt lielas grūtības: trūka mācību literatūras, uzskates līdzekļu, ierīču, darbgaldu u.c. ar mācību procesu saistītu lietu. Paši audzēkņi pasniedzēju vadībā iekārtoja mācību darbnīcas, gatavoja uzskates līdzekļus. Pamazām nostiprinājās jūrskolas mācību bāze. Skolas vadība atradās talantīgā jūrskolotāja kapteiņa Miķeļa Grotiņa rokās. Pilnu četru klašu kursu beigusi ieguva 1. šķiras mehāniķa vai tālbraucēja kapteiņa tiesības (diplomu). Skolā strādāja 22 kvalificēti pasniedzēji un skolotāji. Lieliski sava priekšmeta pasniedzēji bija kapteinis J. Adatiņš (jūras prakse), Vasiļevskis (astronomija), inženieris Tolks (kuģubūve), inženieris Šots (iekšdedzes dzinēji), K. Zāliete (kuģu tvaika katli), mākslinieks A. Baumanis (zīmēšana).

Skolas mācību programma bija vispusīga. Bez speciālajiem priekšmetiem tajā bija arī vispārīzglītojošie priekšmeti: latviešu valoda, angļu valoda, ģeogrāfija, fizika, ķīmija, rasēšana, zīmēšana, veselības kopšana. Pasniedza arī militāro mācību (Fasteno), lai sagatavotu kadrus Latvijas aizsardzībai un ieaudzinātu topošajiem jūrniekiem stāju un iznesību. Pavisam jūrskolā pasniedza 30 dažādus mācību priekšmetus. Bija arī domāts par to, lai skolā varētu mācīties maznodrošinātie, viņiem bija paredzēti dažādi atvieglinājumi, pabalsti. Jūrskolu noteikumos pedagogu padomēm bija dotas tiesības atbrīvot no mācību naudas līdz 25% mazuļo audzēkņu. Varēja ņemt aizdevumu, kuru pēc skolas beigšanas pakāpeniski atmaksāja. Izcilākajiem audzēkņiem bija paredzētas stipendijas.

1930. gadā tika pieņemti noteikumi par jūrskolu un kuģu mehāniķu skolu formas tērpu. Jūrskolu audzēkņiem atļāva valkāt formas tērpu un cepuri kā tirdzniecības flotes stūrmaņiem, vienīgi uz piedurknēm nedrīkstēja būt zeltītas uzšuves.

Vasarās skolas audzēkņi gāja jūras praksē uz mācību kuģiem. Liepājas jūrskolas kuģu mehānikas nodaļas audzēkņu rīcībā bija savulaik spirta kontrabandistiem konfiscētais un jūrskolnieku apmācības vajadzībām pārbūvētais motorkuģis «Juris». Kuģu vadītāju nodaļas audzēkņi jūras praksi izgāja uz Rīgas K. Valdemāra jūrskolas mācību motorburinieka «Jūrnieks». Topošie kuģu vadītāji savu pasniedzēju vadībā devās mācību braucienos pa Baltijas jūru, īpaši bieži apmeklēja Dāniju (ie-



pazīnās ar Dānijas šaurumiem), Zviedriju, Igauniju, iegriezās arī citu valstu ostās.

Liepājas jūrskolā norisinājās pilnvērtīga dzīve. Darbojās mākslinieciskā pašdarbība, skolai bija savs pūtēju orķestris, koris, kuru diriģēja pats skolas priekšnieks M. Grotiņš.

Mācību darbs bija labā līmenī, tika izvirzītas stingras prasības mācību kvalitātei, zināšanām. Laika gaitā paplašinājās un nostiprinājās skolas mācību un materiāli tehniskā bāze. Topošie mehāniķi pasniedzēja K. Zālītes vadībā iekārtoja kalēju, atslēdznieku un virpotāju darbnīcas. Liepājas jūrskolā bija iespējams kā eksterņiem nokārtot kuģu vadītāju un mehāniķu eksāmenus

Liepājas jūrskola sekmīgi attīstījās. 1930. gadā tajā mācījās 139 audzēkņi, tai skaitā kuģu vadītāju nodaļā – 37, mehānikas – 75 un zvejniecības – 37, bet 1931./32. mācību gadā jau bija 143 audzēkņi. 1934. gadā notika pirmais tālbraucēju kapteiņu izlaidums. Līdz 1936. gadam skola sagatavoja 35 tālbraucējus kapteiņus. Daudz vairāk bija tuvbraucēju kapteiņu, stūrmaņu, kas nebija beiguši pilnu apmācības kursu. 1935. gadā kā pirmie 1. šķiras mehāniķu diplomus ieguva Ed. Bērziņš, Jānis Cīpa, Rūdolfs Grigulis, Kārlis Gustavs, Feliks Kaļķis, Žanis Klēvers, Vincents Kaļkovskis, Leonīds Ļeonovs, Fricis Rūsis, Jānis Saulesleja un Eižens Stenģrēvičs. Pavisam līdz 1936. gadam 1. šķiras mehāniķa diplomus ieguva tikai 12 cilvēki, daudz vairāk bija beidzēju ar 2. un 3. šķiras mehāniķu diplomu. Skola sagatavoja krietnus speciālistus. Latviešu jūrskolu beidzēji turpmākajos likteņu pāversienos bez grūtībām nokārtoja eksāmenus, lai iegūtu citu valstu diplomus.

Sakarā ar kvalificētu jūrniecības speciālistu pārprodukciju Liepājas navigācijas skolu 1936. gadā slēdza. Audzēkņi un daļa pasniedzēju ar M. Grotiņu priekšgalā pārcēlās uz K. Valdemāra Rīgas jūrskolu, kur liepājnieki pabeidza izglītību.

Liepājas jūrskolas ēkā palika Liepājas Zvejniecības skola (bijusī zvejniecības nodaļa jūrskolā) ar mājturības nodaļu, kur sagatavoja ne tikai kvalificētus kadrus zvejniecībai, bet arī mājsaimniecības vadītājas zvejnieku saimniecībām.

Jūrniecības izglītība Liepājā pēc 2. pasaules kara

Latvijā okupācijas un komunistu diktatūras apstākļos pašos pamatos mainījās Latvijas kuģniecības saturs un raksturs un vienlaikus arī jūrniecības izglītības sistēma. Tika iznīcināta nacionālā kuģniecība, latviešu speciālistus norakstīja. Jūrskolas zaudēja nacionālās skolas raksturu, nebija pat republikānisko jūrskolu, to vietā izveidoja vissavienības jūrskolas, kurās latviešu tautības audzēkņu bija ļoti maz, jo mācības bija krievu valodā. Skolu beidzējiem latviešiem bija grūti atrast darbu uz tāljūras kuģiem, jo vara viņiem neuzticējās.

Sākotnēji Liepājā bija iecerēts izveidot augstāko jūrskolu. 1954. gada 22. septembri klajā nāca PSRS zivsaimniecības ministra pavēle Nr. 237/1 par Liepājas augstākās jūrskolas dibināšanu. Par priekšnieku iecēla A. Jampoļski. Taču jau 1955. gada 31. martā PSRS Zivsaimniecības ministrija izdeva jaunu pavēli Nr.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



132/1, kurā bija norādīts, ka augstākās jūrskolas vietā jānodibina jūrskola ar vi-
dējo speciālo izglītību, kas gatavotu speciālistus PSRS zivsaimniecības sistēmai.
Par jaunās skolas priekšnieku iecēla to pašu A. Jampoļski.

Skolai ierādīja telpas bijušās Liepājas komercskolas ēkā Ūliha ielā 5 (tolaik Uz-
varas iela). Pirmajā 1955./56. mācību gadā bija paredzēts skolā uzņemt 150 au-
dzēkņus: kuģu vadītāju nodaļā – 90, kuģu mehānikas nodaļā – 60. No 117 sek-
mīgi eksāmenus nolikušajiem reflektantiem skolā ieskaitīja 88. Trūkstošo skaitu
papildināja ar Hersonas jūrskolas (59) un Rīgas jūrskolas (3) audzēkņiem. Audzēk-
ņu nacionālais sastāvs: krievi – 93, ukraiņi – 30, baltkrievi – 12, latvieši – 12, eb-
reji – 3.

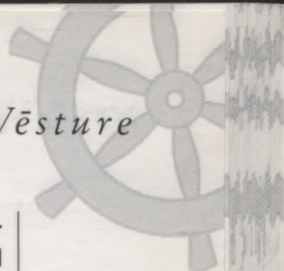
Galvenajā mācību korpusā pēc remonta mācības notika septiņās auditorijās.
Audzēkņu rīcībā bija arī sporta zāle ar 75 m² lielu laukumu. Sāka iekārtot speciā-
los mācību kabinetus: kuģu vadītājiem bija savs specializēts kabinets, bet mehā-
niķu rīcībā bija kuģu dzinēju telpa, kurā bija uzstādīts dzinējs *Kamčadal*, kura jau-
da bija 100 ZS. Audzēkņu rīcībā bija ēdnīca ar 150 vietām un arī kopmītne, kas
atradās Alejas ielā. Skolā valdīja militāra kārtība. Pirmais pēckara izlaidums noti-
ka 1958. gadā. Kuģu vadītāja diplomus saņēma 65 cilvēki, bet kuģu mehāniķa –
52. Starp pirmajiem absolventiem bija vēlākais LZST «Dzintarjūra» kapteinis, z/ķ
«Boļševiks» priekšsēdētājs (1978–1989), LPSR AP vairāku sasaukumu deputāts,
ordena «Goda zīme» kavalieris Vladimirs Einiņš. Viņš bija arī starp tiem AP depu-
tātiem, kas 1990. gada 4. maijā balsoja par Latvijas neatkarības deklarāciju.

Laika gaitā Liepājas jūrskola paplašinājās. 1962. gadā atvēra jaunu nodaļu –
kuģu radiosakari un elektroradionavigācija. Pakāpeniski Liepājas jūrskola sāka
specializēties kuģu radiosakaru speciālistu sagatavošanā.

Uzplaukumu Liepājas jūrskola piedzīvoja laikā no 1965. līdz 1970. gadam, kad
to vadīja kapteinis Jānis Smelteris. 1968. gadā ekspluatācijā nodeva jaunu piec-
stāvu kopmītnes ēku, bet 1969. gadā – jaunu mācību korpusu pie vecās skolas
ēkas. 1970. gadā uzbūvēja garāžas, noliktavas, pirti. Tika ierīkoti jauni mācību ka-
bineti, laboratorijas, darbnīcas utt. Bija 16 kabineti atbilstoši apgūstamajiem
priekšmetiem: kuģu vadītāju apmācības, ihtioloģijas, rūpnieciskās nozvejas, rasē-
šanas, angļu valodas u.c. kabineti. Tika atvērtas dažādas laboratorijas: iekšdedzes
dzinēji, navigācijas ierīces, kuģu radiosakari, kuģu remonts utt. Bija speciālas la-
boratorijas vispārīzglītojošo priekšmetu apguvei: latviešu valodas, ķīmijas, fizikas
u.c. 70. gados Liepājas jūrskolas audzēkņi izgāja mācību praksi uz mācību un ra-
žošanas kuģiem «Diplot», «Ehalot», «Prizvanīje», «Kursograf». Topošie kuģu vadītā-
ji pirmsdiploma praksi izgāja uz pasaulē lielākajiem buriniekiem «Krūzenšterns» un
«Sedovs» (PSRS tos ieguva kā kara trofejas no Vācijas).

Daudzpusīgs un organizēts bija ārpusstundu darbs. Skolā darbojās 23 dažādi
pašdarbības pulciņi. Populāri bija tehniskās jaunrades pulciņi, kuros 80. gados
darbojās nedaudz vairāk par 300 audzēkņiem. Jūrskolnieku rīcībā bija (un arī tag-
dar) plaša bibliotēka ar 36 589 lasāmām vienībām un lasitava ar 40 vietām.





1985. gadā Liepājas jūrskolā atvēra elektromehānikas nodaļu (pirmais mēģinājums bija 1964. gadā, bet nodaļu drīz likvidēja). Skolā pastāvēja un arī tagad pastāv neklātienas apmācības nodaļa, kur 1963./64. mācību gadā mācījās 621 cilvēks, tai skaitā kuģu vadītāju specialitātē – 225, kuģu mehāniķu – 254, radiotehnikas – 142.

Audzēkņu skaits un sadalījums pēc specialitātēm (klātienē)

Mācību gads	Pavisam mācījās	Kuģu vadītāji	Kuģu mehāniķi	Radiotehniķi
1959./60.	519	255	264	-
1963./64.	373	178	141	54
1980./81.	700	265	62	302
1985./86.	599	216	200	116

No 1963./64. mācību gada Liepājas jūrskola sāka specializēties radiosakaru speciālistu sagatavošanā. Tagad koledža vairs nesagatavo speciālistus šajā nozarē, jo sakarus nodrošina Zemes mākslīgo pavadoņu sistēma.

1985. gadā elektromehānikas specialitātē sagatavoja 29 cilvēkus. Laikā no 1955. līdz 1985. gadam Liepājas jūrskola sagatavoja 5234 kuģu vadītājus, mehāniķus, radiotehnikas un elektromehānikas speciālistus. Pārsvārā absolventi palika Latvijā. 80. gadu vidū Rīgas traleru flotē strādāja 382 Liepājas jūrskolas absolventi. Daudzi strādāja Liepājas Okeāna zvejas flotes bāzē. Vairāk nekā 100 Liepājas jūrskolas bijušo audzēkņu par labu darbu tika apbalvoti ar ordeniem un medaļām. Ģenerāls Saitais, Valentīns Šuvajevs, Harijs Līdaks, Mihails Čurikovskis un Grigorijs Laskovs kļuva par Sociālistiskā darba varoņiem. Daudzi absolventi strādāja zvejnieku kopsaimniecībās.

Dažādos laika posmos Liepājas jūrskolu vēl vadījuši J. Kandiba (1963–1965), S. Geršovičs (1970–1981), V. Dmitrijevs un N. Kučerovs (80. gadi). 1991. gadā skolas vadību uzticēja ilggadējam jūrskolas mācību daļas vadītājam Ivaram Virģim.

Liepājas Jūrniecības koledža 1991 – 2002

Lielas pārmaiņas Liepājas jūrskolā norisinājās jau 1991. gadā. 1991. gada 11. aprīlī Latvijas Republikas tautas izglītības ministrs izdeva pavēli Nr. 123 «Par Liepājas Kārļa Jansona vārdā nosauktās Jūrniecības skolas likvidāciju». Pavēlē tika norādīts, ka līdz 1991. gada 15. jūnijam uz bijušās jūrskolas bāzes jāizveido Liepājas jūrniecības koledža. Par jaunās Liepājas jūrniecības koledžas direktoru iecēla ilggadējo bijušās jūrskolas mācību daļas vadītāju Ivaru Virģu. Pēc Latvijas valsts neatkarības atgūšanas 1991. gada augusta beigās LR MP Sabiedriskās dro-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



šības departamenta direktors izdeva rīkojumu izveidot pie Liepājas jūrniecības koledžas robežsargu mācību centru, kas sagatavotu kadrus jaunās valsts jūras robežsardzei. No 1991. gada 1. oktobra jūrniecības koledžā sāka LR jūras robežsargu apmācību.

Jaunajā jūrniecības koledžā notika vairāki pārkārtojumi. Sakarā ar kuģniecības pāreju uz Zemes mākslīgo pavadoņu sakaru sistēmu radiosakarnieku profesija kļuva arhaiska, un tā dēvēto radistu nodaļu 1994. gadā slēdza. Liepājas ostas straujā attīstība prasīja jaunus speciālistus ostas apkalpošanai, kravu pārkraušanas organizēšanai, tādēļ 1997. gadā Liepājas jūrniecības koledžā sāka sagatavot stīvdorus.

Laika gaitā Liepājas jūrniecības koledžā palielinājās latviešu īpatsvars. Izveidoja latviešu grupas kuģu vadītāju, mehāniķu, stīvdoru specialitātēs. 1999. gadā slēdza elektromehānikas nodaļu. Tagad audzēkņu vidējais skaits ir ap 700, arī neklātienē mācās apmēram tikpat daudz. Koledžas atvērti dažādi jūrniecības specialitāšu kursi (kuģu motoristi, matroži). 2002. gadā neklātienē apmācības nodaļā uzņēma 200 cilvēku.

Pamazām Liepājas jūrniecības koledža modernizē mācību tehnisko bāzi atbilstoši mūsdienu prasību līmenim. 1999. gadā no Zviedrijas iegādājās GMDSS treniņierīces. Audzēkņu rīcībā ir datorklase. 2002. gada decembrī koledža saņēma radiolokācijas treniņierīces ARP. 2003./2004. mācību gadā paredzēts iegādāties treniņierīces topošo mehāniķu apmācībai.

2002. gada 29. oktobrī LR izglītības ministrs parakstīja rīkojumu par tiesībām piešķirt 1. līmeņa augstākās profesionālās izglītības diplomu Liepājas jūrniecības koledžā, tādēļ ar 2003./2004. mācību gadu sāks gatavot stūrmaņus, mehāniķus un stīvdorus ar 1. līmeņa augstāko profesionālo izglītību.

Juris Kriķis

LVMM filiāles «Zvejniecības un kuģniecības vēstures muzejs» vadītājs



Varēja būt, bet nebij...

Pēc Otrā pasaules kara jūrniecība bija tā nozare, kurā īpaši izpaudās PSRS realizētā nacionālā politika. Smags liktenis piemeklēja profesionālos jūrniekus, kuri bija mācījušies neatkarīgās Latvijas Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Viņiem būtu jābūt tiem, par kuriem stāstītu topošā enciklopēdija «Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000». Otrā pasaules kara laikā daudzi latviešu jūrnieki palika ārzemēs, citi – dažādos PSRS reģionos, vēl citi par saviem vai radnieku «dažādiem grēkiem» kuģošanaī pat tuvumā netika laisti.

Viens no tiem, kam bija jāklūst par tālbraucēju kapteini, bija **Viktors Bruno Krastiņš**. Par viņu, tāpat kā par daudziem citiem, maz vārdu paliks jūrniecības vēsturē, jo zinām tikai to, ko saglabājuši arhīvi, ko atceras tuvinieki, bet to, kā jūtas cilvēks, kuram izpostīts mūžs, atņemta profesija un salauzta sirds, to varam tikai nojaust.

Viktora Krastiņa tēvs, būdams mērnieks, darba lietās bieži izbrauca ārpus Latvijas. Māte, diplomēta angļu un vācu valodas skolotāja, parasti devās viram līdzī. Viena šāda brauciena laikā 1918. gada 26. februārī, kad mērnieka darbs tika veikts Ufā, pasaulē nāca Viktors. Četrus klašu pamatizglītību viņš ieguva Dundagā, bet pamatskolu beidza Ventspilī. Tvaikonis «Gaisma» (pieraksta osta Ventspilī) kļuva par pirmo, uz kura kā jaunākais matrozis uzkāpa nākošais jūrnieks. Vēl pēc gada V. Krastiņš sāka mācīties Krišjāņa



Viktors Bruno Krastiņš, 1939. gads

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



333



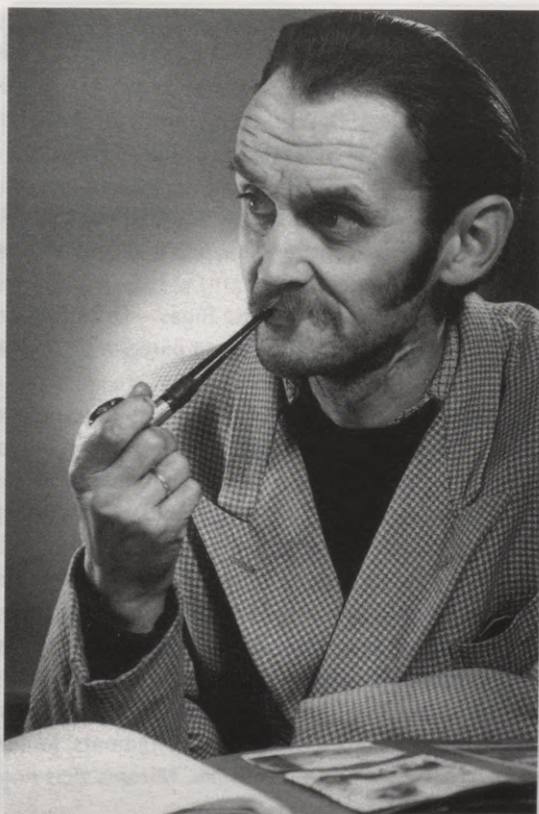
Viktors Bruno Krastiņš Zviedrijā, 1940. gadu 2. puse.

Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Paralēli mācībām tika iets jūrā. 1939. gadā pēc jūrskolas 2. klases beigšanas viņš ieņēma otrā stūrmaņa vietu uz tvaikoņa «Ausma» un ieguva tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. 1941. gada 2. februārī jaunais kuģa virsnieks apprecējās un vēl gadu vēlāk jaunajā ģimenē sevi pieteica dēls Māris. 1943. gadā Viktors beidza jūrskolas 3. klasi un 1944. gada 16. maijā Rīgā Tehnikas un satiksmes ģenerāldirekcijas Ūdensceļu un ostu departaments izdeva viņam tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Nākošajam solim bija jābūt kapteiņa diplomam.

Karš tuvojās beigām. Vācu okupācijas vara piespieda turpināt stūrmaņa darbu uz viena no «Faulbauma» rēderejas tvaikoņiem, ar kuru 1944. gadā Viktors Krastiņš izbrauca uz Vāciju. Sieva Lilija no līdzbraukšanas atteicās, jo mājās bija mazais Māris, pēc dažiem mēnešiem pasaulē bija jānāk otram bērnam, un nevarēja arī pamest saimniecību. Šķiršanās jau nebija plānota ilgāka par kādu mēnesi, bet izvērtās 10 gadu garumā.

1944. gada beigās Viktors Krastiņš ar kuģi «Magdalēna» (bijušais Latvijas tvaikonis «Sports») nonāca Zviedrijā, kur arī palika, domājot, ka no šīs valsts būs vieglāk tikt atpakaļ pie savas ģimenes Dzimtenē. Sākumā viņš nonāca bēgļu nometnē, tad sešus mēnešus strādāja meža darbus, tad piecus gadus kādā Sundsvallas firmā par grāmatvedi. Cerības atgriezties mājās kļuva arvien mazākas. Sekoja nervu sabrukums un ilgstoša ārstešanās. Pēc Staļina nāves radās iespēja braukt atpakaļ uz Latviju, un 1954. gada novembrī gados vēl jaunais vīrietis atgriezās Rīgā. Viņš nestrādāja par kapteini, nevadīja kuģus ne tālos, ne tuvos ceļos, jo darbu





Viktors Bruno Krastiņš pēc atgriešanās Latvijā, 1959. gads.

«tautas ienaidniekam» neviens nedeva. Neskato- ties uz likteņa pārestībām, V. Krastiņš nekad neesot sēdējis, rokas klēpī salicis. Daba viņam bija devusi ta- lantu gleznot. Bērnu sagla- bātajos vairākos albumos sarindotas daudzas mazas glezniņas, kur redzams Zviedrijā pārdzīvotais un, protams, Latvija – māja Mangalsalā, kur viņš pēc atgriešanās dzīvoja, ģime- nes locekļi, dabas skati. Neiztrūkstošs pavadonis kādreizējam jurniekam bijis fotoaparāts, un mājās viņš taisīja gan melnbaltas, gan krāsainas bildes, kā arī pē- tīja fotogrāfijas vēsturi. Sagatavotais manuskripts tā arī palika neizdots. Kaut arī piedzīvotais bija iedra- gājis veselību un arī Latvijā vairākkārt nācās ārstēties, viņš mācēja dāvēt citiem

prieku. Ja sēdies pie elektriskajām klavierēm vai ņēmis rokā akordeonu, tad tik esot bijis ko klausīties. Viktors Krastiņš mira 1984. gada 17. jūnijā, tā arī nesa- gaidījis neatkarīgas valsts atjaunošanu.

Šāda biogrāfija ir cilvēkam, kuram vajadzēja būt vienam no latviešu kaptei- niem, kas vadītu Latvijas kuģus pasaules jūrās pēc Otrā pasaules kara. Tēva dzī- vesstāstu muzeja darbiniekiem izstādīja meita, ārste D. Vītola, kura tēvu pirmo reizi ieraudzīja tikai 10 gadu vecumā. Stāstot par Viktoru Bruno Krastiņu, gribē- tos atcerēties visus tos kuģiniekus, kuru dzīvi izpostīja Otrais pasaules karš un Latvijas okupācija. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki pateicas Dai- mai Vītola kundzei par vēl viena latviešu jurnieka likteņa noskaidrošanu.

I. Bernsone

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



1902. gada notikumi

Rīgas notikumi:

■ Kā ziņo «Baltijas vēstnesis», janvārī preču cenas Rīgā: mārciņa gaļas maksā aptuveni 9–12 kapeikas, maize – 2 kapeikas kilogramā, piens – 1 stops 8–10 kapeikas utt.

■ 9. I jaunās telpās atklāta Rīgas – Orlas dzelzceļa telegrāfistu skola – no vecās Jelgavas stacijas teritorijas tā pārcelta uz Romanova (tag. Lāčplēša) ielu 54.

■ «Baltijas vēstnesis» 11. janvāra numurā raksta par šādu gadījumu. Kāds no Dvinskas pilsētas iedzīvotājiem, iedams pa negatavo šosejas tiltu, ko tolaik būvēja Rīgas – Orlas dzelzceļa vajadzībām, nokrita uz sliedēm un salauza galvaskausu. Kamēr tika noskaidroti lietas apstākļi, mironis tika pacelts un ielikts tukšā vilciena vagonā, kas stāvēja turpat pie tilta. Stacijas preču vilciena sastādītājs, nezinādam, ka vagonā atrodas mirušais, vagonu piekabināja uz Orlas pusi aizejošajam vilciena sastāvam. Vilciena konductors, domādams, ka vagoni ir tukši, un vēlēdamies nopelnīt, uz vagonu aizsūtījis divus bezbiļetniekus. Kad vilciens nonāca Maļinovskas stacijā, konductors devies uz vagonu, kur bezbiļetnieku vietā ieraudzījis mironi. Uztraukumā konductors mironi aizvilcis uz stacijas kanālu un tur to atstājis. Nākošajā stacijā vilciens ticis apstādināts, jo līdz tai jau bija nonākusi ziņa par vilcienā atrodošos mirušo cilvēku. Mironis ticis nogādāts atpakaļ, bet konductors atlaists no darba.

■ 1902. gadā bija pagājuši 50 gadi kopš slavenā ukraiņu rakstnieka N. Gogoļa (1804–1852) nāves. Rīgā N. Gogoļa vārdā pārdēvēja Stacijas ielu. Arī Harkovā un Odesā ielas tika nosauktas N. Gogoļa vārdā.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



336



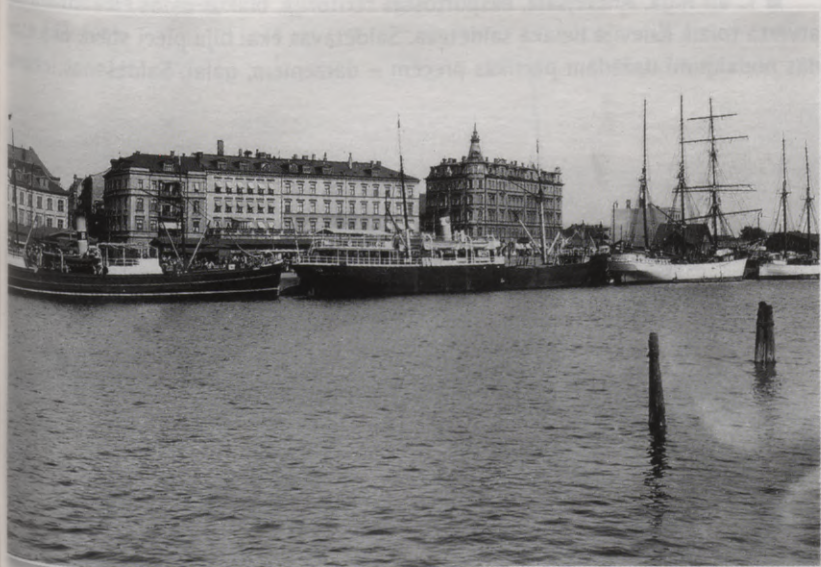
Rīgas osta 20. gs. sākumā.

■ 1902. gadā tika apspriesta Rīgas I centrālā dzelzceļa mezgla rekonstrukcija. Rīgas – Orlas dzelzceļa pārvalde 8. II izšķirās par centrālās stacijas padarīšanu par caurbraucamu visiem Daugavas labā un kreisā krasta virzienu vilcieniem, t.i., vilcieniem uz Milgrāvi, Orlu, Pēterburgu, Jelgavu, Tukumu un Bolderāju. Tā kā esošajam, 1872. gadā uzceltajam pirmajam dzelzceļa tiltam pār Daugavu – Dzelzs tiltam – bija tikai vienvirziena sliedes, izvirzījās jautājums par vēl viena tilta celtniecību, pa kuru būtu iespējams Daugavu vienlaicīgi šķērsot abos virzienos. 23. XII Pēterburgas Satiksmes ministrijas Dzelzceļa pārvalde akceptēja Rīgas – Orlas dzelzceļa pārvaldes lēmumu par jauna dzelzceļa tilta celtniecību

■ 15. III Vērmanes dārza Minerālūdens iestādes restorāna zālē notika M. fon Šerardi kundzes sarīkots vakars – balalaiku orķestra koncerts. Balalaiku orķestri vadīja Hagena kungs. Kā atzīmē avīze «Dienas Lapa», Rīgā šāds koncerts notika pirmo reizi.

■ 10. IV Smilšu kalnos (tag. Grīziņkalna teritorijā) sāka ierīkot Grīziņkalna parku.

■ 18. IV Rīgā, Pirmajā pilsētas (vācu) teātrī uzstājas Minhenes galma teātra vācu operdziedātājs Rauls Valters. Avīze «Dienas Lapa» par viņa uzstāšanos R. Vāgnera operā «Tanheizers» izteicās ļoti atzinīgi – viņš esot «dziedājis tik labi, it kā to pats R. Vāgners radījis».



Rīgas osta 20. gs. sākumā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002

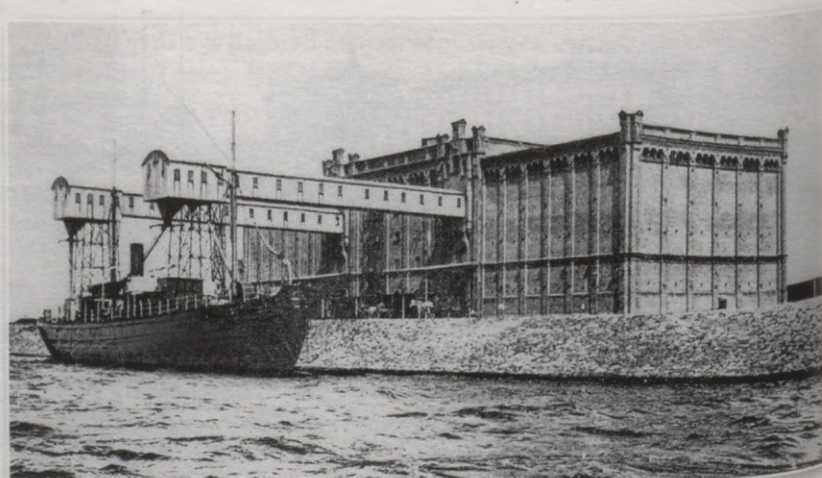




Daugavas krastmala pirms 100 gadiem.

■ Avīze «Dienas lapa» 24. aprīlī numurā raksta, ka Rīgas pilsētas valde apstiprināja Kārļa Hermaņa lūgumu par omnibusu satiksmes ierīkošanu Pārdaugavā, no Āgenskalna līcī atrodošās kuģišu piestātnes līdz Pleskodālei.

■ 1. VII Rīgā, Andrejsalā, eksportostas teritorijā, blakus ostas elevatoram tika atvērta tolaik Krievijā lielākā saldētava. Saldētavas ēkai bija pieci stāvi. Ēkā atradās nodaļumi dažādām pārtikas precēm – dārzeņiem, gaļai. Saldēšanas iekārtas



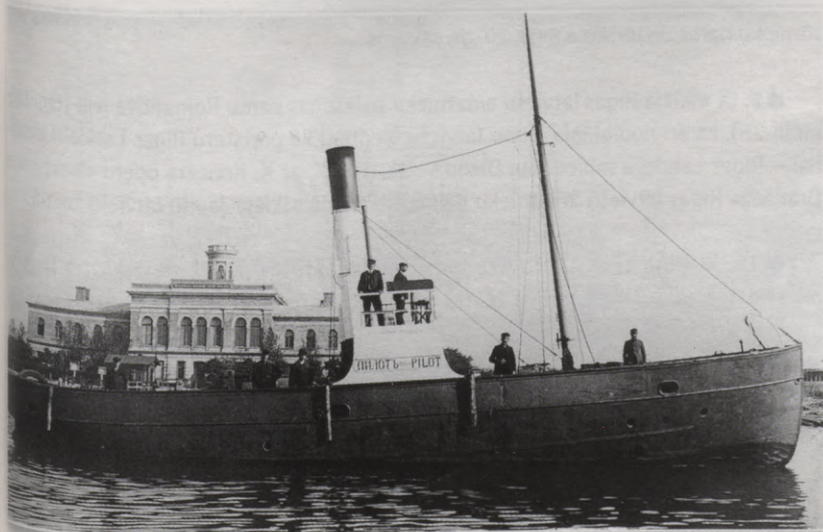
Rīgas ostas elevators 20. gs. sākumā.





Rīgas ostas saldētava, 1930. gadi.

pārtikas precēm pēc vajadzības varēja nodrošināt temperatūru no -15° līdz $+5^{\circ}$ C. Sabiedrība «Union», kurai piederēja saldētava, bija saistīta ar britu sabiedrību «Union Cold Storage Company», kura līdzīgas saldētavas bija uzcēlusi Anglijā, Mančestrā un Londonā.



Loču kuģis «Pilots» pie Jūrnieru nama Rīgā, 20. gs. sākums.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



■ 12. VIII Galvenā ciетumu valde noslēdza līgumu ar latviešu būvuzņēmēju K. Kergalvi par Centrālcietuma – tolaik modernākā Krievijā un šodien lielākā cietuma Baltijā – celšanu Rīgā, Matīsa kapu tuvumā (tag. Mazā Matīsa ielā 3). Drīz pēc tam sākās cietuma celtniecības darbi. No 1902. līdz 1905. gadam uzbūvēja Centrālcietuma galveno kompleksu, kas sastāvēja no četriem galvenajiem korpusiem: galvenās ieslodzījuma vietas, vieninieku korpusa, cietuma slimnīcas un sieviešu cietuma.



Jūrnieku nams un jūrskola Rīgā, 20. gs. sākums.

■ 9. IX atklāja Rīgas latviešu amatnieku palīdzības namu Romanova ielā (tag. Lāčplēša 25), kā arī nodibināja jaunu latviešu biedrību kā pretstatu Rīgas Latviešu biedrībai – Rīgas Latviešu sabiedrību. Dienu vēlāk, 10. IX, ar K. Kreicera operu «Naktsmājas Granādā» Rīgas latviešu amatnieku palīdzības namā atklāja Jauno latviešu teātri.

■ 15. IX Rīgā ar A. Ostrovska lugas «Sniegbaltīte» izrādi atklāja Otrā (krievu) pilsētas teātra – pirmā krievu teātra Baltijā – ēku.

■ 15. X atklāja Jauno (tag. Vidzemes) tirgu. Tirgošanās šeit bija atļauta līdz pulksten 6 vakarā. Kā ziņo avīze «Baltijas Vēstnesis», tirgu pirmajās dienās apmeklējuši maz cilvēku.

■ 22. X pulksten vienos dienā iemūrēja pamatakmeni jaunā Centrālā pasta un telegrāfa namam Teātra un Suvorova ielas (tag. Aspazijas bulvāra un Kr.Barona ielas) stūrī. Tagad šajā ēkā atrodas LU Ekonomikas fakultāte.



Kuģniecības notikumi:

■ 25. I kuģu būvētavā a/s «Lange un dēls» no stāpeļa nolaida Rēveles pilsētā izbūvēto leduslauzēju «Herkules».

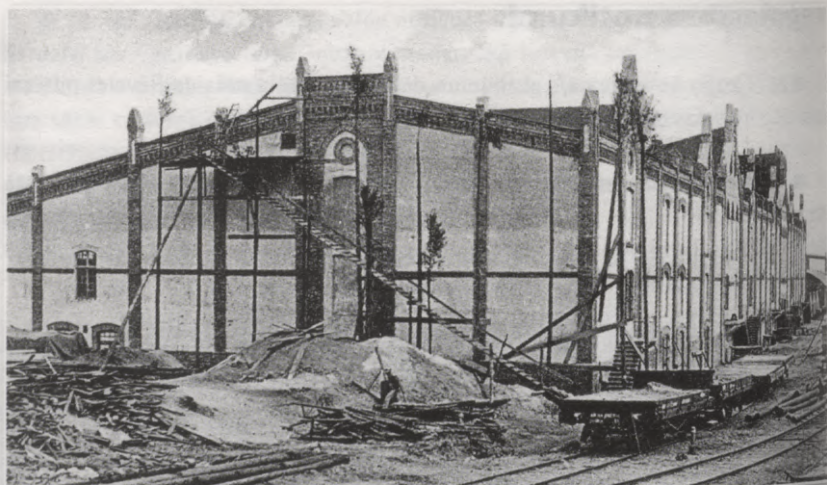
■ 31. I avīze «Baltijas vēstnesis» ziņo, ka Ventspils ostā atklāts elevators. Ostā sākusies liela rosība, kas pielīdzināma Liepājas un Rīgas ostās notiekošajai rosībai. Elevatora atklāšana Ventspils ostā ļāva reizē pielādēt vairāk nekā desmit lielus tvaikoņus ar kravu – liniem, kaņepēm, pakulām u.c.



Ventspils osta 20. gs. sākumā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Ventspils ostas saldētava 20. gs. sākumā.

■ «Baltijas Vēstnesis» 30. I ziņo, ka pēc amerikāņu iniciatīvas nodibināts Kuģniecības trests tvaikoņu satiksmei starp Eiropu un Ameriku. Kā apgalvo avīze, tresta dibināšana tikusi turēta slepenībā, kaut gan uz Ņujorku aizceļojuši visi angļu un vācu tvaikoņu kuģniecības pārstāvji. Trestā piedalīties bijušas spiestas arī privātās sabiedrības, kuras jūrnieku valodā sauktas par «vazaņkiem». Galvenais jautājums bijis fraktu noteikšana.

Русско-Американская линия Пар. „Саратовъ“
Русского Сѣверо-Западнаго Пароходства.



Līnijas Krievija – Amerika tvaikonis «Saratov» Liepājas ostā, 20. gs. sākums.



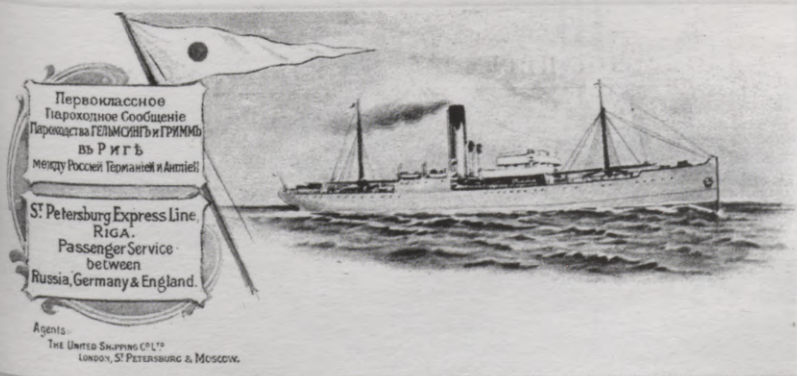
■ Kazaņas apgabala ceļu satiksmes ierēdņu konferencē notika jaunu upju nolikumu projekta apspriešana. Konferencē dalībnieku starpā bija arī kuģu īpašnieki. Ārzemniekiem piederošajiem kuģiem kuģošanu pa Volgas upi aizliedza, tā tika atļauta tikai Krievijas pavalstniekiem piederošajiem kuģiem.

■ Jūrniecības biedrība Ainažos nodibinājusi krājaizdevu kasi. Avīze «Baltijas Vēstnesis» atzīmē, ka «latviešiem daudz tādas kases esot un ka tās labi strādājošas».



Ainaži pirms 1. pasaules kara.

■ 19. I Tvaikonis «General Skoboļev» ar linu kravu devās uz Ģenti. Izbraukams no liča Baltijas jūrā, tas iekļuva starp ledus gabaliem un tika aizdzīts ar spēcīgu D – R vēju uz Z – A. 23 dienas vējš kuģi dzenāja starp ledus gabaliem, līdz



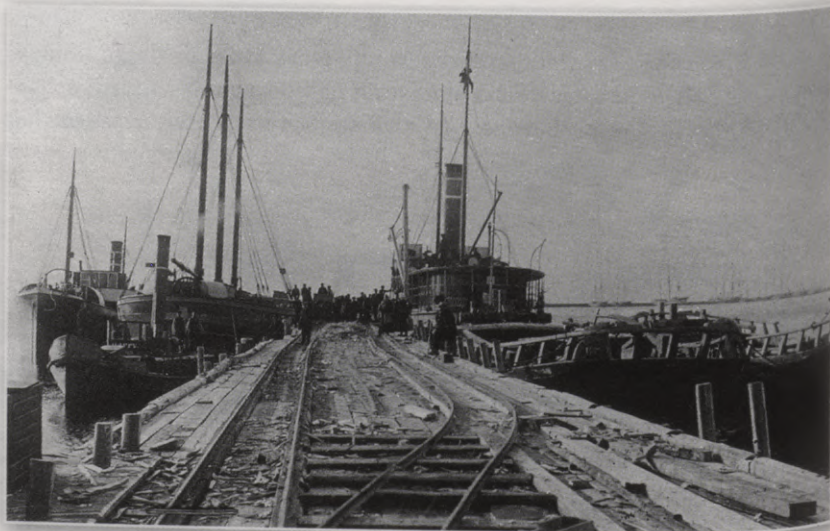
LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



beidzot tas iesala ledū pie krasta netālu no Duntess muižas. 13. I vakarā kuģa aizmugures rūmei tika iespiestas sienas, un 12 minūtēs tvaikonis nogrima. Kuģa komanda izglābās, dodoties pa ledu uz krasta pusi, kur jūrniekus nākamajā rītā uzņēma Biržas komitejas, Rīgas ostas kapteiņa, kuģa īpašnieku brāļu Zēbergu un firmas «Helmsings & Grims» palīgā nosūtītais ledlauzis «Jermaks». Kuģis bija apdrošināts biedrībā «Salamander».



Ainažu jūrskola, 1903. gads.



Ainažu kuģu piestātne pirms 1. pasaules kara.





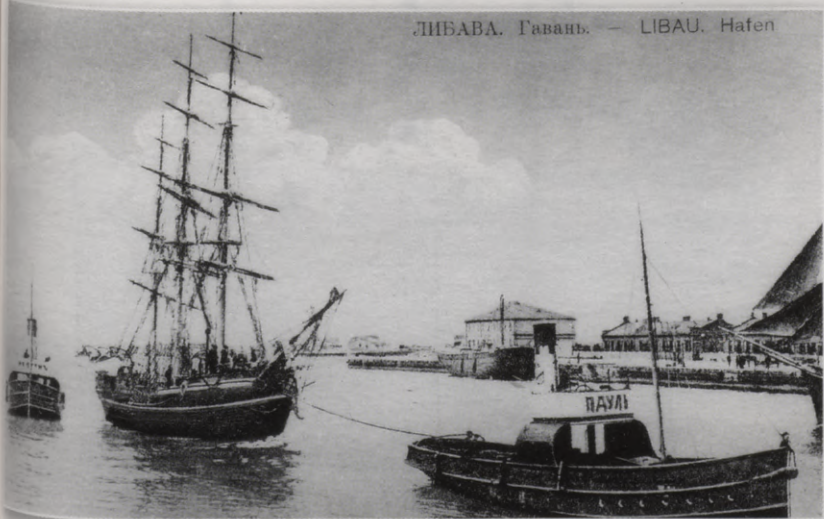
■ 22. II Pēterburgas ķeizarkās Jūrniecības biedrības Ainažu nodaļa noturēja sapulci. Sapulcē sprieda par koku pārpirkšanu un jūrskolas paplašināšanu. Tika nolemts Ainažu jūrskolā līdztekus trīsklasīgajai kapteiņu un stūrmaņu skolai ierīkot arī trīsklasīgu sagatavošanas skolu, šai nolūkā blakus esošajam Ainažu jūrskolas namam uzbūvējot divus koka namus. Sapulces laikā tika iecelta



Šaursliežu dzelzceļš Ainaži – Valmiera.

speciāla būvēšanas komisija, kas uzņēmās atbildību par Ainažu jūrskolas sagatavošanas skolas būvēšanu un aicināja jūrniekus ziedot skolas celtniecībai naudu.

■ 9. IV a/s «Lange un dēls» izgatavotais ledlauzis «Vladimirs» veica pirmo izmēģinājuma braucienu pa Daugavu. No Liepājas biržas komitejas, kuras vajadzībām kuģis būvēts, bija ieradusies delegācija apskatīt kuģi, kurš publiskai apskatei bija novietots pie AB dambja.



ЛИБАВА. Гавань. — LIBAU. Hafen

Liepājas osta 20. gs. sākumā.

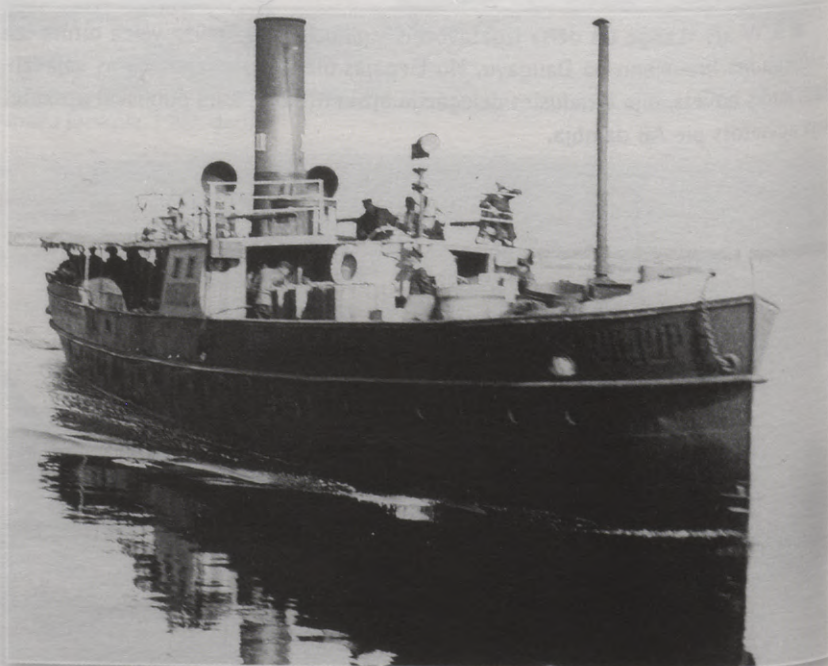
LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



■ 8. V no rīta trīsmastu buru kuģim «Monitor» pārtrūka piesienamā ķēde, un kuģis tika uzdzīts Pontontiltam. Tiltš palicis neskarts. Kuģis ar tvaikonīšu palīdzību nogādāts vietā.

■ 26. VI tvaikonis «Kondor» astoņos vakarā devās izprieču braucienā no Dubultiem pa Lielupi uz jūru ar aptuveni 100 pasažierim. Nonācis pie jūras, tvaikonis griezās atpakaļ, jo jūrā bija sacēlušies lieli viļņi. Pasažieru pierunāts, kapteinis tomēr atgriezās jūrā. Lielie viļņi kuģi šūpoja no vienas puses uz otru, un pasažieri nu gan vairs nevēlējās turpināt ceļojumu. Tomēr pieredzējušais kuģa kapteinis, pasažieru žēlabās neklausīdamies, devās dziļāk jūrā un ar veiklību izglāba kuģi ar visiem pasažieriem.

■ 6. V Krievijas Augstākā valsts padome apstiprināja lēmumu par Krievijas jūrskolu reorganizēšanu. Dažas skolas tika reorganizētas jau 1. VII. Margaļsalā atvēra Baltijas gubernu augstāko jūrniecības mācību iestādi, kur sagatavoja tvaikoņu un burinieku tālo un tuvo braucienus kapteiņus un stūrmaņus. Ainažu, Ventspils un Liepājas skolās atvēra triju klašu sagatavošanas skolas burukuģu tālo un tuvo braucienus kapteiņiem un stūrmaņiem. Saskaņā ar lēmumu bija paredzēts sagatavošanas skolas atvērt arī Engurē, Lubezerē un Dundagā.



Tvaikonis «Kondor» pirms 1. pasaules kara.





Mangaju jūrskola pirms 1. pasaules kara.

■ 31. VI Rīgas ostā ieradās Argentīnas skolas kuģis «Presidente Sarmiento». Kuģis piestāja pretī ostas elevatoram. To apskatīt devās daudz ļaužu, kurus pie kuģa par 20 kapeikām pieveda «Ausburga & Co» piederošie satiksmes tvaikonīši.

■ 4. X pulksten astoņos no rīta Bolderājā tvaikonis «Rīga» izsmēla no Daugavas veca kuģa daļas. Sen nogrimušā kuģa atliekas īpaši kavēja lielo un dziļo kuģu ceļu uz Rīgas ostu.

S. S. Michail, Rīga — London



Līnijas Rīga – Londona tvaikonis «Mihails» Londonas ostā, 20. gs. sākums.

LATVIJAS
JORNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Pasaules notikumi:

■ 1. I notika pirmais Roses futbola turnīrs ASV, Kalifornijas štatā, Pasadenas pilsētā. Mičiganas futbola komanda uzvarēja Stendfortas futbola komandu ar rezultātu 49 : 0.

■ 30. I Londonā tika slēgts līgums par militāro aliansi starp Japānu un Lielbritāniju. Līguma mērķis bija nodrošināt mieru Āzijā un nodrošināties pret Krievijas impērijas ekspansiju, kuras rokās tolaik atradās Mandžūrija un, kura tiecās iegūt īpašumā arī Korejas pussalu.

■ 31. I Aizkaukāza pilsētā Šemahā (tag. Azerbaidžānā) pusdivos dienā notika spēcīga zemestrīce. Liels pazemes grūdiens izpostīja veselu pilsētu. Sagruva apmēram 3000 namu – pilsētas Pareizticīgo baznīca, kazarmas, cietums, slimnīca, Aizkaukāza dzelzceļa stacija, muhamedāņu skola, pirtis un aptuveni 100 privāto namu. Dzīvību zaudēja vairāk nekā 1000 cilvēku, lielākoties sievietes, kuras sakarā ar muhamedāņu piektdienas (svētdienas) priekšvakaru atradās pirtīs. Pilsētas apkaimē zemestrīce nopostīja 100 ciemu. Daudzas valstis vāca ziedojumus zemestrīcē cietušajiem. Rīgā ar to nodarbojās Sarkanais krusts Ģertrūdes ielā 5.

■ 13. IV Pēterburgā notika Krievijā pirmā trolejbusa izmēģinājumi, bet tikai 1934. gadā Maskavā tika atklāta trolejbusu satiksme.

■ 1902. g. 20. IV zinātniekiem Pjēram (1859 – 1906) un Marijai (1867 – 1934) Kirī izdevās iegūt tīru rādija sāli no viņu pašu 1898. gadā atklātajiem jaunajiem ķīmiskajiem elementiem rādija un polonija.

■ 8. V Martinikas salā (Francija) Mazo Antiļu salu grupā notika Monpeljē vulkāna izvirdums – viens no lielākajiem vulkāna izvirdumiem pasaulē. Apbēta tika Senpjēras pilsēta. Bojā gāja aptuveni 40 tūkstoši cilvēku: daudzi sadega dzīvi, citi iekrita lavā, vēl citus nogalināja sešas pēdas garas čūskas, kuras zemestrīces dēļ bija norāpušas no kalniem.

■ 31.V ar Pretorijā (tagad DĀR galvaspilsēta) noslēgto līgumu beidzās angļu – būru karš, kas bija sācies 1899. gadā. Brīvībā tika palaisti gūstekņi, starp tiem arī daži Krievijas pavalstnieki. Kā rakstīja avīze «Dienas Lapa», kāda W. kundze saņēmusi no sava dēla Ceilonā telegrammu par drīzu atgriešanos.

■ No 2. VI līdz 24. X Amerikas Savienotajās valstīs notika ogļraču streiks, kas piecus mēnešus paralizēja ASV ekonomiku. Streiku vadīja viena no spēcīgākajām



strādnieku partijām – Apvienotā ogļraču strādnieku partija. Streikā piedalījās apmēram 150 000 strādnieku.

■ 27. IX Ņujorkā Anglijas Britu imperiālais tabakas trests apvienojās ar ASV trestu un izveidoja Britu – amerikāņu tabakas trestu, sadalot pasaules tabakas tirgu divu valstu starpā.

■ 16. X avīzē «Washington Post» parādījās Kliforda Berimena karikatūra, kurā toreizējais ASV prezidents Teodors Rūzvelts (1852–1945) attēlots kopā ar mazu lācīti. Kāda Bruklinas veikala pārdevējs pēc karikatūrā redzamā parauga izgatavoja un savā skatlogā ievietoja šādu lācīti. Veikala apmeklētājiem lācītis tik ļoti iepatīkās, ka pārdevējs sāka nodarboties ar mazo lācīšu izgatavošanu un pārdošanu. Tagad lācītis Tedijs, kas nes Teodora Rūzvelta vārdu, ir viena no populārākajām bērnu rotaļlietām.

■ 10. XII Ēģiptē pie Asuānas pilsētas tika pabeigts dambis pār Nilas upi – 110 m augsts un apmēram 4 km garš, kas tolaik bija būvniecības augstākais sasniegums. 60.–70. gados dambi pārbūvēja, un tas kļuva par Nilas lielāko hidrotehniko būvi.

H. Pētersone

Izmantotā literatūra:

1902. gada avīzes «Baltijas Vēstnesis» un «Dienas Lapa».

1998. gada avīze «Rīgai – 800» Nr. 3. III.

L. Burlakovs, M. Kuzņecovs, S. Pavlovs, A. Ručkovskis. «Pasaules izziņāšanas un mākslinieciskās hronoloģiskās mozaikas». R., 2001.

«Pasaules kultūras un vēstures notikumu enciklopēdija». R., 2001.

Z. Vecvagars. «Rīgas tilti un satiksmes pārvadi». R., 1996., 66.– 67. lpp.

«Хроника мировой культуры» М., 2001.

«Тюремно – строительные работы в городе Риги.» 1902– 1910 г. Р., 1902.

«Chronology of 20 century: Business and Commerce». Volume 1. 1996.

«National Geographic Eye witness to the Century: Visual History of Twentieth Century». N. 2000.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Pēdējais metiens

Zvejnieku saimniecības «Nēģi» okeāna zvejas kuģis «Laimdota» astoņus gadus bija zvejojis ar tikliem un trali, bet tagad pēc modernizācijas turpināja zivis smelt ar riņķvadu. Tagad varēšot vienā riņķvada metienā iegūt līdz simt un vairāk tonnām jūras bagātību. Saimniecībā bija četri okeāna zvejas kuģi, un «Laimdota» tika pirmā pie pārbūves. Katram kuģim nepieciešama komanda divdesmit piecu cilvēku sastāvā. Komanda sēdēja kuģa salonā, un saimniecības vadītājs Filkuns iepazīstināja ar jaunā riņķvada meistaru – *drifu*.

Vienīgā zvejas flotes kadru sagatavošanas mācību iestāde Latvijā bija Liepājas jūrskola. Tur apguva kuģu vadītāja, mehāniķa, elektromehāniķa un radista profesijas. Zivju apstrādes tehnologi un aukstumiekārtas mehāniķi nāca no tehnikumiem, vēl retos gadījumos no Lauksaimniecības akadēmijas.

Riņķvada meistari, traļmeistari teorētisko kursu apguva dažādos mācībuursos, bet galvenās darba iemaņas ieguva praktiskajā darbā. Daudzi talantīgi latviešu jaunieši, kuru senči daudzās paaudzēs bija saistīti ar jūru, ne savu, bet pastāvošās varas ambīciju un pret latviešu tautu vērstās genocīda politikas dēļ netika pielaisti šim darbam.

Tā kā Latvijā faktiski nebija ģimenes, kurās kāds nebūtu cietis no Vācijas vai Krievijas okupācijas varas, tas bija iemesls PSRS komunistiskās partijas ideoloģijas ietvaros ar PSRS drošības komitejas starpniecību «izvest» praktisko darbu.

Šajā sistēmā visi ar jūrnīcību saistītie cilvēki tika sadalīti trijās vīzu grupās.

1. vīzu grupa.

Tajā bija LPSR iedzīvotāji, kuru vecāki cīnījušies pret K. Ulmaņa diktatūru, karājuši sarkano partizānu vienībās, bija komunistiskajā partijā, komjaunatnē. Viņu vecāki pirms 1917. gada nebija bijuši saistīti ar augstākajām aprindām. Tie, kuri bija savervēti VDK kā ziņotāji. Uz zvejas kuģa, kam nebija paredzēti ārzemju ostu apmeklējumi, kapteinim, tā vecākajam palīgam, vecākajam mehāniķim un radistam bija jābūt pirmajai vīzai. Viņi bija slepenas valsts informācijas nesēji. No zvejas rajona kapteinis ar radista starpniecību sūta saimniecības vadībai pārskatus.

Visi jūru un okeānu plašumi sadalīti kvadrātos un attiecīgi sanumurēti. Piemēram, Atlantijas okeāna ziemeļu daļa – Nr. 25. Norvēģu jūras kvadrāts – Nr. 1785. Arī katrai zivju sugai savs numurs: siļķes – 19, skumbrijas – 21. Tiek sastādīta radiogramma:

«Laimdota 15. jūlijā 1968. gadā pulksten 16.00. 1785-19-10; 21-5.» Tālāk seko ziņas par degvielu un dzeramo ūdeni, arī tiem ir savi numuri. Un apakšā kapteiņa paraksts. Šifrēts. Piemēram, KMD (tas nozīmē komandieri) un kāds segvārds, teiksim, Urķis. Un viss.

Tad vēl kapteinim līdzī ir aploksne, ko drīkst atvērt tikai kara gadījumā – tur būs norādīts kuģa turpmākais darbības lauks. Ar šo informāciju operē pirmās vīzas īpašnieki.



2. vīzu grupa.

Tajā ietilpa latviešu jūrnīeki, kuri personīgi nebija saistīti ar pretestību PSRS okupācijas režīmam. Varēja strādāt uz zvejas kuģiem, kuriem nebija paredzēti ārzemju ostu apmeklējumi. Tiem bija atļauts ieņemt amatus uz kuģiem līdz kapteiņa otrajam palīgam, otrajam mehāniķim, kā arī amatus klāja komandā. Ja saimniecības partijas komiteja deva pozitīvu raksturojumu, šos amatus izņēmuma kārtā atļāva ieņemt arī 1941. un 1949. gadā represētajiem. Ja tādām kuģim bija jāiegriežas ārzemju ostā, šos otrās vīzas jūrnīekus jūrā pārsēdināja uz citiem kuģiem. Tādi gadījumi bija ļoti reti. Zvejas rajonos dežurēja glābšanas kuģi, ja zvejas kuģis zaudēja gaitas spēju, tas tika atvilkt uz kādu tuvāko PSRS ostu vai tieši uz savu ostu.

3. vīzu grupa.

Šajā grupā ieskaitītajiem latviešu jūrnīekiem atļāva strādāt Rīgas jūras līcī un Baltijas jūras piekrastē.

PSRS komunistiskās partijas ideoloģijas ietvaros PSRS Valsts drošības komiteja stingri strādāja ar savā pakļautībā esošajiem kadriem. Pirmās vīzas jūrnīekiem pastāvēja iespēja par dažādiem grēkiem vīzu zaudēt. Atgūšanas process bija sarežģīts, caur partijas sistēmas labirinti, un to daudzi respektēja. Pastāvēja metodes apstrādāt otrās vīzas jūrnīekus, piesolot izaugsmi karjerā, pāreju uz labākiem kuģiem ar noteikumiem, kurus izvirza VDK, un tie bija:

- a) tev jābūt labai atsauksmei no darba vietas;
- b) jābūt partijā vai komjaunatnē;
- c) jāziņo par paziņu un darba biedru uzskatiem, ja tie ir pretstatā pastāvošajai sistēmai;
- d) tev jānodod paraksts par sadarbību ar VDK un jāparaksta ziņojumi ar segvārdu;
- e) jāsamierinās ar piekārtu nepamatotu grēku sarakstu, ja tavi tuvi vai tāli radnieki ir apmetušies uz dzīvi ārzemēs.

Ar šiem cilvēkiem sistemātiski uztur sakarus VDK kurators. Viņš tev iedos darba vai mājas telefonu, numurs gan uzrakstīts gandrīz nesalasāmi. Aicina uz satikšanos pie pieminekļa. Uzaicinātais gaida stundu pie Brīvības pieminekļa, paspēj kafejnīcā «Luna» iesildīties, tad atkal dodas uz pieminekļa postamentu. Pāiet vēl stunda. Kuratora nav. Uzaicinātais dodas uz kinoteātra «Rīga» kafejnīcu. Kurators nosalis stāv pie Ļeņina pieminekļa. Tad abi dodas uz kafejnīcu. Kurators uzciēnā ar tēju, kurai pielīti šņabis.

Saruna noris mierīgā tonī, it kā nekas nebūtu noticis, lai gan viņš divas stundas gaidījis. Tagad viņš atskaitē rakstīs, ka izsauktais objekts vēl dzīvo buržuāziskās Latvijas ideoloģijas varā. Tad viņa darbības plānā tiek iezīmēta turpmākā darbības programma.

Šie kuratori arī ir tikai cilvēki. Viņiem tāpat ir ģimenes, algu saņem ap simt trīsdesmit rubļiem mēnesī, sava poliklīnika un vienreiz gadā brauciens uz Melno jūru kopā ar ģimeni. Uz katru vervēšanas tikšanos viņam iedod desmit līdz divdesmit rub-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



ļu – atkarībā no personas svarīguma nākotnē. Kaut kāda jūrnieceņa vervešanai pietiek ar tējas un šņabja sajaukumu. Naudas trūkums.

Vecie čekisti, kas bija izgājuši karu, uzvedās citādi. Viens tāds pirms kuģa iziešanas jūrā pāris dienas pavadīja apkalpes sabiedrībā. Visu dienu dzēra šņabi, nakti gulēja tālākajā kojā un stāstīja, ka pirms kara spēlējis Maskavas «Dinamo» futbola komandas dublieros. Paramonovam esot bijis tik spēcīgs labās kājas sitiens, ka reiz vārtu pārlīktnis pārlūzis.

Sešdesmito gadu vidū VDK sāka demobilizēt vecos kadrus, un viņi ieņēma sev piemērotas vietas dažādos uzņēmumos, arī zvejnieku saimniecībās, kļūdami par partijas komiteju sekretāriem, kadru daļu vadītājiem, drošības tehnikas inženieriem, ugunsdrošības dienestu vadītājiem un dažādiem vietniekiem.

Cilvēkam, ar kuru sāka strādāt kurators, radās psiholoģiska dilemma, it īpaši tādā, kurš nupat bija beidzis jūrnieceības mācību iestādi un kuram visa dzīve vēl priekšā.

Viņa pašam bija jāuzdod sev jautājums: vai tu kļūsti par sistēmas pilnvērtīgu sastāvdaļu, ņemot grēku uz savas sirdsapziņas, kuru nekad nevarēsi nomazgāt, vai arī paliksi par savas tautas cienīgu dēlu, zaudējot visas karjeras iespējas uz visu mūžu?

Vislielāko kļūdu, ko cilvēkam vajadzēja izteikt vienā vārdā, ne katrs bija spējīgs pienācīgi apdomāt.

Kuratora atbilde ir lakoniska:

– Mēs nevienu negremdējam un neizvelkam.

Starp komitejas savervētajiem liela daļa bija cilvēki ar dažādām psiholoģiskām novirzēm. Daudzi bija morāli vāji cilvēki, kam trūka pārliecības par savām spējām veidot karjeru smagā jūrnieceības darbā, citus spert izšķirīgo soli mudināja vēlme no zvejas flotes nokļūt tirdzniecības flotes sistēmā, kur visiem komandas viriem vajadzēja pirmās vīzas. Starp jūras flotes un zvejniecības ministrijām pastāvēja rakstiska vienošanās par zvejnieku nepieņemšanu tirdzniecības flotē, bet dažkārt tika pieļauti izņēmumi. Un vēl bija jūrniecei, kuri dažādu grēku dēļ bija spiesti sadarboties, lai nezaudētu savu darba vietu.

Vislielākā diskriminācija tika vērsta pret Latvijas brīvvalsts jūrniecei: pirmajos piecos pēckara gados no Latvijas kuģniecības faktiski izmeta visus brīvvalsts laika tālbraucējus jūrniecei. Viņi izklida pa zvejnieku saimniecībām, palika ostas darbā.

Ņemot vērā situāciju, galvenais kadru papildināšanas avots LPSR zvejas flotei bija plašā Krievija. Vēl tikai jāpiebilst, ka lielākā daļa no šiem cilvēkiem savās iepriekšējās darba vietās nebija labāko sarakstā. Bet viņiem bija tīras biogrāfijas, un tu, *le-tiņ*, pamēģini muti atvērt.

Neteiksim, ka viņi visi bija vāji speciālisti. Nē, bet viņiem piemita viens drausmīgs ieradums – viņi lietoja pārmērīgi daudz alkohola.

Alkohola dvingā viņi lauza un sīta kuģus ostā, varēja uzskriet krastam vai uzsēties sēklim, varēja nodedzināt un nogremdēt kuģi. Parasti vainīgais tika cauri ar diplomu atņemšanu uz gadu vai rājienu *pa partijas līniju*, no kā gan visi baidījās.





Bet atgriezīsimies pie sākumā pieminētās sapulces. Tās turpinājumā saimniecības priekšsēdētājs iepazīstināja zvejniekus ar jauno kapteini, kurš agrāk strādājis Murmanskā. Pirmais iespaids – sārta seja, blāvas acis, tāds pats izskats kā saimniecības priekšsēdētājam pēc sistemātiskas alkohola lietošanas.

Mazrunīgs, tas ir labi.

Nākamais jaunais komandas loceklis – Ipolits no Brjanskas mežiem. Strādājis valsts zvejas kantorī. Arī sārta, pietvikusi seja.

Priekšnieks aizrautīgi stāstīja par jaunā speciālista lielajiem panākumiem riņķvada zvejā. Pateicoties viņa paziņam, tagad saimniecībā būs īsts kadrs. Vadība jau paspējusi Ipolita ģimeni apgādāt ar dzīvojamo platību.

– Droši vien bija vēlēšanās no Ipolita atbrīvoties iepriekšējā darba vietā! – saku trešajam mehāniķim Slavikam ar iesauku Farmazons. Viņš vienmēr ir mierīgs. Ja darbs Farmazonam jāpaceļ kāds priekšmets, kura svars pārsniedz desmit kilogramu, viņš allaž lūdz piepalīdzēt.

– Dzīvosim, redzēsim, – saka Farmazons.

– Rublis ir? – viņš jautā.

– Laikam jau ir, – atbildu.

– Dod šurp, tikai viens pietrūkst!

Zinu, tā viņš *traukam* salasis trīs rubļus, un to viņš dara katru dienu. Farmazona galvenā priekšrocība ir nevainīgais, neuzbāzīgais veids, kā viņš prot to rubli iegūt. Uz viņu nevar dusmoties. Viņš ir pats nevainības un labsirdības iemiesojums. Savs čalis.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



– Un kā būs ar radistu? – kapteinis jautā priekšsēdētājam. – Vai paliks vecais?
– Tas jau nav radists, tas ir artists! – atbild priekšsēdētājs un turpina: – Būs jauns!

Sapulce beidzas. Farmazons dod naudu saimniecības priekšsēdētāja šoferim. *Volga* aizbrauc pēc šņabja.

...Bez sevišķiem panākumiem bijām apzinājuši zvejas rajonu Norvēģu jūras ziemeļos pie Lāču salas. Tika pieņemts lēmums doties uz Fareru salām. Uz klāja riņķvada meistars paaugstinātā tonī strostēja matrožus. No dzirdētā varēja secināt, ka viss atkarīgs tikai no viņa, neaizstājamā speciālista. Matrožiem gribot negribot bija jāklausās sava šefa muldēšana. To, ka no zvejas rezultāta atkarīga jūrnieka alga, to zināja katrs.

Bija saulaina augusta diena Norvēģu jūrā. Saule spīdēja visas divdesmit četras stundas, naktī spožais disks slideja gar horizonta malu. Aizvēru iluminatora vētras vāku un atlaidos kojā. Skalnūni klusu skanēja Diānas Varvikas dziesma par saulaino dzīvi. Šķirstīju «Playboy» žurnālu un aizsnaudos.

Jau kuro reizi sapņos atgriezies vietā, kur dienēju kara flotē. Peldos Klusā okeāna Gornostajas līcī. Pēc peldes augums žūstot pārklājas ar sāls kārtu. No klints lejup traucas strauts. Pašā okeāna malā tas aizsprostots ar akmeni, un izveidojies saldūdens baseins. Tur mēs skalojāmies pēc peldes okeānā.

Es peldu līdz kreiseru tauvošanās mucai, kādu puskilometru no krasta. Atspiežos pret saules staros sasildīto metāla virsmu un sauļojos. Pāris soļus ieskrienos un cenšos iekrist ūdenī tālāk no mucas. Zem mucas dežurē astonķājis. Tirā ūdenī viņš neuzbrūk. Viņš izseko savu laupījumu, sagrābj aiz kājām, velk dziļumā un tur palaiž vājā. Tad viņš gaida, līdz laupījums kļūst nekustīgs, lai varētu ieturēt maltīti. Viņam vajag atbalsta punktu – akmeni vai tauvošanās mucas enkura ķēdi.

Laižos liča ūdens dziļumā. Pagriežos uz muguras un zaļajā ūdenī saules staros redzu savu sekotāju. Nirstu vēl dziļāk un strauji peldu mucas virzienā. Viņš mani pazaudējis. Iznirstu un atkal uzvelkos uz mucas. Atpūsties. Tālu gaisā planē jūras vaļnags, bet viņš nevar man palīdzēt. Es šeit nāku peldēties jau visu pēdējo mēnesi, un tas okeāna velns ir mani nopeilējis. Tagad viņš zem mucas gaida mani. Es atnācu viens.

Pa vecās mucas vāku ieskrienos un lecu ūdenī, tad dziļi nirstu un raujos krasta virzienā. Viņš tomēr mani panāk un satver aiz kājas. Es rauju kājas spērienam, bet viņš tur cieši jo cieši. Pamostos vienos sviedros.

Stūres kapteinis rausta mani aiz kājas:

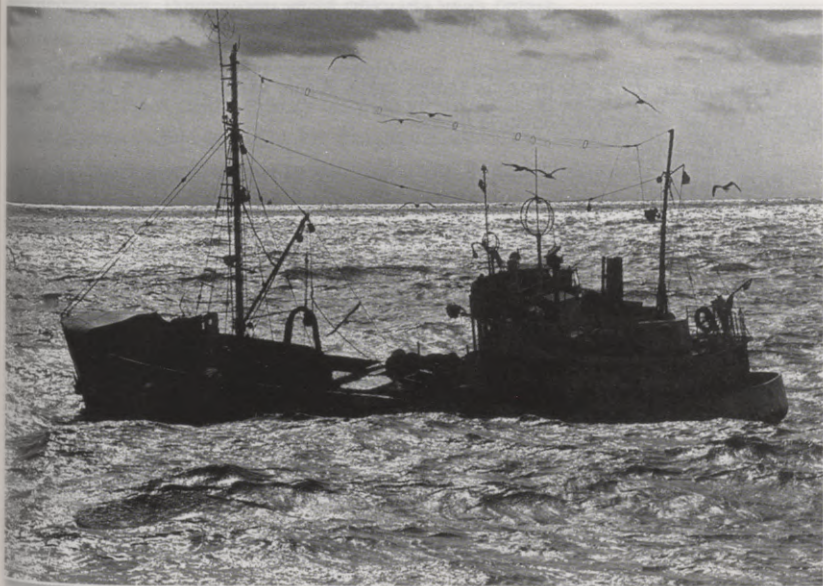
– Celies, vecākais palīgs tevi gaida!

Eju uz stūres māju. Kapteiņa vecākais palīgs Kaņeponu Juris klausās laika prognozi.

– Še, ņem! – viņš saka, pametot man kaudzi starptautiskās zvejniecības žurnālu. – Tie ir angļu valodā, es jau tikai vāciski lasu!

– Liels paldies! – saku viņam. – Kur tos ņēmi?





– Reisa sākumā iedeva! – atbild Juris.

Skatos, visi sešdesmit devītā gada un dažī iepriekšējā gada numuri.

Eholote – zivju meklējamais aparāts – vienmērīgi deva vājus signālus. Mēs to aparātu jūrnīeku valodā saucam par *fišlupu*. Katrs signāls traucas cauri ūdens masai līdz gruntij un tad atpakaļ. Ja ceļā signāls sastop zivju baru, signāla pieņemšanas amplitūda mainās un aparāts uz perforēta attēlo zivju bara lielumu un dziļumu, kādā tas peld.

Juris ir mūsējais, vecmilgrāvietis. Mēs esam seni paziņas. Viņš ir tas, kas devis Farmazonam iesauku. Tā es viņam arī teicu – tu esi Farmazona krusttēvs.

– Jau nedēļu tukšā, – saka Juris.

– Kur tad visi kuģi palikuši?

– Visi dienvidos, – viņš saka. – Kāpēc jūs klausāties to balamuti *drifu*, vai tad paši nezināt, kur un kā jāstrādā?

– Ko nu es tur jaukšos. Liels draugs kapteinim...

Izgāju uz laivu klāja, apsēdos uz polera, pārlaidu skatienu jūras plašumiem līdz apvārsnim. Rietumu pusē veidojās melnu mākoņu slānis. Neviena zvejas kuģa. Zivju koncentrācijas vietās tie turējās barā, katrs mēģinādams labāk nopeilēt zivju vietas. Neredzēju neviena albatrosa, tie jau vienmēr turējās zivju koncentrācijas vietās. Ūdens virsma bija spoguļgluda, tikai retās vietās pavidēja vizuļojošs atvars.

Kuģis strauji mainīja virzienu. *Fišlupas* pīkstieni kļuva spēcīgāki un bija dzirdami pat uz laivu klāja pakalgalā. Labā borta pusē ieraudzīju ūdeni zivju baru sagriez-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



tu atvaru. Bija iespajds, it kā uz jūras virsmas parādijusies bedre un tajā griezdamies gāžas ūdens.

Kapteinis un *drifs* jau grozījās stūres mājā. Kuģis vairākas reizes veica lokus ap atvaru, un tad atskanēja kapteiņa balss:

– Sagatavoties!

Kuģis apstājās.

Dzelteni sārtajos tērpos ģērbusies klāja vīri stāvēja savās darba vietās. Riņķa vads gulēja laivu klāja labajā pusē. *Drifs* smaidīja un klaigāja bez vajadzības – katrs jūrnieks tāpat zināja savus pienākumus. Riņķa vads bija salikts noteiktā kārtībā. Augšējo malu saturēja ik pēc pieciem metriem piestiprinātas plastmasas bumbas – pludiņi. Riņķvada linuma siena iestiepās jūrā simt astoņdesmit piecu metru dziļumā, apakšējo malu nostiepa čuguna un svina gabali. Vēl gar linuma apakšu ik pēc pieciem metriem bija piestiprināti misiņa riņķi, caur kuriem izvilkta savelkamā trose.

Riņķvada galu pārmeta pār bortu, un kuģis uzņēma gaitu. Stūre tiek nolikta uz labo bortu uz 15 grādiem, un riņķvads ir zivju baru aplenkts. Tad vada galus savilkis, un zivis būs lielā tīkla maisā.

Vads aizgāja pār bortu un, jo vairāk tika izlaists, jo spēcīgāk tā svars rāva uz kuģa palikušo vada daļu dzelmē.

Caur apakšējiem riņķiem traucās savelkamā trose. Tā bija *Made in Japan* divdesmit milimetru resnumā un tik lokana, ka varēja saņemt mezglā ar rokām. Savelkamā trose izlaida no laivu klāja vinčas – *vjuškas*. Pie *vjuškas* stāvēja elektriķis Alberts. Viņš uzmanīgi sekoja troses straujajam skrējienam un raudzījās, lai trose ietu taisni, nemezdama lokus.

Taču *drifs* pagrūda Albertu sānis un atlaida *vjuškas* bremzes līdz galam valā.

– Tā vajag! – viņš nobļāvās.

Vinčas trumulis bija uzņēmis pārāk lielus apgriezienus, un trose sāka mest lokus. Es stāvēju uz stūres mājās augšējā klāja, un man kļuva skaidrs: ja tūlīt nesamazinās vinčas pārmērīgos apgriezienus, trose nolēks un aptīsies ap vinčas asi. Tad būs *klemmēšana* un viens *big end* visai zvejai.

Puse vada bija aiz borta, un kuģis virzījās ar vidējiem apgriezieniem. Dzieskrūves straumju satverts, vads drausmīgā ātrumā drāzās pār bortu jūrā.

Trose pārlēca uz vinčas asi, un tā *noklemmējās*. Tagad apakšpuses savelkamā trose izlaisto vadu vilka vienā kaudzē.

– Stop mašina! – kļiedza kapteinis.

Drifs lamāja Albertu. Alberts klusēja.

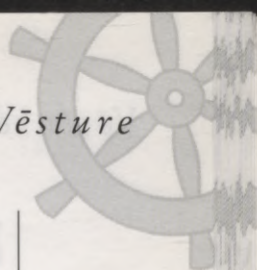
– Kaut tu nosprāgtu! – *drifs* blāva.

– Pāris dienu pēc tavas nāves, – atteica Alberts.

Alberts paskatījās uz mani. Es smēķēju «Prīmu». *Drifs*, ieraudzījis mani, tūlīt nolaidās uz galvenā klāja.

Divu dienu laikā riņķvada paliekas ar rokām tika izvilkta uz klāja un sagrieztas, savelkamā trose sacirsta gabalos. Ko sameta rūmē, ko izmeta aiz borta, tas nevienu





vairs neinteresēja. Pusmiljonu vērtā riņķvada vairs nebija.

Atlika vien doties mājup.

Noskaņojums vīriem bija zem *vaterlīnijas*. «Laimdota» uzņēma kursu uz Rīgu. Skageraka peldošās bākas mierīgi šūpojās viļņos. Dānijas krastā Hamleta pils snauda miglas plīvurā. Bija agrs rīts. Pie Drogdenas salas, Zviedrijas krastā, degunu grunti iestūmis stāvēja kolcenieku zvejas kuģis. Viņi bija turējuši kursu uz zvejas rajonu. Trīs kaļiņingradiešu kuģi bija cīkstējušies visu nakti un, mums pienākot, aizgāja. Kapteinis ar drifu brauca aplūkot bēdubrāļus. Viņi deva pavēles pa rāciju, un kapteinis vecākais palīgs Juris organizēja glābšanas darbus.

Pēc sarunām pa radiotelefonu sapratu, ka mūsu kapteinis jau ir kārtīgā *štimē*. Norādījumi nāca sistemātiski un ļoti kategoriski. Visi mūsu komandas klāja vīri rāvās vaiga sviedros.

No traļvinčas izlaida troses un ar laivu vilka uz kolcenieku. Attālums bija kādi trīs simti metru. Kad pirmo reizi iznācu no mašintelpas un ieraudzīju glābjamo, sapratu – nespēs mūsu kuģis ar identisku svaru un dzinēja jaudu izkustināt to bēdubrāli. Kuģis bija iestindzis grunti un gulēja paralēli krastam. Mēs varējām kuģa pakalgalu stiept uz sāniem, jo dziļums neļāva mums tuvuoties krastam, un vilkt atkal taisni.

Diennakts laikā mūsu traļu troses bija sarautas gabalos. Kolcenieks savas troses taupīja reisam. Uzgāju stūres mājā. Juris jau diennakti nebija gulējis, vilka dūmu un raudzījās masta virzienā. Klāja komandas vīri zvejnieku apģērbos snauda uz klāja. Mūsu kapteiņa balss bija šļupstoša un jau retāk lauzās ēterā.

– Ko darīt? – ierunājās Juris.

– Lai izpumpē dzeramo ūdeni no degungala cisternām. Tur viņiem ir piecdesmit tonnas, lai atpumpē divdesmit! – saku viņam.

– Pasaki viņiem! – saka Juris. Es ņemu klausuli.

– Vasiļič, pasakiet kolceniekam, lai atpumpē divdesmit tonnas dzeramā ūdens!

– Viņi negrib to darīt, ūdens vajadzīgs reisā!

– Pēc noceļšanas no sēkļa viņiem ceļš būs uz mājām, nevis reisā, – atbildu viņam.

Klusums. Es savu biju pateicis. Lai domā.

Pagāja vēl viena nakts. Atgriezās kapteinis un devās atpūsties. Bija agrā rita stunda. Iegāju stūres mājā. Kolcenieks izsūknēja divdesmit tonnas ūdens un savā gaitā nostājās blakus «Laimdotai».

Uz mājām, pāri Baltijas jūrai, un tad atkal varēšu ieraudzīt Kurzemes krasta zilzālo mežu un gaišo krasta smilšu joslu. Mani gaidīja mans pirmais tālreisa kuģis «Saule».

Ivars Ross

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Kuivižu zvejniekciema identitātes saglabāšanai

2001. gada novembrī entuziastu grupa Latvijas Radio ģenerāldirektora Dzintra Kolāta vadībā sāka senā lībiešu zvejniekciema Kuivižu identitātes saglabāšanas projektu. Tiesa, tā aizsākumus mērojams vēl atmodas gados, kad no Augstrozes caur a/s «Brīvais vilnis» gateri Lauteros uz koka ēdnieka Ģirta Burvja darbnīcu Rīgā aizceļoja pieci ozola baļķi, kas kļuva par pamatu zīmei «Kuiviži». To atklāja 2002. gada 25. maijā Krišupītes krastā pie automaģistrāles «Via Baltica» (attēlā).



Ģirts Burvis, kuivižniekiem un viņu viesiem klātesot, iegravēja ozolā gada-skaitli «1864», jo laikā no 1860. līdz 1864. gadam, kā vēsta senas liecības, ap 60 viru ar lāpstām padziļināja Krišupītes grīvu, lai tur varētu ienākt zvejas laivas.

Dzejnieks Imants Ziedonis šo brīdi nodēvēja par kuivižnieku pašapziņas stundu, bet Ģirta Burvja darinājumu – par pašapziņas zīmi.

«Daudzas vietas šobrīd Latvijā zaudē savu pašapziņu. Notiek pašvaldību apvienošanās, lielā Rīga aprij visu sev apkārt, province paliek neievērota un tās cilvēkiem tiek «nosists» garstāvoklis, bērni laižas prom no dzimtās vietas, jo trūkst infrastruktūras,» – tā I. Ziedonis.

Otrs projekts – «Kuivižu vēstures skices». Tāds darba nosaukums dots juristes Annas Oglas sarakstītajam Kuivižu vēstures, māju un dzimtu stāstam, ko papildinās vairāk nekā 140 fotogrāfiju. Manuskriptu slīpē SIA «Jūras Vēstis». Ir panākts Kultūrkapitāla fonda atbalsts grāmatas izdošanā. Patlaban pētījums būtu kādas 250 lappuses biezs.

Šo abu projektu realizēšanā daudz palīdzējuši vietējie uzņēmēji un novadnieki, taču, tā kā Kuivižu osta ir dzīva – ik dienas te kopā nāk zvejnieki, lai dotos selgā, vēstures rakstīšana un iezīmēšana vēl būs jāturpina.

G. Šimanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

Aleksandrs Bērziņš dzimis 1902. gada 3. februārī Salacgrīvā. Izglītību sācis iegūt Ainažu jūrskolā, kur pabeidzis vienu klasi. 1920. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to pabeidzis 1929. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1937. gadā. Braucis par stūrmani uz buriniekiem «Austrums» (1926–1927), «Olga» (1927), par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Rauna» (1927–1928), «Dago» (1931–1932), «Viesturs» (1934), «Ramava» (1937–1938).

Valdis Dornis dzimis 1902. gada 14. februārī Mērsragā. 1921. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to pabeidzis 1934. gadā. Šajā gadā ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. Jūrā sācis iet 1919. gadā par matrozi uz burinieka «Pūķis». Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Andromeda» (1930–1931), «Everene» (1931), «Evergunar» (1931–1932), «Evermore» (1932), «Everonika» (1934–1936), «Everelza» (1934). Bijis 1. stūrmanis uz tvaikoņiem «Evermore» (1931–1932), «Everhope» (1933), «Everosa» (1935–1936), «Everonika» (1936), «Everolanda» (1936) un kapteinis uz tvaikoņiem «Everolanda» (1937–1939), «Everalda» (1939–1940). 1940. gada decembrī arestēts. 1941. gadā deportēts.

Kārlis Dūnis dzimis 1902. gada 6. maijā Alsungas pagastā. Mācības sācis Liepājas jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kur 1934. gadā beidzis 2. klasi. Mācības turpinājis K. Valdemāra jūrskolā, kuru beidzis 1938. gadā. Šajā gadā ieguvis 1. šķiras mehāniķa diplomu. Amatu apguvis, strādājot par atslēdznieku Liepājas kara ostas darbnīcās (1925–1929). Jūrā sācis iet 1929. gadā. Bijis 3. mehāniķis uz tvaikoņiem «Livonia» (1930–1931), «Evermore» (1932–1933), 2. mehāniķis uz tvaikoņiem «Latava» (1933), «Skrunda» (1934–1937), 1. mehāniķis uz tvaikoņa «Skrunda» (1938–1939).

Fridrihs – Jānis Durbahs dzimis 1902. gada 24. augustā Bolderājā. 1925. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidzis 1930. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas Biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1932. gadā. Amatu apguvis, strādājot par atslēdznieku Rīgas Biržas komitejas kuģu būvētavā (1921–1923, 1924–1926). Jūrnieka gaitas sācis kā kurinātājs uz Petrogradas ostas velkoņa (1919–1920). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Balva» (1926–1927), «Zigurds» (1929). Bijis 2. mehāniķis uz tvaikoņiem «Vies-



turs» (1927–1928), «Margarete» (1930), 1. mehāniķis uz tvaikoņa «Donator» (1931–1932).

Eduards Mārtiņš Gertners, tālbraucējs kapteinis, dzimis 1902. gada 21. janvārī Kaltenē, «Kalnu» mājās. Viņa tēvs Kārlis Gertners 1895. gadā beidza Ventpils jūrskolu un brauca uz buriniekiem par kapteini. Arī dēls jūrā sāka iet uz zēģelniekiem. 18 gadu vecumā viņš uzkāpa uz sava pirmā kuģa, Kaltenē būvētā un Dambekalnu dzimtai piederošā trismastnieka «Uranus». No 1923. gada E. M. Gertners strādāja uz tvaikoņiem, vispirms par matrozi uz «Pernigel» un «Kangars», tad par stūrmani uz «Prima», «Klints», «Latava» un «Everene». 1933. gadā viņš ieguva K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas beigšanas diplomu un turpināja stūrēt Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņus «Pernigel», «Klints», «Latava». 1933. gadā, kad bija izbraukts nepieciešamais cenzs, Eduards Gertners ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. 1935. gadā E. M. Gertners nodibināja ģimeņi un pieņēma lēmumu teikt ardievas braucieniem uz tālām zemēm un saimniekot «Kalnu» mājās. Tomēr jūra joprojām atradās pie mājām, un regulāri tika iets zvejā. 1973. gadā ekspedīcijas laikā tālbraucēju kapteini apciemoja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieki. Viņa atmiņas un fotogrāfijas glabājas muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā.

Alfrēds Grāpe dzimis 1902. gada 9. decembrī Rīgā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1931. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Amatu apguvis, strādājot par atslēdznieku Latvijas dzelzceļa 1. mašīnu iecirknī. Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Latvis» (1927), «Kaupo» (1927–1928), «Krimulda» (1928–1929), «Andromeda» (1931–1933), «Biruta» (1933), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Kaupo» (1934–1939), «Konsuls P. Dannebergs» (1940).

Eduards Indulēns dzimis 1902. gada 6. aprīlī Rīgā. 1927. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidzis 1932. gadā. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1937. gadā. Amatu apguvis, strādājot par atslēdznieku akciju sabiedrībā «Augļu eksports» (1922). Jūrnieka gaitas sācis 1926. gadā kā kurinātājs un smērētājs uz ledlauža «Krišjānis Valdemārs». Bijis 3. mehāniķis uz tvaikoņiem «Kaupo» (1929–1930), «Regent» (1932–1933), «Ramava» (1933), «Astra» (1934), 2. mehāniķis uz tvaikoņiem «Kaupo» (1933–1934), «Astra» (1935–1938), 1. mehāniķis uz tvaikoņa «Gaisma» (1939–1940).

Eduards Kristlībs dzimis 1902. gada 17. aprīlī Cērkstes pagastā. 1924. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. To beidzis 1928. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas Biržas komitejas balvu – zelta pulkste-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



ni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1931. gadā. Jūrnieka gaitas sācis 1921. gadā kā matrozis uz burinieka «Draugs». 1927. un 1928. gadā bijis K. Valdemāra jūrskolas mācību kuģa «Jūrnieks» kapteinis. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa «Kokness» (1928–1929), par 1. stūrmani uz tvaikoņa «Ramava» (1930–1933). No 1933. gada 3. janvāra bijis šī kuģa kapteinis. 1940. gadā atteicies izpildīt A. Kirhenšteina vadītās Latvijas valdības rīkojumu doties uz Murmansku. 1941. gadā pārcelts par kapteini uz Lielbritānijas kara transportkuģa. 1944. gada 24. jūlijā gājis bojā vācu aviācijas uzlidojuma laikā kuģim Vidusjūrā.

Kārlis Lapiņš dzimis 1902. gada 6. decembrī Kalsnavas pagastā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kurā iestājies 1931. gadā. Beidzis 1937. gadā. 2. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatu apguvis, strādādams par atslēdznieku K. Lapiņa kalēju atslēdznieku darbnīcā (1924) un par katlu kalēja palīgu Rīgas Biržas komitejas kuģu būvētavā (1930). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Everita» (1937–1938), «Skrunda» (1939), «Sports» (1939), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Ilga» (1940), «Gundega» (1940), par 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Gundega» (1941).

Mārtiņš Melle dzimis 1902. gada 4. aprīlī Mangaļos. 1929. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidzis 1939. gadā. 1938. gadā ieguvis 2. šķiras mehāniķa diplomu. Amatu apguvis un strādājis par katlu kalēja palīgu Rīgas Biržas komitejas kuģu būvētavā (1921–1922, 1929–1931, 1932, 1934, 1935, 1936). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņiem «Auseklis» (1934), «Vizma» (1936–1938), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Kalpaks» (1938), «Ilga» (1939), «Everanna» (1939–1940).

Ādolfs Mucenieks dzimis 1902. gada 5. aprīlī Rīgā. 1935. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. 1938. gadā beidzis 2. klasi. 1939. gadā ieguvis tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrnieka gaitas sācis 1929. gadā kā matrozis uz tvaikoņa «Estoril». Bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņiem «Valdona» (1940), «Andrejs Kalniņš» (arī Vācijas «Rīga», «Stadt Rīga»). 1944. gada 6. jūlijā gājis bojā Ziemeļjūrā, Lielbritānijas aviācijai nogremdējot kuģi.

Hugo Muzikants dzimis 1902. gada 6. novembrī Rīgā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1929. gadā. Pirms tam mācījies Rīgas tehnikuma inženieru – arhitektu nodaļā, A. Korfa proģimnāzijā, beidzis Latvijas armijas virspavēlniecības štāba Jūras pārvaldes kursu elektrotehnisko nodaļu. 1. šķiras mehāniķa diplomu ieguvis 1932. gadā. Strādājis par atslēdznieku Rīgas elektriskajā spēkstacijā (1923–1924), Rīgas pilsētas tvaikoņu satiksmes darbnīcās (1924–1925), A. Jākobsona mašīnu būvētavā un mehāniskajā darbnīcā (1927–1928, 1928–1929). Braucis par 3. mehāniķi uz tvaikoņa «Kalpaks»



(1928), par 2. mehāniķi uz tvaikoņiem «Horn» (1926–1927), «Linhope» (1927), «Kaupo» (1929–1931), «Everelza» (1934), «Rasma» (1936), «Gundega» (1936–1937), 1. mehāniķi uz tvaikoņa «Katvaldis» (1932–1934). 1944. gadā desmit gaitas bēgļu gaitās uz Zviedriju. Miris 1944. gada 12. decembrī Stokholmā.

Ādams Pacers dzimis 1902. gada 6. janvārī Polijā, Volīnijas guberņā. Jūrā viņš sāka iet 1926. gadā uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem «Kajja», «Laima», «Biruta» un «Konsuls P. Dannebergs» par matrozi. 1935. gadā Ā. Pacers beidza K. Valdemāra jūrskolu un 1937. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Lidz 1940. gadam viņš bija tvaikoņu «Lidums», «Dago», «Vizma» stūrmanis un jūras prāmja «Teodors» vadītājs. No 1944. gada 15. septembra līdz 1958. gada 16. jūlijam Ādams Pacers strādāja par loci Rīgas ostā. Tālbraucējs kapteinis miris 1980. gada 26. jūlijā Rīgā un apbedīts Meža kapos.

Kārlis Priede, kuģu mehāniķis, dzimis 1902. gada 23. maijā Slokā. Jūrnieka gaitas sāka 1924. gadā uz Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņiem «Lusy» un «Baltmor» par kurinātāju. 1931. gadā K. Priede beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu. No 1928. līdz 1940. gadam viņš bija 3., 2. un vecākais mehāniķis uz tvaikoņiem «Saule», «Gaisma», «Valdona», «Ausma», «Gundega» un «Daugava». Pēc 2. pasaules kara K. Priede jūrā vairs negāja. Kārlis Priede miris 1982. gada 12. decembrī Rīgā un apbedīts Meža kapos.

Arvīds Rakovskis dzimis 1902. gada 14. septembrī Rīgā. 1929. gadā iestājies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, to beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1939. gadā. Jūrnieka gaitas sācis 1928. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa «Everita». Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Everonika» (1932–1933, 1936–1938), «Everene» (1933–1935), 1. stūrmani uz tvaikoņiem «Everanna» (1939–1940), «Everiga» (1940). 1940. gada 9. decembrī arestēts. 1941. gada 16. jūnijā Baltijas kara apgabala tribunāls piespriedis nāves sodu. Nošauts 1941. gada 22. jūnijā Baltezerā. Reabilitēts 1995. gada 24. aprīlī.

Arvīds Roze – Roziņš dzimis 1902. gada 19. decembrī Rīgā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1930. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas Biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1931. gadā. Jūrnieka gaitas iesācis 1920. gadā, strādādam par matrozi uz burinieka «Karniels». Bijis burinieka «Christian Waldemar» 1. stūrmanis (1926–1927), tvaikoņa «Kaupo» 2. stūrmanis (1928), tvaikoņu «Bārtava» (1928–1929) un «Kurland» (1929) 1. stūrmanis, «Dago» 2. stūrmanis (1930), «Vizma» 1. stūrmanis (1930). Braucis par kapteini uz tvaikoņiem «Kurland» (1931), «Mars» (1934–1936), «Tobago» (1936–1940), «Miervaldis»

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



(1940–1941). Pēc 2. pasaules kara dzīvojis ASV. Miris 1987. gada 2. janvārī Milvoki.

Kārlis – Ludvigs Treijs dzimis 1902. gada 2. septembrī Skujenes pagastā. Mācījies K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1930. gadā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1932. gadā. Jūrnieka gaitas sācis 1920. gadā kā matrozis uz tvaikoņa «Holsatia». Bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņiem «Ausma» (1928–1929), «Kalpaks» (1930), «Astra» (1930–1931), 1. stūrmanis uz tvaikoņa «Astra» (1931–1938, 1938–1940), kapteinis uz tvaikoņa «Astra» (1938, 1940–1941). Pēc 2. pasaules kara strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Bijis tvaikoņu «Daugava» (1946), «Bārta» (1947 – 1948), «Arethusa» (1949) kapteinis. Vēlāk Rīgas jūras zvejas ostas flotes kapteinis. Miris 1972. gada 21. novembrī Rīgā.

Arveds Zemnieks dzimis 1902. gada 24. aprīlī Valkā. Mācības sācis Ainažu jūrskolas 1. klasē. 1944. gadā beidzis K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1917. gadā kā jaunākais matrozis uz burinieka «Jeisk». Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņiem «Everita» (1928–1929), «Dago» (1929–1931). Vēlāk braucis par radiotelegrāfistu uz tvaikoņiem «Everosa» (1931–1932), «Kaupo» (1932), «Kokness» (1932), «Kalpaks» (1933–1940). Miris 1979. gada 11. jūlijā Āfrikā.

Jānis Freimanis – Vanckuls (arī Jānis Vanckuls – Freimanis). Dzimis 1902. gadā Tukuma rajona Engures pagasta Ķesterciema «Freimaņos» laivu būvētāju ģimenē. 1929. gadā absolvējis K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu. Ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. 1930. gadā braucis par kapteini uz tvaikoņa «Aija». Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem «Daugava» (1932.–1933. gadā) un «Bārta» (1933.–1934. gadā). Bijis tvaikoņu «Venta» (1934., 1934.–1935. gadā) un «Bārta» (1934., 1935.–1939. gadā) 1. stūrmanis. Pēc tam līdz 1940. gadam tvaikoņa «Imanta» kapteinis. PSRS – Vācijas karam sākoties, darbu uz kuģiem pārtrauc. Miris 1945. gadā Irlavas slimnīcā.

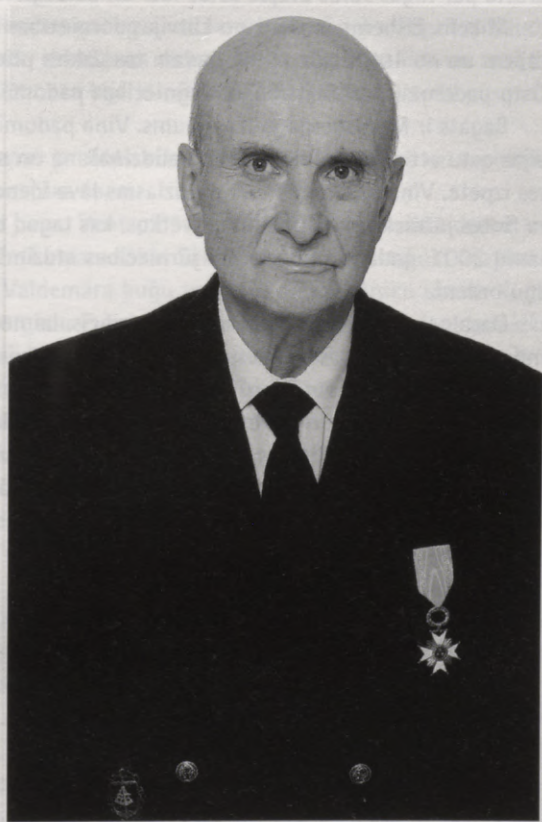
A. Miklāvs, I. Bernsone, I. Kārklīpa



Miķelis Elsbergs

(1931. 24. V – 2002. 22. X)

«Latvija ir jūras lielvalsts!» Šoreiz Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē neskanēs šie latviešu jūrniecības un izglītības darbinieka, kuģu vadītāja un ilggadēja Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja Miķeļa Elsberga teiktie vārdi. Tā bija godājamā jūrnieka pārliecība, dzīves uzdevums un pienākums. Pie šī atgādinājuma un uzmundrinājuma jūrniecības sabiedrība bija tā pieradusi! Jaunajiem, kuri izvēlējušies jūras arodu, Miķeļa vārdi arvien deva apliecinājumu un atgādinājumu, ka Latviju un jūru nekad nevar milēt par daudz. Un puiši kapteini patiesi uzklausīja un cienīja. Lidzgaitniekiem, kurus tāpat kā viņu bija malušas okupācijas varas, Miķeļa vārdi deva spēku pacelties



pāri sikiem aizvainojumiem un strīdiem, lai skats pievērstos lielām lietām. Latvijas jūrniecības lietu patiesai sakārtošanai.

Jūrniecības sabiedrība pavada goda vīru, stipru cilvēku un profesionālu jūrnieku. Cilvēku, kurš nav klanījies varām un laikiem, bet spējis ar savu profesionālo prasmi strādāt atbildīgus darbus.

Miķelis Elsbergs dzimis Atašienē, 1948. gadā beidzis Rīgas Jungu skolu, 1953. gadā apsolvējis Rīgas Jūrskolu. Jūras gaitas uzsākušās 1949. gadā Kaspijas jūrā uz pasažieru kuģa. No 1958. līdz 1963. gadam viņš vada Rīgas Zvejniecības jūrskolas neklātienes nodaļu. Turpmākie gadi saistīti ar zvejnieku kopsaimniecību «1.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Maijs» un Rīgas Refrižeratoru flotes bāzi, kur iets jūrā uz tāljūras zvejas kuģiem. 1970. gadā viņš uzņemas Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības Tāljūras zvejas kuģu ekspedīcijas vadītāja pienākumus, bet no 1979. līdz 1981. gadam vada zvejas kuģu ekspedīciju Baltijas jūrā. Tad seko rimtāks, taču ne mazāk atbildīgs darbs krastā par Rīgas Jūras zvejas ostas loci un Salacgrīvas ostas kapteini.

Miķelis Elsbergs ir viens no Latvijas Jūrniecības savienības (1989. g.) dibinātājiem un no 1993. līdz 1999. gadam tās valdes priekšsēdētājs. Darbojies Latvijas Ostu padomē un VAS «Latvijas Kuģniecība» padomē.

Bagāts ir M. Elsberga mūža gājums. Viņa padomi un ieteikumi noderejuši Latvijas ostu attīstībā, jauno jūrnieku audzināšanā un mūsu valsts jūrniecības vēstures izpētē. Viņa neatlaidība un entuziasms ļāva vienot zvejas, tirdzniecības un kara flotes jūrniekus kopīgos Jūras svētkos, kas tagad būtu atbalstāmi un tālāk kopjami! 2001. gadā par nopelniem jūrniecības atdzimšanā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni.

Darbīgais jūrnieks ir pierimis, aizvēris acis, lai nedaudz atpūstos. Ne jau no iemīļotā jūrniecības darba, bet gan no smagās slimības, kas pēdējos gadus viņam atņēma spēku, bet ne vīrišķību. Kādā intervijā Miķelis Elsbergs uz jautājumu, ko Jūs darītu, ja Jums būtu viena brīva diena, atbildēja: «Ja brīnumainā kārtā man būtu tāda diena, tad es nodarbotos ar to latviešu jūrnieku problēmām, kuri šodien nevar atrast darbu uz Latvijas kuģiem.» Nu Miķelim tāda diena būs...

Latvijas Jūrniecības savienība



Fricis Jūlijs Fogels

1911. 21. XI Ventspilī – 2002. 30. V Mērsragā.

Iepriekšējā «Latvijas jūrniecības gadagrāmātā» vēlējām Fricim Fogelim daudz laimes lielajā jubilejā – 90 gadu dzimšanas dienā. Svētki tika sagaidīti un apaļais gadu skaitlis nosvinēts, diemžēl ... tā bija jūrnieka pēdējā jubileja, jo pēc pusgada aizsākās ceļš citā saulē.

Miris jūrnieks, latviešu tautas patriots, cilvēks ar lieliem mērķiem un sapņiem, no kuriem daudzus iznīcināja svešas varas.

Fricis Fogels piedzima pie jūras, Ventspilī, un jau bērnībā par mūža darbu izvēlējās kuģniecību. Izglītības ceļš viņam sākās Sarkanmuižas pagastskolā, turpinājās Ventspilī un tad Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Vienu mācību gadu F. Fogels kā trūcīgs, bet spējīgs ventspilnieks saņēma Ventspils ostas un loču priekšnieka K. Dinsberga stipendiju. Jau pēc trīs kursu beigšanas viņš ieguva tālbraucēja stūrmaņa diplomu, bet jūrskolas ceturto, pēdējo klasi beidza 1941. gadā, kad Latvija jau bija okupēta.

Jūrā uz Latvijas Republikas tirdzniecības tvaikoņiem Fricis Fogels sāka iet 1931. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa «Kandava», tad matrozis uz «Konsuls P. Dannebergs» un «Ausma». Vienpadsmit mēnešus 1939. un 1940. gadā viņš pirmo (un arī pēdējo) reizi bija kuģa virsnieks – 2. stūrmanis uz tirdzniecības kuģa «Gaujā». Okupācija pārvilka svitru jaunā kuģu vadītāja karjerai. Ceļš uz citām valstīm Fricim Fogelim atlikušo mūžu bija slēgts. 2. pasaules kara gados un arī pēc kara līdz 1949. gadam viņš strādāja uz velkoņa «Rota», līdz 1963. gadam arī par bākas sargu, baļķu pludinātāju, pārcēlāju un ostas uzraugu. Kara beigās Fricis Fogels bija viens no bēgļu laivu organizētājiem uz Gotlandi un pats pārveda daudzus cilvēkus no Ventspils uz Zviedriju, par ko pēc neatkarīgās Latvijas valsts atjaunošanās viņam piešķīra Nacionālās pretošanās kustības dalībnieka statusu.

No 1963. gada F. Fogels dzīvoja un strādāja Mērsragā kopsaimniecībā «1. Maijs» par flotes kapteini. 1972. gada pavasarī Fricis Fogels aizgāja pensijā. Arī šai laikā ceļš regulāri veda uz Mērsraga ostu, kur parasti atradās lielāks vai mazāks darbiņš.

Aizgājis vēl viens no slavenās Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventiem. Mūža māju Mērsraga kapos radis Fricis Jūlijs Fogels – cīnītājs par dzimto Latviju un latviešu jūrniecību.

I. Bernsone

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Vitolds Cīrulis

(1955. 05. VII – 2002. 12. VII)

Sapnis par jūru Vitoldam dzima jau bērnībā. Kā apliecinājums sapnim nāca Liepājas jūrskola. Bet 1974. gadā, pēc Liepājas jūrskolas absolvēšanas, ar stūrmaņa diplomu kabatā viņš devās piepildīt savu sapni par jūru. Un ne jau guļot jūrmalas baltajās smiltiņās...

Viņš bija jūrnieks un strādāja smago darbu ekspedīcijas zvejā Atlantijā. Pusgads jūrā, pāris mēnešu krastā, un atkal pusgads jūrā. Daudzus gadus uz Ventspils zvejnieku kolhoza «Sarkanā bāka» kuģiem, tai skaitā uz slavenā «Dzintarkrasta». Tad no Kurzemes puses darbs Vitoldu Cīruli aiznesa uz Mangaļsalu, kur viņš strādāja uz zvejnieku kolhoza «9. Maijs» kuģa «Olaīne» par stūrmani. Kā karjeras pakāpiens nāca kapteiņa amats uz firmas «Man-Tess» kuģa «Mika». Laiki mainījās, kuģi pārdeva, un Vitoldam Cīrulim nāca darbs krastā Mangaļsalā, firmā «Man-Tess».

Bet viņu aizvien vilka jūra, jo katram jūrniekam jāatrodas uz kuģa. Ja to neizdodas realizēt, uzmācas skumjas, nostaļģija, pat depresija. Līdz neiztur cilvēka sirds... Taču cilvēka sapnis par jūru aiziet tikai kopā ar viņu...

Latvijas Jūrniecības savienība

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Juris Veide

(1935. 27. VI – 2002. 4. VII)

Dzimis slavenā burinieku būvētāju un kapteiņu gājēju dzimtā, arī Juris jau bērnībā zināja, ka savu dzīvi saistīs ar jūru. Senču stāsti un pati dzīve puisi apņēma un mudināt mudināja piepildīt mērķi. Lai to īstenotu, viņš Rīgas Zvejniecības jūrskolā apgūst savu nākošo profesiju. Kad 1954. gadā skolas beigšanas diploms ir kabatā, Juris Veide uzsāk savas jūrnieka gaitas un strādā uz Ekspedīcijas flotes zvejas kuģiem.

Jūra, jūra, krasts, jūra, jūra. Tā varētu zīmēt viņa dzīves rakstu. 1965. gadā Juris Veide sāk strādāt par kapteini zvejnieku kolhozā «9. Maijs» un ar zvejas kuģiem vago Atlantiju. Tad septiņdesmitajos gados vairākus gadus strādā uz zvejas kuģiem zvejnieku kolhozā «Brīvais Vīlnis». 1977. gadā dzīve viņu atved atpakaļ uz «9. Maiju», kur Juris Veide atkal ir kapteinis uz tāljūras kuģiem. Viņu pazīst, viņu ciena, ar viņu rēķinās. Kā mēdz teikt, ir tādi jūrnieki, kas ir no paša Dieva iecelti šajā arodā. No malas raugoties, viņš tā bija saaudzis ar savu darbu, ka atrauti no jūras un kuģa neviens viņu vairs nespēja iedomāties. Un tā līdz pat pensijai 1990. gadā. Jau pensijā esot, Juris Veide četrus gadus strādā par Rīgas ostas Kuģu vadības centra ēkas administratoru. Tikpat labs saimnieks, kā bija uz kuģa, Juris Veide bija saimnieks arī Kuģu vadības ēkā. Stāvot uz Kuģu vadības centra valējās terases, Juris Veide lūkojās kā Daugava saplūst ar jūru, vēlreiz gara acim vārdīja savu kuģi cauri Rīgas ostas vārtiem, lai dotos uz Atlantiju.

Tā Viņsaules jūrās aizkuģoja jūrnieks. Parliecināts par savas dzīves piepildījumu, atstājot aiz sevis gaišākās domas līdzilvēku sirdīs.

Latvijas Jūrniecības savienība

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Ar Valdemāra vārdu plašajā pasaulē

Kas gan mūsu jurniecības aprindās nezina kapelas «Valdemārs» vārdu? Tik daudz spēlēts Jūras akadēmijas, Jurniecības savienības un citu organizāciju svinībās un godos. Kapelas «Valdemārs» vadītājs Haralds Sulainis (attēlā) pēdējos gados sevi pieteicis arī kā televīzijas raidījuma «Jūras laiks» aktīvs veidotājs, iepazīstinot mūs ar Baltijas valstu, Polijas un Vācijas ostām un centieniem loģistikā.

Bet viss sākās pirms 17 gadiem. Toreiz kultūras nams «Mazā Ģilde» vēl bija arod biedrību pakļautībā, tādēļ nākamie kopaspēlētāji 1985. gada 1. decembri satikās kultūras darbinieku tehnikumā, lai jau decembra vidū pārvāktos uz savu tagadējo mājvietu Amatu ielā. Kad «Mazajā Ģildē» 27. vai 28. decembra vakarā meitenēm un puisiem bija jānospēlē kādi četri vai pieci «gabali», viss aizgāja uz «urrā»! Jaunā kapela tika uzņemta ar sajūsmu, un tā, dzīves viļņos aizvadot dažus gadus, nonākam līdz Krišjāņa Valdemāra vārda došanai 1987. gada maijā. Tas notika preses svētkos uz AB dambja pašā Rīgas un Daugavas viducī. Vārda došanas krustmātes godā tika žurnāliste Dzintra Šubrovskā. Krusttēvs – leģendārais «Liesmas» redaktors Dainis Caune, turpat visam tuvu līdzās stāvēja Jānis Skanis. Kā šodien atceras Haralds Sulainis, tie bija svētki, kas nosvinēti godam – uz ūdeņiem, kā jau Krišjāņa Valdemāra domu un ideju tālāknesejiem pienākas.





aģitvilciens uz Arhangeļsku, Polijas tūre kopā ar deju ansambli «Ligo», 1990. gadā Rīgas delegācijas sastāvā muzicēts Tokijā, Japānā, 1991. gadā – latviešu centros Anglijā. Tad maisam gals valā, un izbraukāta Vaucija, Spānija, Itālija, Šveice, Somija, Dānija. 2002. gada aprīlī bija Rīgas dienās ostas pilsētā Portu Portugālē.

Īpašs stāsts ir par Haralda izloloto filmu «Valdemārs» par Valdemāru, ko pabeidz uzņemt 1998. gadā. Te kapela izstaigā Krišjāņa Valdemāra ceļu no Sasmakas līdz tālajai Maskavai, apcerot dižā jaunlatvieša gaitas Ēdolē, Liepājā, Tērbatā, Sanktpēterburgā un Maskavā. Tagad turpat stundu garā filma pārtop isākā variantā demonstrēšanai starptautiskos festivālos.

Šobrīd kapelā spēlē septiņi jaunieši – Toms Apinis (trompete, vokāls, veido aranžējumus), Liene Golovacka (vijole), Arnita Melnalksne (akordeons), Valters Līcis (sitamie instrumenti), Jānis Tarando (tūba), Ints Dālders (klarnete), Haralds Sulainis (ansambļa vadītājs, taustiņinstrumenti, vokāls). Ir pārmaiņu laiks, apcerīgums, bet, kā saka Haralds – «Valdemārs» ir mūžam dzīvs! Kad tika svinēta kapelas 15 gadu jubileja, izveidojās jaunākais «brālis» – deju kopa «Valdis», kur četri pāri rāda, ko prot.

«Valdemāram» ir daudz sadarbības partneru – nu kaut vai bērnu vokālais ansamblis «Palāsītes», ar ko jūrai tuvāk radināti mazie dziedātāji.

Savu misiju kapela «Valdemārs» pilda godam – profesionāls muzicējums un stingra apņemšanās izdziedāt jūru, ko muzikanti novēl arī saviem klausītājiem Latvijas piejūras pilsētās un zvejniekciemos.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GĀDAGRĀMATA
2002



Uz Kuršu kāpu pēc jaunības eliksīra

Kāds tur attālums – nieka 300 kilometri. Šauj uz ziemeļiem – nonāksi sābru zemes galvaspilsētā Tallinā, laidies uz dienvidiem – nokļūsi pasakainā zemes stūrī – Kuršu kāpā, kas sākas kaimiņvalsts vienīgajā ostas pilsētā Klaipēdā, bet savienojas ar pietzemi jau Krievijā – tagadējā Kaļiņingradas apgabalā, kas rietumniekiem pazīstams gan kā Kēnigsberga, gan Sembijas pussala un senās austrumprūšu zemes.

Pati Kuršu kāpa ir 93 km gara, 50 km no Smiltines un Koppala (tur tagad izveidots Jūras muzejs, akvārijs un delfinārijs) iepretim Klaipēdas jūras ostai līdz Nidai ir Lietuvas daļa, pārējā kāpā saimnieko Krievija.

Atšķirība vides sakoptībā un ļaužu sadzīvē ir milzīga, jo pēc Otrā pasaules kara Kaļiņingradas apgabalā ienāca iekšzemnieki no Krievijas vidienes (ar savu kārtību un ierastībām!).

Kuršu kāpa platajā vietā ir 4 kilometrus, šaurākajā – 380 metrus plata.

Sena leģenda stāsta, kā cēlusies Kuršu kāpa. Meitene, vārdā Nēringa, ik dienu savā priekšautā nesusi smiltis, lai jūras dziļumā izveidotu aizsargjoslu jeb sēkli, kur pavērties no vētrām, jo puiši, aiziedami zvejā tālu no krasta, bieži nav atgriezušies. Tā veidojusies Kuršu Māre (līcis jūrā) un kāpa, kas to sargājusi no lielās jeb Dižjūras bangām.

Vel šodien kāpas staigā un skumji dzied. Tās pārvietojas atkarībā no vēja virziena.

Kopš 16. gs. smiltis ieputināti un pazuduši 14 ciemi. Kādreiz augstākā Kuršu kāpas virsotne sasniegusi 72 m, tagad – tikai 52 m. Ja cilvēks sāk skriet lejup, viņš nenostip-



Tomasa Manna muzejs – vācu turistu pielūgsmes objekts Nidā.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





Jodkrantes Kuršu Māres krastā 3 km garumā iekārtota promenāde un velociņš.

rinātā kāpā var aizraut sev līdz pat līdz trim tonnām smilšu. Tādēļ tas uz visstingrāko ir noliegts, jo smiltis cilvēku var aprakt dažās sekundēs. Tā ne reizi vien gadījies ar pārgalvīgiem peldētājiem, kuri gribējuši no Māres uzkāpt kāpā, bet smiltis tos aprakušas.

Nidas augstākajā punktā ir vieta Saules pulkstenim. Tūrists, nākot no Nidas puses, pa taciņu var uzkāpt kāpā, no kurienes paveras nūdien fascinējoša aina – kā mēness virsma, kā milzu smilšu tuksnesis. Tur tālumā ir robeža ar Krieviju. Pats Saules pulkstenis gan pamatīgi cietis 1999. gada ziemas vētrā «Anatols» – vēja brāzmas, kas te sasniedza pat 32–34 m/sek, tā galotni nolauza kā sērkokociņu. Nidas Saules pulkstenis rādījis laiku ar precizitāti līdz 15 minūtēm.

No tā lejup var doties jūras virzienā. Labs asfaltēts ceļš jūs aizvedīs līdz šašliku bāram «Senas žvejas» pie degvielas uzpildes stacijas. No turienes 100 m līdz jūrai – varat doties uz sieviešu, nūdistu vai kopējo pludmali, kā sirds vēlas! Jāpiebilst, ka Nidas pludmale ir saņēmusi *Zilā karoga* sertifikātu, un Neringas mērs Vīgands Giedraitis atzīst, ka tā ir vislielākā balva par pašvaldības rūpēm pludmales sakārtošanā.

Neringas pašvaldība apvieno Jodkrantes, Preilas, Pērvalkas un Nidas ciemus vienā administratīvajā vienībā. Tā izveidota 1961. gadā.

Kuršu Mārē ir saldūdens. Līcis ir sekls un vasarā sasilst līdz pat 27 grādiem. Veidojas zaļalģes, augustā parasti no liča «plūst» ne visai tikams aromāts. Tradicionāli Kuršu Mārē neviens nepeldas, kā vietējie, tā atpūtnieki mēro pāris kilometru tālo ceļu pāri kāpai uz lielo Baltijas jūru.

Valsts zivsaimnieki ik gadus līcī ielaiž ap 8 miljoniem zušu mazuļu. Tomēr tie peld prom uz Krievijas teritoriālajiem ūdeņiem, jo tur tiem ir labvēlīgāka liča grunts.





Raganu kalnā mošķus aizbaida muzicēšana, kurā klausās kā zvejnieks, tā zemnieki.

Starp Jordkranti un Nidu ir ap 700 gārņu un 1400 jūras kraukļu ligzdošanas vietu. Jūras kraukļi te netiek īpaši milēti, jo tie no zvejnieku tīkliem pamanās izēst zivis. Toties paši kursenieki savulaik bijuši čakli vārnu ēdāji – tās ķertas tiklos gaisā, plūktas un sāļtas ziemai. Par Kuršu kāpām laikmeta griežos izcilu mākslas darbu sarakstījis mūsu prozists Alberts Bels – viņa romāns «Cilvēki laivās» ir spilgts latviešu romānistikas meistardarbs.

1809. gadā vācu ģeogrāfs Vilhelms Humbolts Kuršu kāpu nosauca par izcilu un aizkustinošu vietu zemes virsū. Tomass Manns te 1931. – 1932. gadā sarakstīja savu meistardarbu «Jāzeps un viņa brāļi», dzīvodams Nidā, viņš saņēma arī ziņu par piešķirto Nobela prēmiju. Tomass Manns norādījis, ka Kuršu kāpas virziens augustā tieši sakrīt ar debesīs vērojamo Piena ceļu.

Kuršu kāpas senākie iedzīvotāji bija sembi, žemaiši un kurši. 13. gs. šīs zemes iekaroja vācu krustneši, kuri nežēlīgi izcirta mežus, būvēdami ceļu uz Rīgu. Kāpas vēja sāka pārvietoties, un jau 16. gs. tika aprakts pirmais ciems – Kunci. Tam sekoja ciemu Senoji Nagļiai, Senoji Nida, Senoji Pilkope, Lotmišķis, Priedīne, Šankuva, Smiltīne un Karvaiči bēdīgais gals.

Kēnigsbergas universitātes profesors Ludvigs Rēza atzina: no auglīgas zemes kāpa pārvērtusies tuksnesī.

Tikai 19. gs., rodoties Nidas, Preilas, Pērvalkas un Jodkrantes ciemiem, sākās kāpu masveidīga apzaļumošana.

Jodkrante ir viena no senākajām apdzīvotajām vietām Kuršu kāpā, tā avotos minēta jau 1429. gadā Krustnešu ordeņa liecībā. Pamatā te bijusi zvejnieku apmetne, ko ieskāvuši divi kalni – Ievas kalns un Raganu kalns. Visskaistāk te ir jūnija sākumā, kad zied akācijas, kuru Kuršu kāpā ir ļoti daudz.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



Raganu kalns ir 42 m augsta kāpa, kur lietuviešu mākslinieki kopš 1979. gada organizē koka tēlnieku radošās nometnes. Mākslinieku R. Kizavičius, J. Saņa un V. Tiškevičes vadītās nodarbības parasti notiek Grēku ielejā un pie Elku liepas, kur vēl 18. gs. zvejnieki nesuši savus ziedojumus elku dieviem.

Raganu kalnā, kur tagad skatāma fantastiska mošķu un labo gariņu ekspozīcija, ikviens ceļotājs var sev atrast tikamu tēlu. 2000. – 2002. gadā daudzi tēli ir atjaunoti, un šī vieta ir otra populārākā tūlīt aiz Jūras muzeja un Delfinārija Kogpali.

Raganu kalnā ir gandrīz 80 koka raganu un velnu. Ceļotājs var atpūtināt kājas meža ķēniņa tronī, pasēdēt uz milnieku soliņa vai nobraukt pa Velna mēli. Tā, starp citu, ir lieliska vieta, kur pārbaudīt sava ķermeņa apmērus – ja varat izlist uz Velna mēles, tas nozīmē, ka ar apmēriem viss kārtībā. Es gan neriskēju.

Kuršu kāpas, tāpat kā visas Lietuvas piekrastes un Sembijas pussalas dārgums ir dzintars. Leģenda par Jurāti un Kastiti vēsta, ka jūras dibenā savā pili bezrūpīgi dzīvojuši jūras dieviete Jurāte. Vienu dienu tā ieraudzījusi zvejnieku Kastiti. Pērkonis – galvenais dievs, uzzinājis par Jurātes mīlestību uz Kastiti, saspēra pili un piekēdēja Jurāti. No tā laika viņa gauži raud, no Jurātes žēlabām ceļas vilņi un izmet krastā dzintaru – jūras dievietes asaras.

Ja no pirmās (vecās, kas atrodas pilsētas centrā) vai no otrās (jaunās, pa ceļam uz starptautisko prāmju pārceltuvi) pārceltuves mērojam ceļu uz Nidu, 8 km no Smiltines šoseja uzskrien galvenajā Kuršu kāpas grēdā «Lāča galva». Pirms Jodkrantes ceļa kreisajā pusē skatam paveras Dzintara līcis, kur 19. gs. sākumā bija bagātas dzintara iegulas. No šīs «Dzintara dzīslas» līdz 1900. gadam bija paspēts izrakt un izskalot jau 2250 tonnu dzintara.

Nidā, tāpat kā Palangā, grāfa Tiškeviča pili, ir dzintara ekspozīcija. Te rodami ļoti reti «saules akmens» veidi – sarkanais un zilais dzintars. Ja jums pie dzintara pārdevējiem rodas problēmas ar tā autentiskumu, atcerieties, ka īsto «saules akmeni» no plastmasas var atšķirt: īstais deg, sājā ūdenī negrimst un ātri elektrizējas. (Dzintara tirgus Palangā darbojas ik sestdienu agri no rīta netālu no autoostas.)

Aiz Jodkrantes ir Avju kalns, te kādreiz bijis Nagļu ciems. 1836. gadā cilvēki no tā pārcēlās tuvāk Kuršu Mārei, tā radās Pervalka.

1797. gadā smiltis pilnībā ieputināja Karvaiču ciemu, ārā palika vien baznīcas tornis. Šo dramatisko stāstu lieliski aprakstījis Alberts Bels romānā «Cilvēki laivās».

Jaunākais Neringas ciems ir Preila. Tas izveidojies 1843. gadā. Jāpiebilst, ka kurši apdzīvoja jūras piekrasti līdz pat Dancigai (tagadējai Gdanskai).

Pagājušā gadsimta divdesmitajos un trīsdesmitajos gados par kurseniekiem Latvijā bija liela interese. Kāpu apmeklēja valodnieki Jānis Endzelīns un Juris Plāķis, kuri 1927. gadā publicēja pētījumu «Kursenieku valoda».

Folklorists Ludis Bērziņš savulaik teicis, ka pie Klaipēdas meklējams sākums brīnumzemei, ko tautas dainās sauc par dzintarzemi.

Kuršu kāpa glabā arī Atmodas laika traģiskos stāstus. Baltijas jūras krastā pie Nidas redzams no jūras izskalojamiem kokiem kopā salikts un ar baltu virvi sasiets krusts.





Nidā pie jahtkluba iznomājamas laivas un ūdens velosipēdi.

... tā zaļš vārpu vainadziņš. Uzraksts vēsta, ka te 1990. gada 20. maijā, protestējot pret Lietuvas okupāciju, sadedzinājis skulptors Rims Dauginčs.

Parasti tūristu ceļš beidzas pie Saules pulksteņa Pārņidas kāpā. Tā ir vienīgā vieta, kur apskatāmas kustīgās kāpas, kas iestiepjas Krievijas teritorijā. Stāvā smilšu siena šķērš ar pašu Kuršu līci veido stāvu, birstošu nogāzi, kuras pakājē pusapbērti zaļo plūšņoki.

Kuršu kāpas nacionālais parks aizņem 26 474 ha, no kuriem 9774 ha ir sauszeme, pārējā – Kuršu līča (Māres) un Baltijas jūras (Dižmāres) ūdeņi. Savukārt 25,4% no sauszemes klāj smiltis, pārējo – meži un apdzīvotas vietas. Relaksācijas un atpūtas nolūkiem parkā atvēlēti 18,5% sauszemes. Taču nav mazums arī tādu vietu, kur lasāmi brīdinoši uzraksti «staigāt aizliegts».

No transportlīdzekļu īpašniekiem, iebraucot Nacionālajā parkā, iekasē ekoloģisko nodokli. Tiem, kas ceļo individuāli, jāievēro, ka parka teritorijā nav atļauts celt teltis un ievadīt ugunsurus, medīt zvērus (to te ir īpaši daudz – 37 zīdītāju sugas vien, ieskaitot aļņus, staltbriežus, mežacūkas, lapsas, caunas, āpšus, zaķus, bebrus, vāveres u.c.).

Bez saskaņošanas ar vietējo pašvaldību kāpā nedrīkst organizēt arī tūristu pārgājienu grupām, veikt izpētes darbus u.tml.

Ja jūs kādu brīdi māt nostaļģija pēc senām latviešu un kuršu zemēm, rodas vēlme pilnu krūti ieelpot spirtgo jūras gaisu, sajauktu ar kūpinātu zivju, slipēta dzintara un tekļļu un Māres aļģu aromātu, rast patiesu jaunības eliksīru – ilgi nedomājiet, trauciet uz Kuršu kāpu – te tas viss būs pārpārēm! Nedēļas nogale ir vispiemērotākais laiks atpūtai uz Kuršu kāpu – Lietuvas nacionālo lepnumu un bagātību!

G. Šimanis

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Teodoru Spādi pieminot

«Admirālis Teodors Spāde».

Apģāds «Valters un Rapa», Rīga, 2002, 144 lpp.

Politrepresētais Mārtiņš Bisters un Latvijas Kara muzeja vēsturnieks Juris Ciganovs nodevuši lasītājiem gaumīgi noformētu piemiņas izdevumu «Admirālis Teodors Spāde». Tajā blakus atmiņu stāstiem (A. Ludevīks, J. Ante, J. Pumpurs, R. Pormalis, M. Bisters) ievietoti apraksti par Teodora Spādes pārapbedīšanu Latvijā (M. Bisters, A. Pope), par filmas «Pārnāca Latvietis» uzņemšanu (Z. Vidiņš) un saruna ar admirāļa dēlu Selgaru Spādi (A. Pope). Lasītājs var iepazīt T. Spādes dzelojus «No jūras krastiem nākam mēs», «Es esmu latvietis», «Lūgšana», «Vālodzīte», «Mana dzimtene», «Nākšu», kā arī Latvijas Kara flotes kuģu biogrāfijas.

Lai gan «Latvijas jūrnieceības gadagrāmata» vairākkārt pieminējusi Teodora Spādes dzīves gājumu («LJGG» 1991. gadam, 26.–41. lpp.), tomēr isumā atgādīnāšu viņa panākumu un moku ceļu.

Teodors Spāde dzimis 1891. gada 6. martā Ventspilī. Pēc studijām Rīgas Politehniskajā institūtā un Pēterburgas Jūras kara skolā T. Spāde 1. pasaules kara laikā ir Krievijas Kara flotes virsnieks Melnajā jūrā.

No 1926. gada T. Spāde ir Latvijas Kara flotē, tās sastāvā viņš absolvē Francijas Jūras akadēmiju ar ģenerālštāba virsnieka diplomu.

No 1929. gada T. Spāde komandē karakuģi «Virsaitis», līdz 1931. gadā viņš tiek iecelts par Latvijas Kara flotes komandieri.

1938. gada 18. novembrī T. Spādem piešķira admirāļa dienesta pakāpi.

1941. gada 14. jūnijā admirāli izsūtīja uz Tomskas apgabalu. 1944. gadā viņu notiesāja, un admirālis līdz 1953. gadam pavadīja NKVD noietnēs Tomskas un Novosibirskas apgabalos, kā arī Kazahstānā – Ekibastūzā un Džezkazganā.

Čeka aizliedz T. Spādem pēc atbrīvošanas atgriezties Latvijā, lai gan vairākas reizes atvaļinājuma laikā viņš līdz Rīgai atbrauca.

Līdz aiziešanai mūžībā 1970. gada 25. jūlijā T. Spāde strādāja par grāmatvedi Temirtaus slimnīcā.

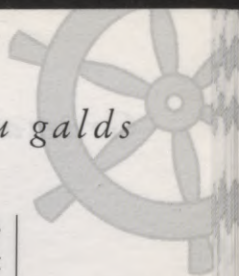
1990. gada 29. aprīlī admirāli pārapbedīja dzimtenē, Rīgas Meža kapos. 1994. gada 20. novembrī viņa atdusas vietā atklāja tēlnieka Ģirta Burvja un arhitekta Gunāra Jansona veidotu kapa pieminekli.

Mācītājs Juris Rubenis grāmatas ievadā saka:

«Vai Teodora Spādes dzīve bija laimīga vai nelaimīga? Cik grūti mums, no laika distances raugoties, to izvērtēt. Vai par laimīgu dzīvi var saukt tikai to, kas «iekrit» mierīgos laikos, kuros nav jāsastopas ar radikālām laikmetu vai parādību maiņām, postošiem kariem, revolūcijām, īpašuma un brīvības zaudēšanas pieredzi? Droši vien tomēr ne. Laimīga, piepildīta dzīve nozīmē uzdrošināšanos pieņemt

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





mums dotos izaicinājumus, iet tiem tieši pretī. Nebēgt no grūtībām, bet tās pārvarēt. Zināt, kur atrast tik stipru, nesatricināmu pārliecību, no kuras nevar novērst nekas un neviens.»

Sagadījās tā, ka Mārtiņš Bisters lūdza mani rosināt atmiņām kinorežisoru Zigurdu Vidiņu, kurš no 1990. līdz 1992. gadam uzņēma filmu «Pārnāca Latvietis». Z. Vidiņš atminējās, ka būt T. Spādes nometinājuma vietās un strādāt pie filmas bijusi fantastiska sajūta. Tāda, ka licies, iepriekšējā dzīvē kinorežisors kaut kādā veidā ar admirāli ir ticies. Z. Vidiņš jutis T. Spādes gara spēku un, uzklausot viņa līdzgaitniekus, guvis pārliecību – admirālis godāts tieši viņa rakstura un labestīgās dabas dēļ. Tā Z. Vidiņš ir izstaigājis visus T. Spādes dzīves lokus, meklējot viņa domubiedrus, līdzgaitniekus, moku un ciešanu biedrus. Filma tapa tikai un vienīgi no cilvēku stāstiem par T. Spādi, un te Z. Vidiņš vistiešāk izjutis cilvēka dvēseles nemirstību – viss labais, ko admirālis veicis, paliek, un ne jau viņā, bet palicējos. Uz šādas gaišas nots gribētu jūs beigt iepazīstināt ar grāmatu, ko vērts lasīt un dāvēt draugiem.

Zemūdenes komandiera dzīvesstāsts

Hugo Legzdiņš. ««Ronis» – mana būdiņa un pils».

Rīga, «Dzīvesstāsts», 2002, 328 lpp.

Laikā, kad Latvijas Jūras spēki atzīmēja savu desmito pastāvēšanas gadadienu, Latvijas mutvārdu vēstures pētnieku asociācija «Dzīvesstāsts» izdeva komandkapteiņa, zemūdenes «Ronis» komandiera Hugo Legzdiņa dzīvesstāstu ««Ronis» – mana būdiņa un pils».

Grāmatu sastādījis Gaitis Grūtups, tā dienasgaismu ieraudzīja, pateicoties «Dzīvesstāsta» valdes priekšsēdētājas Māras Zirnītes uzņēmībai un sponsoru dāsnībai.

Jājautā, kurš gan jūrniecības sabiedrībā nepazīst Hugo Legzdiņu? Viņa principiālitate, prasīgums, prāta gaišums un vitalitate ir apbrīnas vērtas lietas, kuras, būsim godīgi, katrs no mums vēlētos savā devītajā gadu desmitā. Drīzais simtgadnieks vēl arvien ir gaidīts goda viesis Latvijas Jūras akadēmijā vai uz Jūras spēku karakuģiem. Viņa iedegtās svēcītes par aizgājušajiem līdzcilvēkiem nu jau vairāk nekā desmit gadu ievada Latvijas Jūrniecības savienības lielās kopsapulces. Hugo Legzdiņš ir cilvēks, kurš mūsos, īpaši jaunajā paaudzē, met tiltu pāri gadsimtiem, varām un valstu robežām. Viņam laimējies piedzīvot Latvijas neatkarības atjauno-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



šanu, kuras stiprināšanai komandkapteinis nav taupījis spēkus un pūles.

Grāmatā pārsteidz laikmeta precīzais dokumentējums. Līdz minūtei, sekundeī, nozīmes niansei. Kāds bijis šoferis, kas viņu vedis no Zvejniekciema «Avotiņiem» uz Rīgu, kad šoferis sācis runāt, vai paspējis laikā utt. Hugo Legzdiņam piemīt viena no šobrīd retām īpašībām – būt laikā. Labāk pusstundu agrāk, nekā minūti par vēlu! Lai nu ko, bet precizitāti un komandiera stāju no viņa var mācīties!

Vietumis sīkais lietu uzskaitījums dažu labu lasītāju varētu pat kaitināt, taču mani tas aizrauj.

Ļoti labs piemērs varas un vienkāršas tautas attiecībām ir apraksts par to, kā Saeima un Valsts prezidenta kanceleja neatbild uz H. Legzdiņa vēstulēm. Stāstījums nobeidzas ar atziņu – «taču, par spīti tam, Legzdiņa kungs nav samierinājies ar šo situāciju». Un tā daudzviet – H. Legzdiņš spītīgi iet savu ceļu, līdz panāk vēlamu rezultātu.

Kad izstāstīts H. Legzdiņa dzīvesstāsts, īpaši interesanti ir ielūkoties nodaļā «Atjaunojot Latviju». Tā tapusi, balstoties uz komandkapteiņa piezīmēm. Hugo Legzdiņš kopā ar savu cīnubiedru – zemūdenes «Ronis» galveno mehāniķi Rūdolfu Griguli aicināti piedalīties vai visos pēc neatkarības atgūšanas Latvijas jūrniecībai būtiskos pasākumos. To norise sniegta komandkapteiņa atstāstā un novērtējumā. Man prātā H. Legzdiņa principiālais skatiens uz atjaunotās Latvijas amatvīriem, kuri okupācijas gados ne vien kalpojuši, bet pat karojuši, lai apspiestu citu tautu brīvību un neatkarības centienus. Pret šo tautas daļu jūrnieks ir nesaudzīgs.

Grāmatā rasta vietā arī fragmentam no H. Legzdiņa intervijas Latvijas krievu laikrakstam «Vesti Segodņa» par atomzemūdenes «Kursk» patiesajiem bojāejas cēloņiem.

Saviļņojoša ir H. Legzdiņa tikšanās Rīgā 2001. gada 27. jūlijā ar Francijas prezidentu Žaku Širaku, kas viņam pasniedza Goda Leģiona ordeni:

«To Žaks Širaks piesprauda maniem formas svārkkiem, blakus jau esošajiem ordeņiem, visaugstākā ordeņa vietā. Jāpiebilst, ka līdz šim Latvijas prezidenti Kārlis un Guntis Ulmaņi man ordeņus bija pasnieguši, bet ne personīgi piesprauduši. Pēc tam Žaks Širaks mani uz abiem vaigiem trīs reizes noskūpstīja, un es vairs nevarēju noturēt asaras: vai tas tiešām ir tiesa?! Apkārtstāvošie viesi aplaudēja. Nogaidot aplausu beigas, skaļā balsī teicu: «Vive la France!»

Grāmatas izskaņā tās redaktors Gaitis Grūtups raksta:

«Tomēr ceru, ka esat noticejuši – mūsu vidū tiešām dzīvo tāds apbrīnojams vīrs ar asu prātu, līdzjūtīgu sirdi, jūras vilkiem raksturīgu lakonisku, pipariem kaisītu valodu. No daudz cietuša kalpu zēna viņš tiešām ir tapis par augsti izglītotu, smalku kungu, komandējis sava laika tehnikas augstāko lolojumu – zemūdeni, devis pamatīgas zināšanas daudziem Latvijas jūrniekiem un kopā ar sievu Elvīru radījis skaistu ģimeni.»

Tāds ir Hugo Legzdiņš. Apmeklējot vācu zemūdeni, kad tā viesojās Rīgā, viņš virsniekus pārsteidz ar profesionāliem jautājumiem, uz kuriem nav viegli rast at-



bīdes. Un satiekoties neizpaliek jautājums – kā jums klājas? Lai Hugo Legzdiņam labi klājas, sagaidot simtgadi!

Par 9000 bēgļu bojāeju

Ginters Grass. «Krabja gaitā». Apgāds «Atēna», 2002, 214. lpp.

Nobela Prēmijas laureāts Ginters Grass savā grāmatā «Krabja gaitā» stāsta par traģēdiju, kura līdz šim noklusēta – bēgļu kuģa «Wilhelm Gustloff» nogremdēšanu Baltijas jūrā, uz ziemeļrietumiem no Dancigas. 1945. gada 30. janvārī ledainajā ūdenī dzīvību zaudēja apmēram 9000 cilvēku, galvenokārt sievietes un bērni, kuri no sarkanajām briesmām bēga uz Rietumiem 2. pasaules kara beigās.

Zīmīgi, ka līdz 1997. gadam par šo bēgļu masveida bojāeju tika klusēts, un tieši Ginters Grass aizsāka publisku diskusiju par vēstures tēmām, ko noklusējusi vācu pēckara literatūra, jo gadu desmitiem ilgi katrs, kurš pieminēja «Wilhelm Gustloff» un citas bēgļu gaitu šausmas, tika turēts aizdomās par revanšismu. Kuģa nogremdēšana tiek uzskatīta par visbriesmīgāko katastrofu uz jūras pasaules vēsturē.

2002. gada beigās izcilo Gintera Grasa darbu Silvijas Brices tulkojumā saņēma arī latviešu lasītāji. Grāmata izdota ar Gētes institūta «Inter Nationes» (Minhene) atbalstu.

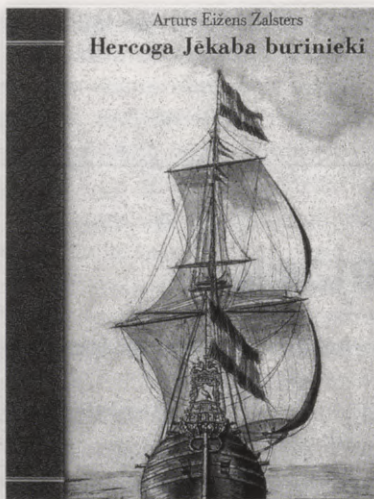
Augstvērtīga liecība par kuģu būvi Ventspilī

A.E. Zalsters. «Hercoga Jēkaba burinieki». Izdevniecība «AGB», Rīga, 2002, 160 lpp.

Latviešu jūrniecības vēstures un greznu grāmatu gardmiļi saņēmuši lieliski izdotu pētījumu «Hercoga Jēkaba burinieki» par seniem kuģiem un hercoga Jēkaba laiku dokumentos lasāmas liecības par kuģu būvi Ventspilī.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





Autora Artura Eižena Zalstera vārds komentārus neprasa – tā ir sava veida kvalitātes zīme, brends, kuram uzticamies un kurā ieklausāmies.

Autors aprakstījis buriniekus, kuri jauno laiku sākumā būvēti Kuldīgā, Ventspilī un Liepājā. Grāmatas patrons Ventspils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs pētījuma priekšvārdā atzīst: «Tieši no Ventspils hercoga kuģi devās savos aizjūras braucienos, tieši no šejienes tika izvesta lielākā daļa hercogistes eksporta un tranzitpreču. Tādēļ likumsakarīgs ir šā laika attēls mūsdienu Ventspils brīvostas logo un Ventspils atbalsts šīs interesantās un nozīmīgās grāmatas klajā nākšanai.»

Un tiesa – sējuma izdošanu atbalstījuši devīgi sponsori – Ventspils domes Kultūras centrs, AS «Kālija parks», SIA «Fix», AS «Venceb», AS «Ventspils nafta» un Ventspils Brīvostas pārvalde.

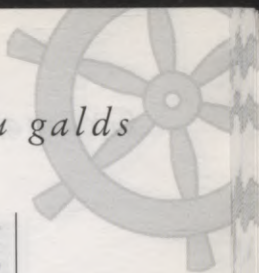
Šī projekta koordinators Aleksandrs Kapusts atgādina sera Voltera Reilija vārdus – «Kas valda jūrā – tam pieder tirdzniecība, tam pieder pasaules bagātības un, tāpat – visa pasaule». Šādi 16. gadsimta sākumā formulētā doktrīna ietekmējusi Eiropas civilizācijas attīstības gaitu un uz gadsimtiem noteikusi konkurenci pasaules okeānos, jūrās un uz sauszemes.

A.E. Zalstera pētījums, kuru papildina 58 zīmējumi un fotogrāfijas, aptver laiku un notikumus no Kurzemes senajām ostām un kuģu būvētavām, ejot cauri Hanzas savienības un Kurzemes hercogistes laikam, minot holandiešu skolas burinieku īpatnības un Ventspilī būvētos burukuģus, caurlūkojot Kurzemes hercogistes kuģu inventarizācijas aktus 17. gadsimtā, līdz nonāk pie divklāju trīsmastniekiem, kas, Ventas krastos būvēti, aizceļoja līdz Kurzemes hercogistes kolonijām Trinidadai, Tobago un Gambijai.

Īpašā nodaļā autors aplūkojis navigācijas apstākļus Latvijas piekrastē 17. gadsimtā, atzīmējot, ka kuģot te daudzo sēkļu un akmeņu dēļ svešiniekiem bijis ļoti grūti. Ne jūras karšu, ne pieredzes svešos krastos, vien uguns kuri piekrastes torņu galos, līdz 1677. gadā zviedru kapteinis Johans Monsāns izdod «Jūras grāmatu», kuru iespējž vairākkārt (arī krieviski tulkotu) un kura turpat 100 gadu bija visvērtīgākā Baltijas jūrnieku rokasgrāmata visiem, kuri devās caur Irbes šaurumu un uz Ziemeļkurzemes ostām.

Grāmatas beigās ievietota īsa latviešu – angļu – vācu kuģu būves terminu vārdnīca. Komentārus visiem pētījumiem sniegusi vēstures doktore Māriete Jakovļeva.





Jāatzīst, ka A.E. Zalsters profesionāli pierādījis Kurzemes un Zemgales hercogistes (1562–1795) – šis nelielās valsts Baltijas jūras austrumu krastā – varenību, kas vispirms saistāma ar tās floti, drošsirdīgajiem jūrasbraucējiem un prasmīgiem kuģu būvētājiem. Vēl 19. gadsimtā, kad latviešu jūrniecības tēvs Krišjānis Valdemārs aicināja latviešus doties jūrā gūt iztikšanu un turību, hercoga Jēkaba valdīšanas laika (1642–1681) pozitīvais piemērs kuģu būvniecībā bija dzīvs. Pats Krišjānis, dodoties uz Liepājas augstāko apriņķa skolu, Ventas krastā bija redzējis būvējam burinieku, un šo skatu viņš sauc atmiņā vairākos savos rakstos.

Ventspils trijās kuģu būvētavās tapusi hercoga Jēkaba apbruņotā zvejas un jūrniecības flote tika respektēta Anglijā, Francijā, Spānijā, Nīderlandē, Portugālē, Prūsijā, Krievijā, Zviedrijā un pat Venēcijā, ar ko hercogisti saistīja neitralitātes, jūrniecības un kuģošanas līgumi. Tas bija varens laiks, un nu šī laikmeta liecība ir dokumentēta grāmatā. Cerams, ka interesenti to varēs lūkot bibliotēkās, jo greznais izdevums ne visiem būs pa kabatai (Rīgas grāmatnīcās nopērkams par Ls 9,25 līdz 10,00). Pati grāmata noteikti būtu nominējama gada izcilāko izdevumu skatē, jo nepārspējamā ir fenomenāls pienesums mūsu valsts kultūrdzīvē.

Vēstules, pastkartes, atmiņas

«Jūras vilki sarakstē un atmiņās».

Iestādītāja Iveta Erdmane. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja

Galvenā Ainažu jūrskolas muzejs.

Rīga, 2002, 136 lpp.

Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane vēstuļu un atmiņu grāmatas ievadā raksta:

«Šo izdevumu iecerēju kā piemiņu jūrniecības tēviem – vecajiem jūras vilkiem, kā nelielu mācību stundu mūsdienu aizņemtajam cilvēkam, lai atgādinātu to dienu pamatvērtības, un arī lai mazu pateicību Ainažu jūrskolas muzeja darbinieku atmiņām un aktivitātes veicinātājiem.»

Gaumīgi noformētajā izdevumā (mākslinieki Arta un Jānis Jaunarāji) lasāmas tālruni, kapteiņu un jūrniecības darbinieku atmiņas. Grāmata ir par Mikēļa Miķelsona, Pētera Šnores, Jāņa Šnores,



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATĀ
2002



383

Jēkaba Krastiņa, Meinarta Līdaka, Jāņa Miķelsona, Jāņa Ērmaņa, Gustava Lielkalna, Jāņa Raudsepa, Remberta Rungaiņa, Eduarda Stūrmaņa un Berharda Šnores vēstules un pastkaršu vēstījumi saviem tuviniekiem, draugiem, un citiem jūrnikiem.

Savukārt atmiņu daļā ievietotas tālbraucēju kapteiņu Jāņa Bērziņa, Johana Bērziņa, Andreja Čakstes, Jāņa Čukura, Jāņa Ērmaņa, Augusta Krastiņa, Ernesta Laša, Jegora Raudsepa, Bernharda Šnores, Pētera Šnores, Reiņa Šnores, Jāņa Zilemaņa un stūrmaņa Jāņa Kozenkrānīusa portretskices laikabiedru skatījumā. Tapat lasāmas arī Alīdas Lielkalnes atmiņas par kuģu būvi Vitrupē.

Tas viss liecina par krietnu burinieku gadsimta dokumentējumu, kam apliecinājums ir arī bagātīgie un gadu gaitā rūpīgi papildinātie Ainažu jūrskolas muzeja fondi.

Grāmatā vēl ievietots I. Erdmanes apraksts par to, kā tapa un kā šodien dzīvo jūrskolas muzejs, kā tiek koptas tradīcijas un aprūpēti vecie jūrnieru kapi.

Ainažu jūrskolas muzejs neapšaubāmi ir kultūras sala Ziemeļvidzemē blakus «Via Baltica» un «Ziemeļu stīgas» sākumpunktā.

Vēl tikai dažas pārgalvīgas idejas, un Ainaži atkal būs Latvijas ostu vidū, kur ienāks tuvas un tālas jahtas, kuteri, katamarāni...

Grāmatu papildina vietu rādītājs, terminu vārdnīca, ziņas pa kuģiem un personu rādītājs.

Kā gadagrāmatas lasītājiem vēstīja Iveta Erdmane, «Jūras vilki sarakstē un atmiņās» ir nopērkami kā Ainažu, tā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Cerams, kā 2000 iespiestie eksemplāri ātri atradīs savus pircējus.

«Baltā flote» vienmēr *topā*

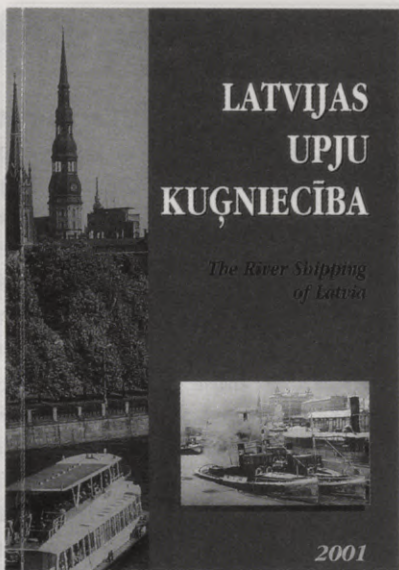
**«Latvijas upju kuģniecība». Teksta autors A. Miklāvs.
Rīgas Kuģniecības kompānija, 2001, 67 lpp.**

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas galvenais speciālists Aigars Miklāvs veicis patīkamu Latvijas – Norvēģijas kopuzņēmuma SIA «Rīgas kuģniecības kompānija» ierosinātu un atbalstītu projektu – apkopot Latvijas upju kuģniecības attīstības un izaugsmes gadsimtu vēsturi un grāmatas veidā nodot to nākamajām paaudzēm. Pētījumā izmantoti Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fondu, Rīgas kuģniecības kompānijas arhīva un Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra materiāli.

Latvijas neatkarības atjaunošanas laikā Latvijas upju kuģniecības rīcībā bija ievērojama flote – 1991. gada 1. janvārī uzņēmumam piederēja 14 pasažieru kuģi, 18 velko-

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





ni, 12 transporta kuģi, 41 liellaiva, 3 avāri-
 as un glābšanas kuģi, 10 palīgflotes kuģi, 6
 lidensceļu apkalpes kuģi, 3 doki, 1 debarka-
 ders, 3 brandvahtas, 6 zemessmēļi, 8 pel-
 došie celtņi un 5 portālceltņi. Daugavpils
 rajona pārvaldē bija 3 zemessmēļi un 4
 peldošie iekrāvēji, Ventspils pietātnē – 1
 zemessmēļs un 1 peldošais iekrāvējs.

Jaunajos ekonomiskajos apstākļos
 daudz kas no šīs flotes neatrada pielietojum-
 u. Paši speciālisti zinās labāk, kāds bija
 tālākais šī ievērojamā ekonomiskā potenci-
 āla liktenis. Plašākai sabiedrībai zināmas
 «baltās flotes» tālākās gaitas – privatizētie
 upju pasažieru kuģi «Liepāja», «Jūrmala»,
 «Jelgava», «Vecrīga» (Ex «Maskava»),
 «Misuri» un peldošais restorāns «Misisipi»
 katru vasaru redzami Daugavmalā kā pasa-
 žieru reisos, tā svinību banketos. Upju ku-
 ģus īpaši iecienījušas firmas un skolu kolektīvi dažādu «tusiņu» organizēšanai.

Manas paaudzes cilvēki droši vien ar prieku atceras braucieni ar «Komētu» vai
 «Meteoru» uz Pērnavu vai Sāmsalu. Kā lasām, bijuši pat braucieni uz tagadējo Sankt-
 pēterburgu. Diemžēl mūsdienās šāda zemūdens spārnu kuģu izmantošana ir ļoti dār-
 ga, vēl pirms pāris gadiem Lietuvā no Nidas Kuršu kāpā uz Kauņu pa Nemunu kursēja
 «Raķete», kurai, kā stāstīja tās kapteinis, stūre bijusi patapināta no Rīgas norakstīta-
 jām «Raķetēm». 1975. gadā Upju kuģniecība pasažieru pārvadājumos pārsniedza 1
 miljona robežu – gadā tika pārvadāti 1 010 000 pasažieru.

1981. gadā – kuģniecības ziedu laikos – funkcionēja pasažieru kuģu līnijas Rīga –
 Tallina – Ļeņingrada, Rīga – Tallina – Romasāre, Rīga – Romasāre, Rīga – Mežaparks,
 Rīga – Lucavsala – Doles sala, Rīga – Majori, Jugla – Aldaris, Rīga – Jūrmala, Jaunjel-
 gava – Skrīveri, Daugavpils – Krāslava. Bija ekskursijas pa Rīgas līci. Tajā gadā Upju
 kuģniecība pārvadāja 1 050 000 pasažieru.

Tagad «baltās flotes» pārvaldītājiem ir dažnedažādas problēmas. Pirmkārt, trūkst
 valsts un pašvaldību atbalsta kā kuģu ceļu iezīmēšanā, tā pietātņu uzturēšanā. Pat Rī-
 gas astoņsimtgades pasākumos upju kuģus no tautas norobežoja nepārkāpjama sēta.
 Skatiet, mēs neprotam pacelt pat to, kas mums mētājas pie kājām. Upju kuģiņu īpašnie-
 ci priecājas par labu laiku, kad vasaras svelme cilvēkus dzen ārā no akmeņiem uz ūde-
 niem. Vai tikai Dieva ziņā ir šīs «baltās flotes» nākotne?

A. Miklāva pētījums lasāms arī iepriekšējā «Latvijas Jūrniecības gadagrāmātā
 2001», jo atsevišķais izdevums nebūt nav tik viegli atrodams.

Grāmatu galdā ielūkojās G. Šimanis

LATVIJAS
 JŪRNICĪBAS
 GADAGRĀMATĀ
 2002

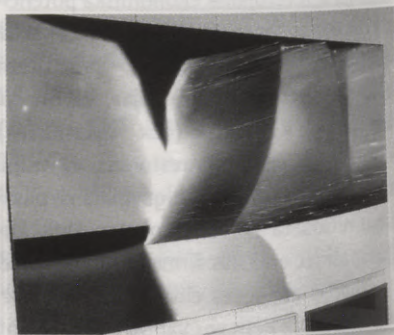


«Tikai jūra» – jau sesto reizi

Jau sesto gadu pēc kārtas a/s «Latvijas Kuģniecība» un Agitas Sūnas galerija rīkoja konkursu «Tikai jūra», kurā var piedalīties ikviens mākslinieks ar savām marīnām – jūrai veltītajām gleznām. Šogad šo lielisko ideju atbalstīja 54 darbu autori. Vērtējumu veica mākslas zinātniece Elita Ansons, galerijas un Kuģniecības pārstāvji.

Oktobra nogalē a/s «Latvijas Kuģniecība» prezidents tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis balvu par iegūto pirmo vietu pasniedza jaunajam un daudzsoļošanajam māksliniekam Rihardam Delverim par gleznu «Fjordī».

Otro vietu žūrija piešķīra māksliniecei Andrai Otto par gleznu «Beidzot nopirku jūrnieka kreklu un atkal aizbraucu uz Papi», trešo – Laimai Eglītei par gleznu «Īsta zivs āda». Vērtētāji veicināšanas balvu piešķīra Kārlim Siliņam par gleznu «Naktī, lietū un līcī» un Tatjanai Krivenkovej par darbu «Ūdens smeļas mutē». «Tikai jūra» lieliski turpina latviešu marīnistikas popularizēšanas tradīcijas, jo Latvija un jūra ir vienots veselums.



G. Laidegs

Rihards Delveris. «Fjordī».



1. vietas ieguvējs Rihards Delveris.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Buru kuži un cilvēku sapņi

Savā vizītkartē Juris Grīnbergs raksta – kolekcionārs, buru kuži, to attēli, vēsture.

Īsi un lakoniski. Un patiesībā neviens pat nevar nojaust, kas slēpjas zem šiem skopajiem vārdiem. Kolekcionārs – tas Jura Grīnberga gadījumā patiesībā ir sinonīms vārdam apsēstais. Pavisam neliels vērojums no pirmās tikšanās reizes. Mūsu redakcijas grāmatu plauktā stāv pavisam necila, nezin kur iegūta buru kuža glezniņa. Kā paši jokojam – jūras tematika, mēs – šīs tematikas aprakstītāji, tāpēc viss ar jūru saistītais arī mums ir tuvs. Bet kolekcionāra Jura Grīnberga acis iegailējās, ieraugot necilo bildīti: kas par burinieku, kur būvēts, vai nogrimis, ļoti interesanti, vajadzētu izzināt! Kā viņš pats par sevi saka: «No jūras jau nevar aiziet – pat Cēsis tā izrādījās ļoti tuvu. Ja jūra ir sirdī... Savulaik biju nesaprasts. Kad puikas sāta futeni, mani vairāk «vilka» ūdeņi un tālas zemes. Tēvs, kurš bija jūrnīeks, mātei sūtīja kartiņas no visām pasaules malām, bet mēs, bērni, ģeogrāfiju iepazīnām pēc šīm atklātnītēm.»

Par jūrnīeku gan Juris Grīnbergs nekļuva, bet jūra joprojām ir tuvākā tēma. Kad Cēsis tika atklāta pirmā izstāde, tās nosaukums vēstīja «Balto buru varā», bet 2002. gada vasarā izstāde Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā bija «Buru kuži attēlos un to vēsture». Tā ir milzīga kolekcija. Kā saka J. Grīnbergs, «man pie sienas stāv uzzīmēts liels burinieks, uz katras buras pa kolekcijai (vairāk nekā 18)... Un tomēr buru pietrūka! Un tie nav tikai attēli, par katru bildīti ir savs stāsts. Tie ir «pārrakti» arhīvi, informācijas kalni, intervijas, sarakstes. Ja kuģu un burinieku modeļus var redzēt daudzviet, tad otras tādas kolekcijas kā man, Latvijā nav. Droši!»

Gadagrāmatas lasītājiem ļausim ieskatīties tikai dažos stāstu fragmentos no kolekcionāra lielās stāstu krātuves.

«Es mēģināšu jūs ievest kādā divainā pasaulē, kurā netrūkst romantikas, grūtību un briesmu. Tas būs stāsts par koka kuģiem (un ne tikai koka) un dzelzs vīriem. Tas būs stāsts, ko pagaidām vēl nemāca skolā... Manā kolekcijā nav neviena kuģa, kas taista troksni.



LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





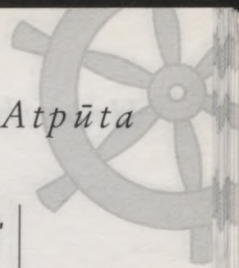
... Bija mums savā laikā arī viens jūras un tālu zemju apsēstais. Tas bija hercogs Jēkabs. Kurzemes hercogistes valdnieks, kuram acimredzot jūra nedeva mieru. Te, lūk, viņa kolonijas – Tobago, Gambija, protams, arī hercogiste. Te, lūk, viņa kuģi – lieli, bruņoti, veikli, ātru gaitu, tiem laikiem ietilpīgi. Šos buriniekus pirka un arī laupīja. Īpaši iecienīti tie bija pie pirātiem to labo īpašību dēļ...

Te atkal plakāts: «Latvji, brauciet jūrīnā!». Un latvji brauc. Vispirms viņi būvē kuģus, turpat kāpās, riko tiem «kāzas», «iemāna» jūrā un brauc. 19. un 20. gadsimta mija. Uzbūvēts «Fermes ship» – zemnieku kuģis – prasts, ar cirvi taisīts. Bet modelis labi pārdomāts un nekā lieka. Pamatā Latvijā būvētie kuģi ir šoneri vai brigantīnas. Un mēs griežam Eiropai pogas ārā, jo vairs neesam tik atkarīgi no vēja virziena kā rāju kuģi. Latvijas kuģi iet pa visām pasaules jūrām un okeāniem. Eiropa mūs sāk respektēt, jo jūt, ka esam konkurenti. Bet mēs viņiem vēlreiz pogas laukā – mūsu kuģiem mazāka ieprīme, saglabājot gan ietilpību, gan labu gaitu. Varam vai katrā licītī paņemt lādiņu, varam kaut vai pa Amazoni palaist kādu gabaliņu augšā. Bet tas vēl nav viss! Viņiem 4 mastu barka – augšā uz rājām 60 līdz 80 vīri, mūsu tikpat lielam šonerim – 15 – 16 cilvēki, pie tam strādā uz klāja. Un tirgotājs domā – kuru ņemt, kurš izdevīgāks?

Vai zināt par sievietēm uz kuģa? Līgavas un sievas palika krastā. Vakarā ir skumji pēc smaga darba, nebūtu slikti, ja kāda... Bet pēc sena ticējuma – sievietes uz kuģa – tā ir nelaime. Ja būs divas – noteikti saplēsīsies savā starpā konkurences dēļ. Ja būs viena – var saplēsties visa apkalpe... Bet tas jau ir dumpis! Tātad uz kuģa nedrīkst. Bet ja viņa būtu turpat aiz borta? Kā nāra. Būtu taču jauki! Ja viņa

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002





nas tur nav, tad jāizdomā. Varētu aprunāties, lai viņa padzie... nē, dziedāt nedrīkst, jo sens ticējums vēsta, ka to, kas dzirdējis nāru dziedam, viņa paņem pie sevis.

Kuģa zvans. Burinieku laikos sardze mainījās pēc kuģa zvana. Kapteinim vai stūres vīram bija smilšu pulkstenis. Kad tas iztecēja, piesita glasi un apgriezta otrādi. Pēc tā ritēja visa kuģa dzīve. Ar zvanu padeva arī trauksmes signālu – visi uz klāja! Mainījās laiki un kuģa aprikojums, bet zvans pastāv arī šodien. Jo jūra ir jūra, migla ir migla, bet zvans uz jūras liecina – es esmu te! Kuģa zvanam mēdz iegravēt kuģa vārdu.

Nesen dzirdēju Māra Gaiļa stāstu no «Mildas», kurā viņš liecināja, ka jūrniekiem riņķis ausī saistīts ar Horna ragu. Tā nu gan nav tiesa! Tradīcija likt riņķi ausī nebūt nav radusies saistībā ar Horna ragu. Tolaik eiropiešiem Horna rags pat sapņos nerādījās. Nebija vēl ne Magelāna ceļojumu, ne M. Gaiļa... Lieki šķiet teikt, ka jūrnieka dzīve bija smaga un bīstama. Knapa pārtika, mūžīgais dzeramā ūdens trūkums. Nebija retums, ka jūrnieks mira tālu no dzimtā krasta un no krasta vispār. Zelta vai sudraba riņķi lika kreisajā ausī, kas bija tāda kā garantija, ka viņš tiks pēc zemes vai jūras tradīcijām pieklājīgi apglabāts. Tam, kurš izņēma riņķi no auss, pēc tradīcijas bija pienākums to izdarīt. Un, nedod Dievs, ja kāds to nepildīja. Šo tradīciju respektēja arī pirāti, pat laupīšanas nolūkā riņķi ausī neaiztika, ja nevarēja parūpēties par aizgājēja apbedīšanu.»

Jurim Grinbergam stāstu netrūkst. Un Juris tos labprāt klāj vaļā ikvienam klausītājam, kas apmeklē viņa izstādes un vēlas ko vairāk uzzināt par kuģiem, kas «netaisa troksni».

Viņa paša dzejas rindiņas uz mums runā šādiem vārdiem:

«Vai jūra tikai ūdens klajs,

Kas mani aicina un sveikas māj?

Es neiet nevaru, sauc mani jūras krasts,

Kur smiltis guļ aiz spīta lūzis masts.

Un stāsta tas par tālām jūrām,

Par sapņu sārtām vai par baltām burām,

Par koka kuģiem, šajā krastā dzimušiem,

Par stipriem vīriem, dzelmē rimušiem.»

Bet patiesībā apsēstais Juris ir sapņotājs, kuru vilina romantika – seni laiki un drosmīgi jūrnieki, baltas, bet varbūt arī sapņu sārtas buras. Un, protams, viņš gaida arī cilvēku interesi par viņa bilžu un stāstu plašo kolekciju.

A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Hronika 2002

Janvāris

■ Rīgas apgabaltiesa 2002. gada janvārī, pamatojoties uz valsts akciju sabiedrības «Latvenergo» filiāles «Centrālie elektriskie tīkli» prasības pieteikumu, ierosināja lietu par zivju pārstrādes uzņēmuma AS «Jūrasličis» maksātspējas atzīšanu. Uzņēmuma parāds «Latvenergo» sasniedzis 51 655,68 latus, bet AS «Latvijas gāzei» 50 000 latu. «Jūrasličim» ir lieli parādi pašvaldībai un valstij par nesamaksātajiem nodokļiem. Pamatparāds par valsts budžetā ieskaitāmajiem maksājumiem, pamatparāda palielinājums un kavējuma nauda ir aptuveni 1,1 milj. latu. «Jūrasliča» valdes priekšsēdētāja vietnieks Māris Dzenītis atzina, ka uzņēmumam problēmas sākās 1998. gadā Krievijas krīzes laikā.

■ Saeimas deputāts Saeimas Parlamentārās izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs Imants Burvis komisijas uzdevumā ierosināja pirms Privatizācijas aģentūras likvidācijas veikt neatkarīgu auditu, lai noskaidrotu, vai «Latvijas Kuģniecības» un citu stratēģiski svarīgu objektu privatizācija bijusi veiksmīga un valstij izdevīga. Ekonomikas ministrs savā atbildes vēstulē deputātam norāda, ka PA pārbaude būtu finansiāli neizdevīga, jo katru gadu PA veic savu auditu.

■ Pēc vairākkārtējiem neveiksmīgiem LK privatizācijas mēģinājumiem ir apstiprināts ceturtais privatizācijas mēģinājums, kas paredz, ka uzņēmuma akcijas netiks realizētas caur PA, bet gan caur Rīgas fondu biržu. 51% akciju pārdos izsolē par naudu, 32% – publiskā piedāvājumā par privatizācijas sertifikātiem, 10% nodos valsts pensiju speciālajam budžetam, 6% pārdos LK darbiniekiem un pensionāriem par privatizācijas sertifikātiem.

■ Liepājas zivju konservu kombināts 2001. gadā stabilizējis darbību un gadu pabeidzis ar nelielu peļņu. Uzņēmumā strādā 450 darbinieku. Produkcija tiek eksportēta uz Krieviju, Lietuvu, Kanādu un Izraēlu. Uzņēmums pamatā nodarbojas ar šprotu ražošanu.

■ Rīgas mērs Gundars Bojārs solīja, ka tiks nodrošināta prāmju satiksme līnijā Rīga – Stokholma, taču tagad šis projekts ir apdraudēts, jo «Estonian Shipping Company Ltd.» prāmi «Georg Ots», ko bija plānots iegādāties, pārdevusi Ukrainai. Rīgas dome risina sarunas ar citiem ārvalstu prāmju operatoriem, lai nodrošinātu satiksmi līnijā.

■ Latvijas Kuģu brokeru un aģentu nacionālās asociācijas ģenerāldirektors Raimonds Toms uzskata, ka no formalitāšu viedokļa noorganizēt prāmju līniju Rīga – Stokholma nebūs sarežģīti, grūtāk būs padarīt šo līniju dzīvotspējīgu. Lai tas notiktu, līnijai ir nepieciešami pasažieri, kravas un tirdzniecība. Rīgai būs visai grūti konkurēt ar Tallinu, kur ir ievērojami labāk attīstīta infrastruktūra. Jānovērtē arī Igaunijas kompāniju lielā konkurence, kuras dēļ būs sarežģīti ieņemt stabili



rieti šajā tirgū. Taču pozitīvi vērtējama Rīgas domes iesaistīšanās linijas organizēšanā.

Februāris

■ 2. februārī nodibināta partija «Jaunais laiks», par kuras priekšsēdētāju ievēlēts Einārs Repše. Pēc statistikas datiem, partija jau ilgi pirms dibināšanas bijusi populārākais politiskais spēks Latvijā.

■ Februāra sākumā darbu sācis Krievijas minerālmēslu termināls Tālo Austrumu ostā Vostočņija. Kā paziņojis Krievijas transporta ministrs Sergejs Franks, minerālmēslu kravas no Urāliem uz Āziju tiks transportētas caur šo jauno terminālu, nevis caur Baltijas valstu ostām kā līdz šim. Krievija uz Āzijas valstīm eksportē 1,5 milj. t minerālmēslu gadā, bet jaunā termināla plānotā jauda ir 2,5 milj. t gadā. Termināla celtniecība izmaksājusi 3 milj. USD.

2001. gadā no 4,87 milj. t, kas transportētas caur AS «Kālija parks», 4,46 milj. t bija kālija sāls. Jaunajam terminālam Tālajos Austrumos ir ģeogrāfiskas priekšrocības, strādājot ar Klusā okeāna kravām. Šos pārvadājumus veic arī AS «Kālija parks».

■ Sniedzot atzinumu Saeimas Parlamentārās izmeklēšanas komisijai, Latvijas Banka norādījusi, ka kontrabandas dēļ neiekasētā akcīzes nodokļa par naftas produktiem radītie zaudējumi valsts budžetam sasniedz Ls 30 milj. gadā plus Ls 10 milj. – neiekasētais pievienotās vērtības nodoklis. Latvijas Degvielas tirgotāju asociācijas aprēķini sakrīt ar LB analīzi. VID tam nepiekrīt un uzskata, ka LB informācija ir nekorekta, taču konkrētus pretargumentus minēt nevar.

■ Valdība akceptējusi Jūras kodeksa likumprojektu un ar to saistītos grozījumus Likumā par ostām un Civilprocesa likumā. Jūras kodekss regulē nozares administratīvās un civiltiesiskās attiecības. Kodeksu piemēros visiem kuģiem, kas atrodas Latvijas Republikas jurisdikcijā esošajos ūdeņos, visiem Latvijas kuģiem, kā arī citiem tiesību subjektiem, kas saistīti ar Latvijas kuģiem vai kuģošanu Latvijas ūdeņos.

■ Apdrošināšanas sabiedrība «Baltijas Transporta apdrošināšana» iegādājusies Lietuvas kompāniju «LTB Draudimas». Tā pārdēvēta par «BTA Draudimas». BTA plāno Lietuvas risku tirgus daļu.

■ No 20. līdz 24. februārim Cēsu rajonā uz Usmas ezera norisinājās pasaules čempionāts zemledus makšķerešanā. Pasākumu organizēja Latvijas makšķernieku sporta federācija un Tautas sporta asociācija. Čempionātā piedalījās komandas no deviņām valstīm – Baltkrievijas, Igaunijas, Krievijas, Lietuvas, Polijas, Somijas, Zviedrijas, Ukrainas un Latvijas. Sākotnēji bija pieteikušās 20 valstis, taču laika apstākļu dēļ daļa nevarēja veikt nacionālo atlasī. Pasaules zemledus makšķerešanas federācija izveidota 1952. gadā, tās sastāvā ir 55 nacionālās federācijas.

■ Varšavā notika triju Baltijas valstu un Polijas dzelzceļa pārstāvju tikšanās, kuras laikā tika risināti dažādi aktuāli dzelzceļa satiksmes attīstības jautājumi, arī

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



iespēja atjaunot dzelzceļa satiksmi starp Tallinu un Varšavu. Latvija ir ieinteresēta tiešā satiksmē ar Varšavu un citu valstu pilsētām.

■ Latvijas eksports 2001. gadā salīdzinājumā ar 2000. gadu pieauga par 11% un sasniedza 1256,4 milj. Ls. Koksnes un tās izstrādājumu eksports 2001. gadā, salīdzinot ar 2000. gadu, palielinājās tikai par 0,9%, savukārt koksnes papirmasas, papīra un kartona eksports pieauga par 37,9%.

■ 2001. gadā PVAS «Latvijas Kuģniecība» peļņa piecas reizes pārsniegusi 2000. gada rādītāju un pirms nodokļu nomaksas bija 26,1 milj. USD. LK flotē ir 37 tankkuģi, no kuriem trīs ir jaunie *Panamax* tipa kuģi. Pārējo LK tankkuģu vidējais vecums ir 18 gadi, aptuveni 47% kuģu tuvāko triju gadu laikā sasniegs savu ekonomiskā mūža beigas.

■ No Baltijas valstīm tikai Latvija nav sasniegusi plānotos akcīzes nodokļa ienājumus, tie bija par 12,8% mazāki, nekā plānots.

■ Organizētās noziedzības apkarošanas biroja vadītājs Leonīds Bogdanovs ir pārliecināts, ka kontrabandu piesedz atsevišķi Latvijas robežsardzes darbinieki un struktūrvienību vadība, kas saistīta ar organizēto noziedzību. Lai varētu cīnīties ar šo organizēto noziedzību, nepieciešami grozījumi likumdošanā, piemēram, kriminālīkumā.

■ AS «Latvijas gāze» ir parakstījusi līgumu ar AS «Ventspils nafta» par dziednīcas «Rīgas līcis» pārdošanu. AS VN bija vienīgais izsoles dalībnieks un iegādājās īpašumu par 2,3 milj. Ls. VN ir nodibinājusi meitas uzņēmumu SIA «Rīgas līcis VN», kas nodarbošies ar šī īpašuma apsaimniekošanu.

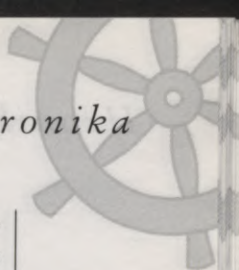
■ LSEZ valde apstiprinājusi līgumu par uzņēmējdarbības veikšanu SEZ teritorijā ar SIA «DG Termināls», kas nodarbošies ar šķidro kravu apstrādi, apsaimniekojot no Aizsardzības ministrijas nomātās piestātnes. «DG Termināls» ieguva šo SEZ teritoriju pēc sava sadarbības partnera Liepājā SIA «Durbe Impex» bankrota. Saskaņā ar iesniegto biznesa plānu uzņēmums paredzējis tuvāko četru gadu laikā investēt ostas teritorijā gandrīz 2 milj. Ls.

■ LSEZ valde pieņēma lēmumu par līguma laušanu ar Latvijas – Vācijas kopuzņēmumu LSEZ SIA «Liepāja Scrap Recycling». Uzņēmums nodarbojās ar metāllūžņu piegādi no Krievijas, bet pēc Krievijas valdības lēmuma aizliegt metāllūžņu eksportu pa sauszemi uzņēmums darbību Latvijā pārtrauca.

■ 2001. gadā AS «Ventspils nafta» lielākais klients bija Krievijas kompānija «Lukoil», kura caur terminālu pārkrāva 3,2 milj. t naftas un naftas produktu, kas veidoja 14,2% no VN kopējā kravu apjoma. 2001. gadā lielākais jēlnaftas pārkrāvējs VN bija «Tatneftj», kas pārkrāva 3 milj. t jeb 20,3% no VN kopējā jēlnaftas kravu apjoma. Savukārt lielākais klients naftas produktu pārkrāšanā bija «Beck Petroleum», kas pārkrāva 1,6 milj t dīzeļdegvielas jeb 21,4% no VN pārkrāvētā kopējā naftas produktu apjoma.

■ Rīgas brīvostas valde ir ieinteresēta piesaistīt kruīza kuģus Rīgas ostai un parasti izskata visus kruīza kompāniju lūgumus piemērot ostas maksājumu atlai-





des, kas parasti tiek arī piešķirtas. Taču pēdējā laikā parādījušies daudzi starpnieki, kas nevar garantēt, vai šie kuģi ostā vispār ienāks, tāpēc katru gadījumu Rīgas brīvostas pārvalde izskata atsevišķi. Vācijas kompānija «Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH» gaida atbildi no Rīgas brīvostas par to, vai varēs saņemt ostu nodevu atlaides, jo, kā liecina neoficiāla informācija, kompānija izrādījusi interesi no 2005. gada uzsākt darbu regulārā pasažieru kuģu līnijā Rīga – Ķīle.

■ PA ģenerāldirektors Arnis Ozolnieks atzina, ka LK akciju cena publiskajā piedāvājumā var sasniegt 6,56 Ls. LK publiskais piedāvājums ilgs līdz 22. martam, bet izsole par sertifikātiem notiks 8. aprīlī.

■ Ventspilī pabeigta jaunas zivju pārstrādes rūpnīcas celtniecība, kur ražošanu plānots sākt aprīlī. Rūpnīcu cēla Latvijas – Dānijas kopuzņēmums SIA «Tema International». Tur paredzēts ražot brētliņu fileju dažādās mērcēs un aptuveni 90% produkcijas eksportēt uz Rietumiem. Uzņēmuma gada jauda paredzēta 3–4 milj. kārbu, un uzņēmumā nodarbinās 120 cilvēku.

■ Ventspils dome pieņēmusi lēmumu izsniegt būvatļauju AS «Ventspils Lumber» kokapstrādes kompleksa celtniecībai brīvostas teritorijā.

■ Somijas naftas un gāzes kompānija «Fortum» ir nolēmusi būtiski palielināt caur VN transportētās naftas iegādes apjomu, jo caur Primorskas ostu Krievijā transportētās naftas kvalitāte ir slikta.

Marts

■ Ir jūtams ievērojams saspilējums konkurences cīņā starp Somijas un Igaunijas kuģu īpašniekiem. Somijas kuģniecības kompānijas vairo valdību, ka tā piešķirt savām kompānijām mazākas subsidijas nekā citas Eiropas Savienības valstīs. Kuģu īpašnieki vēlas saņemt tā saukto tonnāžas atbalstu, kas samazinātu kompānijas izmaksas par aptuveni 25 milj. eiro. Helsinku osta atbalsta savus vietējos kuģus, nosakot tiem zemākas ostas nodevas, kas veido tikai pusi no tām nodevām, kas tiek iekasētas no Igaunijas kuģiem. Neskatoties uz to, Igaunijas kuģniecība AS «Tallink Grupp» līdz šim sekmīgi konkurējusi ar Somijas kuģniecībām līnijā Tallina – Helsinki, galvenokārt tāpēc, ka darbiniekiem noteiktas zemas algas – par aptuveni 30% zemākas nekā somu kuģniecības firmās strādājošajiem. Pēc «Tallink» ģenerāldirektora domām, pēc beznodokļu tirdzniecības likvidēšanas biļešu cena, iespējams, paaugstināsies divas līdz trīs reizes.

■ Salīdzinot ar 2000. gadu, 2001. gadā Latvijai samazināta nozvejas kvota Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī par 12,8 tūkst. t, tāpēc Latvijas Zivsaimnieku asociācija prasīs no valsts 120 000 Ls kompensāciju zaudējumu daļējai segšanai. Latvijas zvejnieku zaudējumi no kvotu samazināšanas ir aptuveni 30%.

■ Saskaņā ar Zemkopības ministrijas izdoto rīkojumu «Par zvejniecības uzņēmējdarbības licencēšanu», uzņēmējsabiedrībām, kuru kuģi zvejo starptautiskajos ūdeņos un citu valstu ūdeņos, 19. februārī vajadzēja iziet licencēšanas procedūru.

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



■ Salacgrīvas ostas pārvalde izsludināja konkursu par Salacas kreisā krasta piestātnes rekonstrukciju. Jaunajā piestātnē paredzēts pārkraut beramkravas. Līdz ar piestātnes izbūvi noslēgsies ostas rekonstrukcijas projekts, kura realizēšanā tika izmantots valsts garantēts kredīts 1,086 milj. Ls apmērā.

■ Līdz brīdim, kad AS «Rīgas jūras līnijas» iegādāsies prāmi, kompānija nomā trīs gadus vecu prāmi «Max Mols», kas kuģo zem Dānijas karoga. Prāmis kursēs no 22. aprīļa līdz 29. septembrim, uz tā būs 800 pasažieru vietu un tajā varēs novietot 120 vieglo automašīnu un 40 mikroautobusu. Prāmis no Rīgas uz Stokholmu kursēs katru otro dienu. Lētākā biļete maksās Ls 69,99.

■ Rīgas dome nolēmusi iegādāties 26% AS «Rīgas jūras līnijas» akciju par 331 760 Ls, kam finansējums piešķirts no domes rezerves fonda.

■ 2002. gada pirmajos divos mēnešos par 4% samazinājies Latvijas ostās pārkrauto kravu apjoms. Pirmajos trijos mēnešos VN kravu apjoms samazinājies par 8,3%.

■ AS «Tosmares kuģubūvētava» pabeigusi pirmā zvejas kuģa būvniecību, kura pasūtītāja bijusi Norvēģijas kompānija. Šis ir pirmais kuģu būves pasūtījums Liepājas kuģubūvētavai pēdējo 10 gadu laikā. 2000. gadā 60% kuģu remonta rūpnīcas «Tosmare» akcijas iegādājās AS «Tosmares kuģubūvētava», kas ir «Rīgas kuģu būvētavas» meitas uzņēmums.

■ Liepājas domes deputāti akceptēja Pulvera ielas Industriālā parka detālplānojumu. Plānojums rada priekšnoteikumus būtiskam vides pārveidojumam, lai šo teritoriju varētu izmantot kā ražošanas un noliktavu teritoriju ar labu inženierkomunikāciju tīklu, transporta un gājēju kustības nodrošinājumu. Industriālais parks atradīsies SEZ teritorijā.

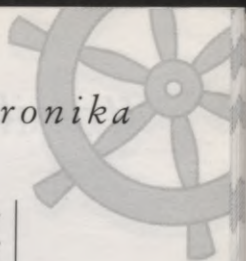
Aprīlis

■ LSEZ valde apstiprināja ostas atkritumu apsaimniekošanas plānu, kā arī sanitāro maksu ikvienam kuģim, kas ienāk Liepājas ostā. Plāns paredz deklarēt kuģa atkritumu daudzumu, ko nodod ostā, kā arī sanitāro maksu neatkarīgi no tā, vai atkritumus nodod ostā vai ne. Līdz šim maksu neiekasēja no mazajiem zvejas kuģiem. Šāda prasība šogad izvirzīta visām Eiropas ostām, tāpēc plāns bija nepieciešams. Jaunās normas stāsies spēkā 2002. gada 1. jūnijā.

■ 5. aprīlī Rīgas brīvdostas pārvaldes sēdē tika nolemts iegādāties 25% prāmju operatorkompānijas «Rīgas jūras līnijas» akciju par 319 000 Ls. Līdz ar to brīvostai un Rīgas domei būs 51% uzņēmuma akciju.

■ 8. aprīlī Rīgas Fondu biržā notika 32% LK akciju izsole par privatizācijas sertifikātiem. LK publiskajā piedāvājumā piedalījās 5567 cilvēki. Vienas LK akcijas cena publiskajā piedāvājumā par privatizācijas sertifikātiem noteikta 1,11 lati. Dzēsti 2,55 milj. privatizācijas sertifikātu. Par vienu sertifikātu investors ieguvis 25,23 kompānijas akcijas. Nākošajā posmā notiks 51% akciju pārdošana par naudu.





■ Eiropas Komisija ir izstrādājusi jaunus noteikumus, kas paredz palielināt pasažieru prāmju stabilitāti un ieviest jaunus noteikumus attiecībā uz pasažieriem ar robežotām pārvietošanās spējām. ES dalībvalstīs ir ievērojamas atšķirības pasažieru kuģu drošības likumos, tāpēc steidzami jāaizpilda plaisas un jānodrošina Eiropā spēkā esošo noteikumu saskaņošana. Lai uzlabotu aizsardzību pret negadījumiem, EK strādā pie jauniem likumiem, kas paredz palielināt pārvadātāju atbildību par vienu pasažieri līdz 140 750 Ls. Pārvadātāju vainas gadījumā atbildība būs ierobežota.

■ Aprīli Rīgas brīvostas teritorijā SIA «Gaujas granulas» plāno sākt kokskaidu granulu ražotnes būvniecību. Paredzēts, ka ražotne darbu sāks gada beigās un pirmās kārtas plānotā jauda būs 70 000 t gadā, bet otrajā kārtā ražošanu plānots dubultot.

■ Sabiedriskās apspriešanas laikā Rīgas dome saņēmusi ostas uzņēmumu «Magnāts termināls», «LaCon», «Strek», «Rīgas Centrālais termināls», «Rīgas ostas elevators», «Rīgas 1. saldētava», «Rīgas kuģu būvētava» un «Alpha osta» pretenzijas pret Rīgas zemes zonējuma izmaiņām, kas paredz no 2003. gada palielināt kaļķa stra vērtību, kas jau tagad ir augsta. Uzņēmēji uzsver, ka nekustamā īpašuma nodokļa pieaugums nav pamatots, jo pilsēta vai valsts nav ieguldījusi līdzekļus jaunu infrastruktūru izveidē ostā.

■ 17. aprīli Ventspilī atklāja projektu, kura mērķis ir izveidot un uzstādīt elektronisko datu apmaiņas sistēmu Ventspils ostā. Pabeidzot projektu, ostā darbojošās iestādes un uzņēmumi tiks saslēgti vienotā datu tīklā. Jaunā informācijas sistēma sākotnēji nodrošinās nepieciešamo informācijas tehnoloģiju infrastruktūras pamatlīmeni, bet nākotnē tā nodrošinās elektronisko datu apmaiņu ar visām Latvijas un vairāku citu valstu ostām. Projekta realizēšanā piedalās četras Nīderlandes kompānijas – «Computer Solutions BV», «Maritime Systems Technology», «Logion BV», «Fairway Management Systems» un informācijas tehnoloģiju kompānija «Harbour Management Systems» no Latvijas. Projekta kopējās izmaksas ir 454 tūkst. eiro, ko pilnībā finansē Nīderlandes valdība.

■ Somijas rēdereja «Silja Line» plāno no 2003. gada janvāra sākt regulārus kruiža reisu starp Rīgu un Helsinkiem. Par to paziņoja «Silja Line» vecākais viceprezidents Tomass Nilunds.

■ 17. aprīli Zviedrijas laikraksts «Svenska Dagbladet» (SvD) ziņoja, ka Zviedrijas «Coop» veikalu tīkls iepērk no Latvijas zvejniekiem un tirgo nelikumīgā ceļā nozvejotas mencas. SvD atsaucas un nezināmiem speciālistiem un it kā zviedru un dāņu zvejniekiem, kuri izteikuši aizdomas, ka Latvijas zvejnieki pārkāpj noteiktās mencu nozvejas kvotas. Vienīgā Latvijas uzņēmuma vadība, kas piegādā savu produkciju «Coop» veikalu tīklam, uzskata, ka ar šādu paziņojumu tiek mēsta ēna uz Latvijas zivsaimniecību kopumā, un vērtē to kā negodīgu konkurenci. Arī Valsts zivsaimniecības pārvaldes priekšnieks Normunds Riekstiņš pauž neizpratni par šādiem paziņojumiem un reizē norādīja, ka mencu zvejā valda

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



asa konkurence, kas, iespējams, varētu būt viens no iemesliem šādām publikācijām.

■ Liepājas ostā koka palešu kravā muitas darbinieki atklāja lielāko Liepājas ostā aizturēto kontrabandas cigarešu kravu – 6,3 milj. cigarešu, ko ar prāmi bija paredzēts nogādāt Vācijā, bet pēc tam Beļģijā.

Maijs

■ Rīgas brīvostas kompānijā «Rīgas Centrālais termināls» čuguna kravas vairs netiks ievestas, savukārt viens vai divi *Panamax* tipa kuģi reizi mēnesī paņems čuguna kravas Ventspils brīvostā. Ventspils priekšrocība salīdzinājumā ar Rīgu ir dziļūdens piestātnes, kas ļauj iekraut ostā *Panamax* tipa kuģus, lai čugunu vestu uz Dienvidameriku un Āziju.

■ No 6. līdz 10. maijam Liepājā strādās eksperts no Grieķijas, lai kopā ar Liepājas domi un LSEZ speciālistiem sagatavotu Liepājas Karostas industriālā parka (KIP) dokumentāciju iesniegšanai Finanšu ministrijā. Šis būs viens no sešiem Latvijas projektiem, kas pretendē uz PHARE programmas līdzekļiem tehniskā projekta un biznesa plāna izstrādei. KIP ir lielākais šāda veida projekts Latvijā, tam rezervēta teritorija ir 42 ha.

■ Konkursā par piestātnes celtniecību Salacgrīvas ostā septiņu pretendentu konkurencē uzvarēja firma BMGS, kas piedāvāja viszemāko cenu – 335 127 Ls.

■ Prāmis «Max Mols» no 2002. gada 27. aprīļa līdz 9. maijam 14 reisos ir pārvadājis 1161 pasažieri. Vidēji reisā tiek pārvadāti aptuveni 80 pasažieri, bet dažos reisos devušies tikai 40, kaut gan prāmis spēj uzņemt 800 pasažieru. Aprēķini liecina – lai prāmis neciestu zaudējumus, tam būtu katrā reisā jādodas vismaz ar 250 pasažieriem.

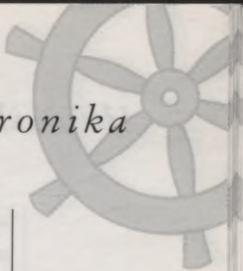
■ Gada pirmajos četros mēnešos nedaudz pieaudzis kravu apjoms Latvijas ostās – pārkrauti 19,3 milj. t, kas ir par 2,6% vairāk nekā tadā pašā laika posmā 2001. gadā. Īpaši strauji augušas ogļu kravas Rīgas brīvostā – tās iepriekšējā gada rezultātu pārsniegušas 8 reizes. Taču skaitļi liecina, ka Latvijas mazās ostas pirmajos četros mēnešos zaudējušas 7,9% kravu. Transītā caur Latviju četros mēnešos vesti 11,711 milj. t kravu, kas ir par 5,8% vairāk nekā pērn četros mēnešos, tai skaitā caur Latvijas ostām – 10,335 milj. t, par 2,5% vairāk.

■ Tallinas ostas gada pirmajos četros mēnešos sasniegtais kravu apjoms ir tikai par 180 000 t mazāks nekā Ventspils ostai, lai gan pirms dažiem gadiem tas bija uz pusi mazāks nekā Ventspilī. Tallinas ostas kravu apgrozījumu pamatā veido nafta un naftas produkti.

Par 13,4% pieaudzis kravu apgrozījums arī Klaipēdas ostā, ko galvenokārt nodrošinājusi AS «Klaipēdas nafta» veiksmīga darbība.

■ Krievijas prezidents Vladimirs Putins un Kazahstānas prezidents Nursultans Nazarbajevs parakstīja protokolu, kas attiecas uz abu valstu nolīgumu par naftas





bagātās Kaspijas jūras šelfa sadali. Krievija un Kazahstāna vienojās, ka trīs strīdīgie naftas urbumi, kas atrodas uz robežlinijas, tiks izstrādāti kopīgi. Jau aprīļa beigās piecu Kaspijas jūras piekrastes valstu – Krievijas, Kazahstānas, Azerbaidžānas, Turkmenistānas un Irānas – prezidenti tikās Turkmenistānas galvaspilsētā Ašhadādā, lai izskatītu nu jau vairāk nekā 10 gadus neatrisināto jautājumu, kā sadalīt urbumu un tās bagātās naftas un gāzes iegulas. Uzskata, ka 2010. gadā Kaspijā tiks iegūti aptuveni 3,8 milj. barelu dienā, kas ir aptuveni 60% no pašreizējā Ziemeļjūras ieguves apjoma.

■ Joprojām tiek apšaubīta triju LK tankkuģu iegādes darījuma ekonomiskā ieteiktība, kā arī tiek skatīti konkrēti pārkāpumi darījuma procedūrā. Privatizācijas aģentūrai un Ekonomikas ministrijai būs jāizlemj, vai tiks sodītas LK atbildīgās amatpersonas par šo darījumu. Valsts kontrolieris Raitis Černajs uzskata, ka darījums bijis nerentabls, savukārt LK uzsver, ka trīs jaunie tankkuģi jau 2002. gada pirmajā ceturksnī devuši 83% no LK tankkuģu peļņas.

■ Hamburgas ostas biznesa attīstības direktors Klausss Peters Konts norādīja, ka daudzi ostu attīstības projekti Baltijas jūras austrumu krastā ir ekonomiski izdevīgi, bet, izvērtējot kopējo situāciju, tie varētu būt arī ekonomiski nerentabli, jo jaunie termināli pamatā orientējas uz vienām un tām pašām kravām, neanalizējot kopējo konkurenci. Līdzīga situācija esot radusies Vācijā, Reinas krastos, kur izveidoti vairāki konteineru termināli, kas pašlaik nespēj darboties ar pilnu jaudu. Konts arī secināja, ka kopumā transatlantiskajos pārvadājumos vērojams kravu kritums, ko īpaši ietekmējusi pasaules ekonomiskā lejupslide, kā arī 11. septembra terorista akti ASV. Nākotnē Baltijas ostu konkurētspēju ar Krievijas un Somijas ostām izšķirs infrastruktūras un pakalpojumu kvalitāte. Kā vienu no galvenajiem ierīcībām Baltijas ostu attīstībai varētu minēt arī Krievijas īstenoto tarifu politiku, bet Igaunijas ostu konkurētspēju ir mazinājusi dzelzceļa infrastruktūras neefektivitāte un privātizācija.

■ Tallinas kuģniecības kompānija «Tallink» nolaidusi ūdenī jauno pasažieru prāmi «Romatika», kas maršrutā Tallina – Helsinki sāka kursēt 21. maijā. Pirms tam jaunais prāmis, kas ir 192 m garš un 29 m plats, izmaksājis 140 milj. eiro un var uzņemt 2500 pasažieru un 400 automašīnu, ieradās Rīgā.

■ Prāmju līnijā Rīga – Lībeka no Vecmilgrāvja termināla kompānijas «Latline» izdžinējā prāmja «Sea Symphony» vietā sācis kursēt divas reizes lielāks prāmis «Kaptan B. Isim». Šādu nepieciešamību noteica iepriekšējā prāmja nepietiekamā ietilpība un pasažieru kritika. Jaunajam prāmiņam ir 1800 linijmetru kravas vietas un 60 divvietīgas kajītes, tas spēj uzņemt 120 pasažieru un 120 treileru. Pasažieru biļete vienā virzienā maksā 69 Ls, bet par vieglās automašīnas pārvadāšanu jāmaksā vēl 100 eiro. Prāmis no Rīgas uz Lībeku dosies 2 reizes nedēļā un ceļā pavadīs 37 stundas. «Kaptan B. Isim» kursē zem Turcijas karoga.

■ No 20. maija «Mangaļu kuģu remonta rūpnīca» ir oficiāli mainījusi nosaukumu un kļuvusi par terminālu «Vecmilgrāvis».

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



■ 31. maijā LK akcionāru ārkārtas sapulcē uzņēmuma akcionāri nolēma pārveidot uzņēmumu par publisku akciju sabiedrību. Tika arī pieņemts lēmums, ka pēc privatizācijas jāsaglabā līdzšinējais uzņēmuma nosaukums, darbvietas krasta (400) un uz kuģiem strādājošajiem (1211), uzņēmums nedrīkst mainīt kuģu apkalpju komplektēšanas politiku, tam jāsaglabā darbības profils un flote.

Jūnijs

■ 6. un 7. jūnijā Kazahstānā Latvijas uzņēmēji un Satiksmes ministrijas speciālisti piedalījās konferencē «Transeirāzija 2002». Konferences mērķis bija piesaistīt Tālo Austrumu kravas sauszemes ceļiem, no kuriem daļa ved arī caur Latviju. Vienlaicīgi ar konferenci notika arī izstāde «Tranzit-Transkazahstan 2002», kurā piedalījās Liepājas, Ventspils ostas, LDz un citu Latvijas tranzituzņēmumu pārstāvji.

■ 8. jūnijā *Zilo karogu* pacēla divās Kurzemes pludmalēs – Liepājā un Ventspilī un divās Jūrmalas pludmalēs – Majoros un Bulduros.

Lai izpildītu ZK prasības, 1998. un 1999. gadā pludmales un piegulošā parka labiekārtošanā no Liepājas Vides aizsardzības fonda līdzekļiem ieguldīti aptuveni 100 000 Ls, bet 2002. gadā no pilsētas budžeta – 30 000 Ls. Ventspils pašvaldība ZK kustībā iesaistījās jau 1997. gadā un 1999. gadā pirmā no Baltijas valstu pludmalēm saņēma ZK. 1999. gadā ZK Ventspilī nācās nolaist četras reizes, bet 2000. gadā vienu reizi konstatētā naftas piesārņojuma dēļ. 2001. gadā starpgadījumu nebija. Ik gadu Ventspils pašvaldība pludmales uzturēšanā iegulda apmēram 20 tūkst Ls, bet inventāra, infrastruktūras un atrakciju papildināšanai vēl 10 tūkst. Ls.

■ No «Rigas jūras līnijas» izveides brīža līdz 1. jūnijam kompānijas strādājusī ar 280 000 Ls lieliem zaudējumiem, kas galvenokārt saistīti ar prāmja kustības uzsākšanu.

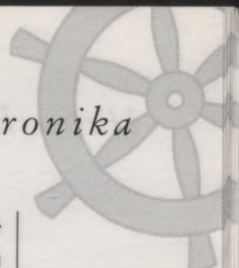
■ AS «Tosmares kuģu būvētava» pabeigta jau otrā kuģa korpusa būve, kura pasūtītājs ir kāds Norvēģijas kuģu būves uzņēmums.

■ No 10. jūnija LSEJ uzņēmuma «Terrabalt» aģentētās līnijas Liepāja – Rostoka prāmī kursēs, iegriežoties Kārlshamnā (Zviedrija). Iemesls, kāpēc līnija tika pārģarināta, ir kravu apjoma pieaugums uz Zviedriju. Paralēli tāpat kā līdz šim turpināsies arī reisi Liepāja – Kārlshamna.

■ 10. jūnijā valdības komiteja atbalstīja Ventspils ostas teritorijas paplašināšanu par 895,73 ha. Brīvostai paredzēts pievienot lidlauka teritoriju 177,17 ha, kā arī Maurciema teritoriju 480 ha platībā. Paplašināšana nepieciešama ražošanas zonas attīstībai, jo Ventspilī iecerēti vairāki lieli projekti – naftas pārstrādes rūpnīca, kokapstrādes komplekss, plastmasas izejvielu ražošanas rūpnīca.

■ 11. jūnijā Ministru prezidents Andris Bērziņš tikās ar Ķīnas prezidentu Dzjangu Dzeminu un izteica Latvijas gatavību ar Ķīnu parakstīt vairākus nozīmīgus li-





gumus – par sadarbību ostu izmantošanā Ķīnas kravu apstrādei un transportēšanai un līgumu par jūras transportu, kā arī pievienoties daudzpusējiem līgumiem par vienoto tarifu Eiropas un Āzijas tranzīta koridorā. Ķīnas prezidents izteica ieinteresētību ostu celtniecības jomā.

■ Latvijas Centrālajā depozitārijā 11. jūnijā iegrāmatoja LK publisko vārda akciju emisiju ar balsstiesībām 199,99 milj. latu apjomā.

■ Saeima piekritusi kriminālvajāšanas uzsākšanai pret deputātu Imantu Burvi, pret kuru ierosināta krimināllieta par neatļautu piedalīšanos mantiskos darījumos. Šī procedūra aizsākās pēc paziņojumiem par I. Burvja un firmas «Woodison Terminal» darījumiem, kuru rezultātā deputāts saņēmis 15 000 USD. Deputāts uzskata, ka prokuratūra pilda LSDSP vadītāja J. Bojāra politisko pasūtījumu.

■ No VN prezidenta amata aizgājis Igars Skoks un no viceprezidenta amata – Oļafs Berķis.

■ No 7. jūnija SIA «DG Termināls» Liepājā un AS «Ventamonjaks» Ventspilī pilnībā pārtraukuši pārkraut naftas produktus, kam pievienots merkaptāms, kas izraisījis neiešami asu smaku. Pašreiz nav tehnisku iespēju nodrošināt hermētisku kravas iekraušanu kuģī un atgāzu utilizāciju. Arī dzelzceļa cisternām, kas tiek izmantotas šādu kravu pārvadājumiem Latvijā, nav iespējams ieviest hermetizētu noliešanas tehnoloģiju. Kravu pārkraušanas pārtraukšana nesusi uzņēmumiem ievērojamus zaudējumus, taču tie ir gatavi investēt iekārtu modernizācijā un meklēt alternatīvas kravas.

■ No 15. jūnija uz nenoteiktu laiku darbu pārtraukusi AS «Salacgrīva 95», no darba atbrīvojot 300 no 500 darbiniekiem.

■ «Rīgas kuģniecības kompānija» pārdevusi visus piecus savus *jūra–upe* tipa kuģus – «Rīga», «Rēzekne», «Krāslava», «Ķegums» un «Cēsis», kuru vecums bija 14 gadi. Šādu lēmumu pieņēmis RKK akcionāru vairākums, pret to gan iebildis RKK valdes priekšsēdētājs Antons Ikaunieks, kurš balsojumā palicis mazākumā.

■ 2002. gada pirmajos piecos mēnešos Tallinas osta kļuvusi par lielāko reģiona ostu kravu pārkraušanas ziņā, apsteidzot līdzšinējo lideri Ventspils ostu.

Jūlijs

■ Par Latvijas ienesīgākajiem uzņēmumiem 2001. gadā atzīti seši uzņēmumi, kas kopā nopelnījuši 137 milj. latu – VAS «Latvenergo» (31,01 milj.), «Latvijas Mobilais telefons» (29,78 milj.), SIA «Lattelekom» (24,72 milj.), AS «Ventspils nafta» (24,72 milj.), AS «Latvijas Kuģniecība» (16,38 milj.) un AS «Latvijas gāze» (10,50 milj. latu).

■ KF pēc Krievijas Transporta ministrijas priekšlikuma par 10% pazeminājusī ostas nodevas *ro–ro* tipa kuģiem, kuri veic pārvadājumus maršrutā Sanktpēterburga – Kaļiņingrada.

■ Caurkritušais LK akciju pretendents «Fernadero» iesniedzis tiesā prasību pret Privatizācijas aģentūru un «Ventspils naftu» par 34 tūkst. latu zaudējumu piedzi-

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMĀTA
2002



ņu. Prasībā tiek lūgts atzīt «Fernadero Ltd.» par izsoles uzvarētāju, anulējot akciju pārdošanu Ventspils uzņēmumiem.

Savukārt VN griezusies tiesā ar prasību par 46 tūkst. latu piedziņu no Privatizācijas aģentūras un «Fernadero Ltd.», ko uzņēmums zaudējis izsoles rezultātā un «Fernadero Ltd.» nepatiesi sniegtās informācijas dēļ. Šo darbību rezultātā VN iegādājusies akcijas, ar kurām nav varējusi rīkoties astoņas dienas.

■ Turpinās strīdi starp Rīgas brīvostas pārvaldi un Rīgas ostas teritorijas bijušajiem zemes īpašniekiem un mantiniekiem. Satiksmes ministrija ierakstījusi Rīgas ostas teritorijā esošo zemi uz valsts vārda, pirms zemes īpašnieki saņēmuši kompensāciju. Likums «Par zemes reformu LR pilsētās» nosaka, ka bijušie zemes īpašnieki nevar atjaunot savas īpašuma tiesības uz teritoriju, uz kuras atrodas valstiski svarīgi objekti, savukārt attiecīgā platība nevar tikt ierakstīta uz valsts vārda, kamēr zemes īpašnieki nav saņēmuši kompensāciju. Strīdus var atrisināt vienīgi tiesas ceļā.

■ VN pirmajā pusgadā par 2,4 milj. t kritušies kravu apjomi. Tādu pavērsienu Baltijas jūras reģionā jau prognozēja uzņēmuma vadība. Tas izskaidrojams ar to, ka pilnībā sācis darboties Primorskas naftas termināls, Krievijā noteikti daļēji ierobežojumi jēlnaftas eksportam, Krievijas Enerģētikas ministrija noteikusi trūcīgus jēlnaftas transportēšanas grafikus Ventspils virzienā, Būtiņģes termināla darbības u.c. iemeslu dēļ.

■ Zivju pārstrādes uzņēmumam AS «Kaija» paplašinās noieta tirgus Austrumos, līdz ar to arī palielinās uzņēmuma peļņa, kas pirmajā pusgadā bija 6,35 milj. latu, par 40,6% lielāka nekā tajā pašā laika posmā aizvadītajā gadā. Uzņēmuma produkcija tiek pārdota Čehijā, Polijā, Ungārijā, sāka konservu pārdošana ASV, Mongolijā, Kaukāza valstīs un atsevišķos Krievijas reģionos.

■ 25. jūlijā amatu atstājis AS «Rīgas jūras līnijas» valdes priekšsēdētājs Miks Ekbaums, kurš turpmāk pildīs direktora amatu «Rīgas kuģniecības kompānijā».

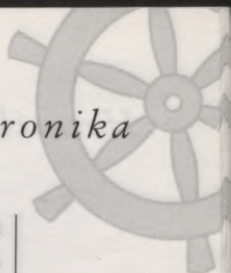
■ Jūlijā turpināja palielināties pasažieru skaits prāmim «Max Mols», kas kursē līnijā Rīga – Stokholma. Jūlijā 46,6 % pasažieru bija Latvijas iedzīvotāji, 28,9% Zviedrijas un 6,5% Lietuvas iedzīvotāji. Paredzēts, ka prāmis līnijā kursēs līdz 22. septembrim.

■ AS «Liepājas metalurģis» (LM) jūlijā atsācis metāla eksportu uz ASV. LM uzvarējis LSEZ izsludinātajā konkursā par tiesībām apsaimniekot ostas 11./16. pietātni. Saskaņā ar konkursa pieteikumu LM plāno šo teritoriju izmantot diviem mērķiem – metāllūžņu apstrādei un lejamkravu pārkraušanai.

Augusts

■ 2. augustā Rīgas brīvostas pārvaldē publiski tika apspriests darba ziņojums par «Baltic Oil Terminal» (BOT) naftas produktu termināla ietekmi uz vidi. Jaunā termināla celtniecība sacēlusi protesta vilni Bolderājas iedzīvotājos un *zaļo* kustībā. Kompānija «Eco Help» veica pētījumus par Daugavgrīvas naftas termināla ier-





spējamo ietekmi uz vidi. Tā uzsver, ka vides, gruntsūdeņu un grunts piesārņojuma ierobežotība ir minimāla. BOT tuvāko gadu laikā plāno uzcelt naftas terminālu, kura izmaksas varētu būt 150 milj. USD, sākotnējā pārkraušanas jauda 2,5 milj. t, bet maksimālā – 10 milj. t.

■ Joprojām vērojams stabils kravu pieaugums Skultes ostā. Ostas pārvaldnieks Ērvinš Grāvītis to izskaidro ar labvēlīgo situāciju kokmateriālu tirgū, kā arī investīcijām ostas infrastruktūrā un privāto uzņēmumu ieguldījumu ostas pakalpojumu uzlabošanā.

■ Latvijā piejūras kāpu josla ir apdraudēta, neskatoties uz Saeimā pieņemtajiem grozījumiem Aizsargjoslu likumā, kas tomēr pieļauj celtniecību aizsargājamā joslā.

■ Mangaļsalā aizturētās 800 t kontrabandas gaļas ir aptuveni trešā daļa no mēnesi visā valstī patērētās cūkgaļas. Mangaļsalā SIA «Sala» noliktavā, ko iznomāja firma «M. T.», tika atklāta gaļas kontrabanda par vairākiem simtiem tūkstošu latu.

■ SIA «Milgrāvis un Ko» investējis 179 000 Ls jaunas bērza tievkoksnes koka zāģētavas izveidē. Tur paredzēts zāģēt bērza apaļkokus (diametrs 16–20 cm), kas ir ekonomiski neizdevīgi saplākšņa ražošanai AS «Latvijas Finieris», kas ir SIA «Milgrāvis un Ko» līdzīpašnieks. Sakarā ar jaunās ražotnes darbības sākšanu uzņēmumā par 30 cilvēkiem palielināsies darbinieku skaits.

■ Viduseiropu skāruši milzīgi plūdi, kas paņēmuši cilvēku dzīvības, nodarījuši zaudējumus viņu mantai, kultūras un arhitektūras vērtībām. Austrijā, Čehijā un Vācijā plūdu seku likvidēšanai būs vajadzīgi miljoniem eiro. Būs nepieciešami prāvi ieguldījumi ceļu, tiltu un dzelzceļa atjaunošanā. Lielu satricinājumu izjutis arī apdrošinātāji, kas būs spiesti izmaksāt apdrošināšanas atlīdzības.

■ 2002. gadā samazinājās Krievijas naftas tranzīts caur Ventspili, ko dažādi speciālisti skaidro dažādi. Vieni pauž uzskatu, ka Krievijas naftas kompānijas soda Ventspili par to, ka nav pozitīvi atrisināts jautājums par «Ventpils Naftas» (VN) akciju pārdošanu Krievijas pusei. Par traucējošu faktoru tiek minēti arī Krievijas dzelzceļa tarifi, kas sadārdzina pakalpojumu izcenojumus.

Savukārt VN privatizācija tika atlikta līdz jaunas valdības sastādīšanai 2002. gada novembrī pēc 8. Saeimas vēlēšanām. Ventpils domes priekšsēdētājs Aivars Lembergs puda viedokli, ka VN jau ir pārdota, tāpēc vairs nav nekādas starpības, kam piederēs 37% akciju – valstij vai kādam citam, jo praktiski toni uzņēmumā noteiks 47% akciju turētājs «Latvijas naftas tranzīts». Nevienam nepirks VN akcijas, pirms nebūs vienojies ar LNT par uzņēmuma akcionāru turpmāko stratēģiju.

■ Ventpils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs paziņoja, ka Ventpils dome atzinusi Ventpils Tirdzniecības ostas (VTO) piedāvātos akmeņogļu termināla projekta variantus par ekoloģiski drošiem. Jaunā termināla projekts ir izstrādēts atbilstoši, tāpēc par konkrētiem cipariem un termiņiem vēl pārāgri runāt, bet tiek plānots termināla celtniecībā ieguldīt aptuveni 20 milj. USD. Termināls atdarīsies



Ventas upē, kas šajā vietā tiks padziļināta, lai varētu apstrādāt *Aframax* tipa kuģus ar kravnesību līdz 100 000 t. VTO ogles sāka pārkraut 2000. gadā. 2001. gadā VTO pārkrauva 1,55 milj. t akmeņogļu, kas ir apmēram puse no VTO pārkrauto kravu apjoma.

■ ASV firma «Williams» noslēgusi darījumu ar Krievijas firmu «Jukos» par koncerna «Mažeikiu nafta» akcijām. Amerikāņi, neinformējot Lietuvas valdību, kas ir lielākā «Mažeikiu nafta» akciju turētāja, pārdeva savas koncerna akcijas Krievijas uzņēmumam. Lietuvas sabiedrība par to ir sašutusi un darījumu salīdzina par Jaltas konferenci, kurā ASV atdeva Lietuvu Staļinam. Lietuvas valdība gan paudusi viedokli, ka tas ir tikai bizness. «Williams» kļuva par «Mažeikiu nafta» stratēģisko investoru 1999. gadā, iegādājoties no Lietuvas valdības 33% akciju par 75 milj. USD.

21. augustā «Jukos» un «Williams» oficiāli informēja Lietuvas valdību, ka «Jukos» par 85 milj. USD vēlas pārpirt «Williams» piederošos 26,85% uzņēmuma akciju, tādējādi iegūstot akciju kontrolpaketi un vienlaikus arī pārņemot Lietuvas naftas pārstrādes un transportēšanas kompleksa pārvaldes tiesības. Šā gada jūnijā «Jukos» jau iegādājās tikpat lielu akciju paketi par 75 milj. USD. Lietuvas valdībai pieder 40,66% uzņēmuma akciju.

■ Somijas kuģis «Silja Opera», sākot no 2002. gada 29. augusta, vairs nedodas uz Sanktpēterburgu, bet gan ierodas Rīgā, jo Krievija atcēlusi bezvīzu režīmu, kas bija ieviests, balstoties uz Londonas līgumu. «Silja Line» plāno no 2003. gada 7. janvāra divas reizes nedēļā krūžu satiksmi starp Rīgu un Helsinkiem.

■ Zviedrijas kompānija «Foco 16 AB» ir gatava ierīkot trešo zemjūras optisko kabeli starp Zviedriju un Latviju. Firma aprēķinājusi, ka projekts izmaksās vairākus desmitus miljonu USD un finansējumu nodrošinās Nīderlandes un Krievijas investoru kapitāls, kā arī kredīti. Kabeļa posmi zem Baltijas jūras ir daļa no lielā projekta, kurā Krievijas telekomunikāciju kompānija FTA iecerējusi uzbūvēt optisko kabeli no Zviedrijas caur Latviju uz Maskavu un, iespējams, tālāk uz Ķīnu un Tāļajiem Austrumiem.

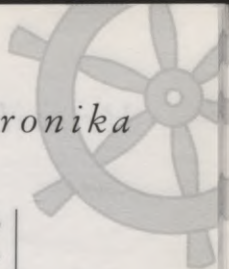
Septembris

■ Krievijas satiksmes ceļu ministrs Genādijs Fadejevs un AS «Latvijas dzelzceļš» ģenerāldirektors Andris Zorgevics parakstīja līgumu par pārstāvniecību atvēršanu abās valstīs, lai veicinātu kravu un pasažieru pārvadājumu attīstību.

■ 6. septembrī Liepājā svinīgos apstākļos atklāja jaunuzcelto jūrnieku atpūtas centru. Celtniecībā ieguldīts gandrīz viens miljons USD. To finansējusi Starptautiskā ūdenstransporta federācija.

■ Liepājā viesojās Britu tirdzniecības palātas Latvijā pārstāvji, lai iepazītos ar Liepājas uzņēmējiem un tuvāk uzzinātu par biznesa un sadarbības iespējām. Ir pamats domāt, ka pēc šādas viesošanās sekos konkrēti sadarbības piedāvājumi.





■ Sakarā ar kravu apjoma pieaugumu no 14. septembra LSEK SIA «Terrabalt» sāka apkalpot jaunu prāmi «Gute» līnijā Liepāja – Kārļshamna. Šajā maršrutā tagad kursē divi vācu – dāņu kompānijas «Scandlines» prāmji, kas sešas reizes nedēļā nodrošinās satiksmi starp abām pilsētām.

■ Ventspils brīvostas kompānija AS «Kālija parks» iesniedza Kurzemes apgabaltiesā prasību pret Valsts ieņēmumu dienestu par 195 189 latu zaudējumu piedziņu, kas radušies sakarā ar VID uzsākto strīdu par pievienotās vērtības nodokļa 1,5 milj. latu piedziņu. Tas bija uzrēķins, kas tika noteikts pēc kompānijā veiktā audita par darījumiem 1997. un 1998. gadā. «Kālija parks» uzrēķinu pārsūdzēja tiesā, kur tas tika atzīts par nepamatotu. Pildot VID nelikumīgo lēmumu, «Kālija parks» no 2000. gada 2. marta līdz 2001. gada 26. aprīlim iemaksāja budžetā 596 092,33 latus, šo summu VID atmaksāja tikai 2002. gada februārī, lai gan saskaņā ar likumu tas jāizdara 15 dienu laikā no tiesas lēmuma pieņemšanas. Šādas VID rīcības dēļ uzņēmumam radušies ne tikai materiālie, bet arī morālie zaudējumi, jo cietusi tā labā slava gan Latvijā, gan pasaulē.

■ Starptautiskās Baltijas jūras zvejniecības komisijas sēdē tika apstiprinātas brētliņu un mencu nozvejas kvotas, kas paredz, ka 2003. gadā Latvijas zvejnieki Baltijas jūrā varēs nozvejot 5078 t mencu (5145 t 2002.gadā), 38 564 t brētliņu (kopējā nozvejas kvota brētliņām Baltijas jūrā samazināta par 18%) un 9834 t reņģu. Papildus Latvijai un Lietuvai piešķirta reņģu nozvejas kvota Rīgas jūras līcī, kas nedrīkst pārsniegt 41 000 t. Kvotas samazinātas praktiski visām zivju sugām, izņemot lašus.

■ Izstrādāts Ventspils ostas pasažieru termināla ēkas projekts, kuru sāks realizēt 2002. gada novembrī. Termināls varēs apkalpot 400 pasažieru stundā.

■ 2002. gadā tranzīta kravas no Latvijas daļēji aizplūst uz citu valstu ostām, tām seko arī Latvijas kuģu aģentēšanas kompānijas. Tā kā aģenti strādā ar kuģu īpašniekiem un attiecību pamatā ir pārvadājamā krava, tad pieņemtais lēmums sekot kravai ir tikai loģisks. Aizvadītajā gadā Ventspils osta līdera pozīciju atdevusi Tallinai, kur Latvijas kuģu aģenti strādā ar jūtamu pieaugumu. Pēdējā gada laikā Latvijas kompānijas iekļuvušas tankkuģu aģentēšanas kompāniju pirmajā piecīnīkā. Igaunijas tankkuģu aģentēšanas kompānijas nenoliedz, ka tām ir grūti tirgū konkurēt ar tādām Latvijas kompānijām kā «Kompas Grupa». Šīs kompānijas akcionāriem pieder meitas uzņēmumi Klaipēdā, Sanktpēterburgā, Kaļiņingradā.

■ Septembrī pabeigta Liepājas ostas naftu saturošo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu būve Karostas kanālā. Attīrīšanas iekārtu jauda ir 240 kubikmetri dienā. Pēc Liepājas SEZ pasūtījuma tehnisko projektu izstrādāja firma «Eko osta» sadarbībā ar SIA «Jūras projekts». Projektu finansēja Valsts investīciju programma Ls 50 000 apmērā un LSEZ pārvalde Ls 50 000 apmērā. Jaunās attīrīšanas iekārtas apkalpos arī Pāvilostu un Liepājas uzņēmumus.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Oktobris

■ Londonas apelācijas tiesa pieņēmusi lēmumu par labu Polijas kuģu būvētavai «Stoczniya Gdanska S.A.» no «Latvijas Kuģniecības» panākt 37–48 milj. USD zaudējumu piedziņu, kas radušies, kad 90. gadu sākumā LK atteikusies noslēgt līgumu par sešu refrižeratorkuģu būvi. LK prezidents Imants Vikmanis ir ieinteresēts iespējami ātrāk izbeigt šo tiesvedību. Oktobra sākumā tika panākta vienošanās starp LK un Gdaņskas kuģu būvētavu par tiesvedības izbeigšanu, kas tika sākta 1994. gadā. Panāktais mierizlīgums paredz, ka LK samaksās 15 milj. USD. Pamatojoties uz panākto vienošanos, 2. oktobrī no aresta tika atbrīvoti divi LK piederošie tankkuģi – «Rāzna» un «Taganroga», kas arestā atradās kopš 1995. gada.

■ Par apvienošanas lēmumu pieņēmuši divi zivju pārstrādes uzņēmumi – AS «Brīvais vilnis» un AS «Salacgrīva 95». Tas tiks darīts, lai samazinātu administratīvos izdevumus un iekarotu jaunus noieta tirgus. Pēc apvienošanās uzņēmums kļūs pat lielāko savā nozarē un apsteigs AS «Kaija».

■ Krievijas naftas eksports caur Baltijas valstu ostām sarucis par 33%.

■ Kļuviši zināmi 8. Saeimas vēlēšanu rezultāti. Pirmo vietu ieņem partija «Jaunais laiks», kas ieguvusi 23,93%, tai seko PCTVL ar 18,94%, Tautas partija – 16,71, Latvijas Pirmā partija – 9,58, ZZS – 9,47 un TB/LNNK – 5,39. Piecu procentu barjeru nepārvarēja «Latvijas ceļš» un LSDSP.

■ Pēc divu gadu tiesāšanās finansu ministrs Gundars Bērziņš atsaucis Finanšu ministrijas prasību pret likvidējamo uzņēmumu «Ventkālijs», Šveices kompāniju «Multinord AG» un Ventspils domi par 17,5 milj. latu. Šāds lēmums izskatās visai dīvains, ja ņem vērā, ka valdība to pieņēma savas darbības pēdējās dienās. Finanšu ministrs gan apgalvoja, ka lēmums nav pieņemts steigā, bet gan pēc tam, kad viņš iepazinies ar neatkarīgu advokātu biroja «Skudra & partneri» atzinumu par pozitīva sprieduma izpildes neiespējamību.

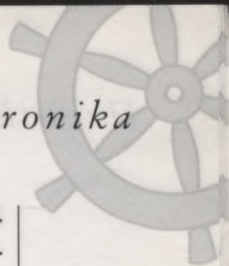
■ 2002. gada 9. mēnešos kravu apgrozījums Latvijas ostās samazinājies par 9,23%.

■ 10. oktobrī AS «Rīgas jūras līnijas» parakstīja aizdevuma līgumu ar «Pareks banku» par 7,7 milj. USD aizdevumu prāmja «Baltic Kristina» iegādei. Kredīts dots uz 12 gadiem, to garantē Rīgas brīvostas pārvalde, bet RJL plāno to atdot piecu gadu laikā.

■ AS «Ventspils Tirdzniecības osta» saņēmusi no Ventspils pašvaldības būvatļauju akmeņogļu termināla celtniecībai. Termināla celtniecības izmaksas būs aptuveni 20 milj. USD. Pirmo kārtu, kuras jauda būs 3,5 milj. t gadā, paredzēts nodot 2004. gadā.

■ 9. oktobrī Finanšu ministrija atsauca prasību par 17,5 milj. Ls piedziņu no «Kālija parka» dibinātājiem, nosaucot to par bezjēdzīgu. Finanšu ministra G. Bērziņa rīcība izsaukusi neapmierinātību partijas «Jaunais laiks» vadītāju un





biedru vidū. AS «Kālija parks» saistības pret valsti neatzina arī Ģenerālprokuratūra un Valsts kontrole, kuras pārbaudes rezultātā secināja, ka valstij nav nodarīts kaitējums tāpēc, ka 1 dolārs par tonnu netika maksāts.

■ Neviena Krievijas naftas kompānija nav interesējusies par tranzīta uzņēmuma AS «Ventspils nafta» akciju iegādi. To vairākkārt paziņojis Latvijas Transīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs un netieši apstiprinājis arī Krievijas naftas kompānijas «Transneftj» prezidents Semjons Vainštoks.

■ Latvija kuģošanas likumdošanas un kuģošanas drošības uzlabošanai no ES PHARE programmas saņems 1 milj. eiro, no kuriem 0,7 milj. eiro atvēlēts ārvalstu konsultantiem, bet 0,3 milj. eiro tehniskajām piegādēm, kas nepieciešamas šo funkciju veikšanai.

■ Konkursā par licences iegūšanu naftas izpētei un ieguvei Baltijas jūras šelfa Latvijas daļā pieteicās viens pretendents – kompānija «Odin Energi». Sīkāku ziņu par šo firmu nav. Pirmajā konkursā par licences saņemšanu nepieteicās neviens pretendents.

■ Ministru kabineta komitejas sēdē akceptēja valsts atbalsta piešķiršanu peļņas nodokļa veidā SIA «LatRosTrans» dīzeļdegvielas cauruļvada modernizācijas projekta realizācijai 4,165 milj. Ls apmērā.

■ Līdz ar Salacas kreisā krasta piestātnes celtniecības pabeigšanu ir noslēgusies Salacgrīvas ostas rekonstrukcija. Ostas rekonstrukcijai izmantots 1,086 milj. Ls liels valdības garantēts kredīts, kura atpelnīšanu ostas pārvalde prognozē 10 gados. Ostā nodrošināts 5,6 m dziļums, tagad tur varēs apkalpot divus jūras klases kuģus vienlaikus.

■ AS «Ventspils Tirdzniecības osta» gatavojas Krievijas graudu regulārai pārkraušanai. Ostā apstrādāti jau pirmie dzelzceļa vagoni ar graudiem. Graudus eksportē arī Rīgas un Liepājas ostas.

■ Rīgas brīvostas pārvalde vēlas pārdot ledlauzi «Varma», jo tā ekspluatācija ir dārga – aptuveni 1 milj USD gadā. Rīgas brīvostas pārvalde no 1997. līdz 2001. gadam par katru kuģa ienākšanu un izešanu no Rīgas ostas ledlauža uzturēšanai ir iekasējusi 0,09 USD par bruto reģistra tonnu, kas piecos gados veido aptuveni 7 milj. USD. Pašlaik gan RBP «Varmu» vēl pārdot nevar, jo to 1994. gadā iegādājās Satiksmes ministrija no Somijas Nacionālās jūrniecības pārvaldes un bija plānots, ka ledlauzis tiks izpirkts līdz 2004. gadam. Zaudējot ledlauzi, Rīgas ostas darbs var kļūt atkarīgs no kaimiņu un konkurentu labvēlības. Rīgas ostā sarežģīti kuģošanas apstākļi veidojas reizi piecos sešos gados. Speciālisti norāda, ka ledlauža noma diennakti varētu izmaksāt aptuveni 20 000 USD. Katru gadu pirms ziemas iestāšanās kuģu īpašnieki un fraktētāji izrāda interesi par ledus situāciju Rīgas ostā ziemas sezonā. Ja ostai ir ledlauzis, tad nokļūšana ostā ir garantēta, ja ledlauža nav – kuģi var meklēt citas ostas.

■ Oktobrī Rīgas Fondu biržā visaugstākā likviditāte bijusi LK akcijām, kuras šajā statusā atrodas jau divus mēnešus pēc kārtas.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Novembris

■ Cerībā palielināt tūristu plūsmu caur Paldiskiem Tallinas osta 4. novembrī atklāja Paldisku jauno pasažieru terminālu, kurā ietilpst pasažieru termināla trīsstāvu ēka, veterinārās un fitosanitārās kontroles ēka, telpas robežsargiem un muitniekiem, muitas noliktava, automašīnu stāvvietas un citas būves.

■ 1. novembrī atklāja VN Biznesa centru, kas atrodas blakus Ventspils brīvostas pārvaldei. Biznesa centrā atrodas moderns birojs, konferenču zāle, apspriežu telpa, banketa zāle, kafejnīcas un citas telpas. Būvdarbu ģenerāluzņēmējs bija SIA «Skonto būve».

■ 4. novembrī četras partijas – «Jaunais laiks», Pirmā partija, «Zaļo un zemnieku savienība» un TB/LNNK – vienojās par koalīcijas valdības veidošanu.

5. novembrī Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga oficiāli aicināja «Jaunā laika» līderi Einaru Repši veidot valdību.

7. novembrī ar 55 deputātu balsīm «par» 8. Saeima apstiprināja «Jaunā laika» vadītāja Einara Repšes izveidotā Ministru kabineta pilnvaras.

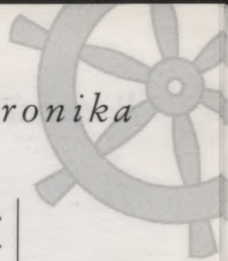
■ 4. novembrī Rīgas apgabaltiesa līdz 13. janvārim atlika Rīgas brīvostas pārvaldes prasību par 692 tūkst Ls piedziņu no maksātnespējīgās stivdorkompānijas «Rinūži». Savā pieteikumā tiesai RBP prasa pirms termiņa pārtraukt ostas nomas līgumu ar «Rinūžiem», kā arī atlīdzināt nodarītos zaudējumus. Pēc «Rinūžu» maksātnespējas atzišanas kreditori izšķīrās veikt sanācijas procesu. Maksātnespējīgais uzņēmums arī tagad turpina darbu un strādā ar peļņu.

■ Latvijas pārtikas un veterinārais dienests saņēmis no Krievijas Lauksaimniecības ministrijas Veterinārā departamenta vēstuli, kurā Latvija tiek brīdināta, ka Krievija nepieņems no Latvijas ostām vestās dzīvnieku izcelsmes kravas, ja tās netiks vestas tiešā tranzītā. Krievijas instanču rikojums skar Latvijas muitas noliktavas, saldētavas, ekspeditorus, stivdorus, autopārvadātājus, kā arī citas uzņēmēju grupas.

■ Novembrī Latvijā spēkā stājās Ministru kabineta noteikumi «Kuģu radīto atkritumu un piesārņoto ūdeņu pieņemšanas kārtība» un «Kuģu radīto atkritumu apsaimniekošanas plānu izstrādes kārtība», kas pieņemti saskaņā ar ES direktīvu 2000/59/EC. Noteikumi nosaka, ka kuģu kapteiņiem (izņemot zvejas kuģus un atpūtas kuģus, kas var pārvadāt ne vairāk par 12 pasažieriem) ir jāaizpilda noteiktas formas kuģu atkritumu deklarācija un tā jānosūta ostas pārvaldei 24 stundas pirms kuģa ienākšanas ostā. Kuģus, kuri veic regulārus reisus, ostas pārvalde no minētās prasības var atbrīvot.

■ 21. novembrī Prāgā NATO valstu un valdību vadītāji pieņēma lēmumu uzaicināt Latviju, Igauniju, Lietuvu, Bulgāriju, Slovākiju, Slovēniju un Rumāniju pievienoties aliansei. NATO ģenerālsekretārs Džordžs Robertsons NATO paplašināšanos novērtēja kā vitāli svarīgu lēmumu.





■ 22. novembrī Liepājā notika Baltijas valstu Ūdenslidēju mācību centra 2. kārtas atklāšana. Uzbūvētas kazarmas ar 38 vietām ūdenslidēju kursantu izmītināšanai, helikoptera nosēšanas laukums, piestātne Jūras spēku kuģiem un nojume ūdenslidēju laivai. Kopējās investīcijas ir 2,7 milj. Ls. Celtniecības darbus abās kārtās veica firma «Cēsu būvnieks». Tiek plānota arī 3. kārtā.

■ 26. novembrī valdība uz laiku no amata atstādināja Valsts ieņēmumu dienesta ģenerāldirektoru Andreju Sončiku. Daudzi apstākļi liecina, ka viņš šajā amatā vairs neatgriezīsies. 27. novembrī iekšlietu ministrs uz izmeklēšanas laiku no amata atstādināja Rīgas pilsētas Galvenās policijas pārvaldes priekšnieku Igoru Krasovski.

■ 27. novembrī AS «Ventamonjaks» ekspluatācijā nodeva rūpnieciski izoletu 45 tūkst. m³ šķidrā amonjaka glabāšanas un uzkrāšanas rezervuāru.

■ 28. un 29. novembrī Ventspilī notika Somijas un Baltijas kārtējās biznesa dienas, kurās sprieda par mazā un vidējā biznesa attīstības iespējām, kā arī par uzņēmējdarbību kopumā.

Decembris

■ Igaunijas jūras kuģniecība «Tallink» pārdevusi prāmi «Georg Ots» Sanktpēterburgas firmai, kur kuģis kursēs līnijā Kaļiņingrada – Sanktpēterburga.

■ Jau trīs mēnešus LK akcijas Rīgas Fondu biržā ir visvairāk tirgotās, pieprasītās un piedāvātās.

■ 5. decembrī akcionāru sapulcē LSEZ uzņēmums AS «Liepājas metalurģis» nolēma palielināt pamatkapitālu par 3,3 milj. Ls. Palielināšanas mērķis ir papildu investīciju nodrošināšana, kas paredzētas tēraudkauses modernizācijai.

■ 12. un 13. decembrī Kopenhāgenā ES sammitā pieņemtas stingrākas prasības kuģošanas drošībai Eiropas valstu teritoriālajos ūdeņos. Kuģošanas drošības jautājums aktualizējies pēc vienkorpora tankkuģa «Prestige» avārijas netālu no Spānijas krastiem.

■ Ietekmes uz vidi novēšanas valsts birojs aizliedzis SIA «Baltic Oil Terminal» būvēt Daugavgrīvā naftas produktu pārkraušanas terminālu ar jaudu 10 vai 6 milj. t gadā, tomēr pieļauj iespēju, ka varētu tikt būvēts termināls ar jaudu 2,5 milj. t gadā.

■ 20. decembrī savā pirmajā reisā no Rīgas un Stokholmu devās prāmis «Baltic Kristina». Uz prāmja ir 512 pasažieru vietas, tas var uzņemt 50 vieglās un 30 kravas mašīnas. Plānotais brauciens ilgums – 17,5 stundas.

Sagatavoja A. Freiberga

LATVIJAS
JŪRNIECĪBAS
GADAGRĀMATA
2002

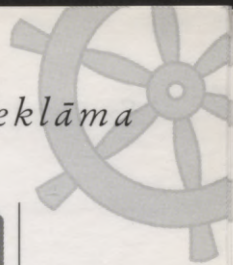


Paldies par palīdzību!

Rīgas Brīvoostas pārvaldei
Ventspils Brīvoostas pārvaldei
Liepājas SEZ un Liepājas ostas pārvaldei
Skultes ostas pārvaldei
Latvijas Jūras administrācijai
Latvijas Kuģu Īpašnieku asociācijai
Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām:
«Latvijas Kuģniecība»
«Hanza»
«Eko Hidrotehnika»
«Baltic Oil Terminal»
«Baltic Holding Company»





**Jūsu kuģis
drošās rokās
- kvalitatīvas
kuģu apkalpes.**



SIA HANZA JŪRAS MENEDŽMENTS

L. Pils iela 6, Rīga LV 1050, LATVIJA
Tālr.: +371 7224270, +371 7222980
Fakss: + 371 7820091

e-pasts: info@hmm.lv
<http://www.hmm.lv>

Sadarbībā ar Norbulk Shipping UK Ltd.

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Satura rādītājs

PRIEKŠVārds GADAGRĀMATAI

Nebūsim malā stāvētāji.....	3
-----------------------------	---

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBĀ

Neviens darbs nav mazsvarīgs

A. Freiberga.....	4
-------------------	---

Sarakste nedod vēlamo rezultātu.....	12
--------------------------------------	----

Latvijas jūrniecība desmit gadagrāmatu garumā	
---	--

G. Šimanis.....	17
-----------------	----

Sākumā bija pacēlums	
----------------------	--

A. Freiberga.....	27
-------------------	----

POLITIKA

Kas vienam balts, tas otram melns	
-----------------------------------	--

A. Freiberga.....	32
-------------------	----

Izdzīvos, kas pārmainīsies	
----------------------------	--

A. Freiberga.....	39
-------------------	----

«Latvijas Kuģniecībai» mainījies īpašnieks	
--	--

G. Šimanis.....	48
-----------------	----

Latvija – uz Eiropas nākotnes ceļa	
------------------------------------	--

A. Dimants.....	51
-----------------	----

Latvijas ceļi un neceļi	
-------------------------	--

A. Freiberga.....	53
-------------------	----

Arī Eiropas Savienība finansē ceļus	
-------------------------------------	--

A. Freiberga.....	57
-------------------	----

Kā noturēties Latvijas dzelzceļam?	
------------------------------------	--

G. Šimanis.....	60
-----------------	----

Kokvilnas ceļi caur Latviju	
-----------------------------	--

G. Šimanis.....	63
-----------------	----

OSTAS

Latvijas ostas iztur konkurenci	
---------------------------------	--

A. Freiberga.....	66
-------------------	----

Prāmju bizness Baltijas jūras austrumkrasta ostās	
---	--

G. Šimanis.....	76
-----------------	----

Rīgas osta attīstās mērķtiecīgi	
---------------------------------	--

A. Freiberga.....	79
-------------------	----

Rīgas osta uz vietas nestāv	
-----------------------------	--

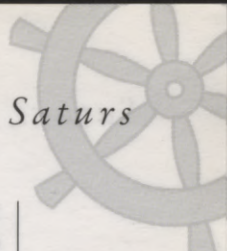
A. Freiberga.....	84
-------------------	----

Svarīgāko notikumu pārskats Rīgas Brīvoostas pārvaldē 2002. gadā	
--	--

H. Apogs.....	90
---------------	----

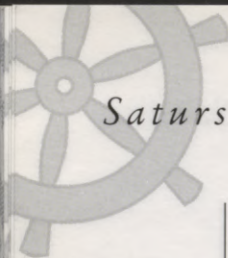
LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





1	Vai būs jauns naftas termināls Rīgas ostā?	
	A. Freiberga	96
2	«Baltic Oil Terminal» projekta problēmas un risinājumi	100
3	3. Laigavgrīvā iesvēta kuģi «Lettland»	102
4	Ventspils kā ostas pilsētas šodiena un rītdiena	
	Pagatavots Ventspils Brīvostas pārvaldē	104
12	4. Liepāja piedāvā izveles iespēju	113
17	12. Lau trešais industriālais parks Liepājā	124
27	17. Daņu uzņēmēji investē Karostā	127
27	27. Latvijas mazās ostas – no pagātnes tālēm līdz mūsdienų realitātei	
	A. Cekuls	129
32	32. Mazās ostas vēlas dzīvot	133
39	39. Latvijas mazās ostas un to attīstības perspektīvas	146
48	48. SuPortNet	152
51	LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA	
53	53. Augsti standarti un stingras prasības	154
57	57. Hidrogrāfijas dienestam – desmit gadu	162
60	60. Vispasaules jūras negadījumu un drošības sistēma un tās vieta Latvijā	165
63	63. Automātiskā identifikācijas sistēma	175
66	EKOLOĢIJA	
66	66. Vidē – tava un mana	182
76	76. Latvijas ostas respektē «zaļo domāšanu»	190
79	79. Tīrs bizness tīrā vidē	196
84	ZVEJNIECĪBA	
90	90. Zvejnieki – divkārtīgi jūrnieki	206

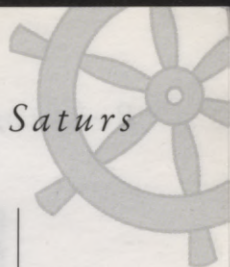




Slaktera laikus nomaina rožu laiki	
G. Šīmanis	212
Cik ilgi norvēģu lasis kropļos Latvijas tirgu?	
G. Šīmanis	213
JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA	
Latvijas Jūras akadēmijas starptautiskā sadarbība	
N. Piotrovska	215
Latvijas Jūras akadēmijas 2002. gada hronika	218
Latvijas Jūras akadēmijā pārkvalificē kara virsniekus	
Pēc Jūras akadēmijas materiāliem	226
Vēl reizi labprāt brauktu ar burinieku	
G. Šīmanis	227
Tā man devusi pamatu dzīvei	
Z. Lešinskis	231
JŪRNICĪBAS NOZARĒ	
Vajag tik rakt!	
A. Freiberga	234
I. Pavlovs: «2002. gadā LTFJA darbība bija efektīva visās jomās»	
A. Brokāns	237
Vai tiks nobruģēts tranzītceļš Daugava – Dņepra?	
A. Freiberga	240
Jūra – darbs un aicinājums	
A. Freiberga	242
Latvijas Kuģu Kapteiņu asociācija	244
Dažas vēstis no Ainažu jūrskolas muzeja	
I. Erdmane	246
JŪRAS SPĒKOS	
Latvijas Jūras spēki ceļā uz NATO	
G. Šīmanis	250
Kas jauns Jūras spēku mācību centrā?	
G. Šīmanis	253
Jūras spēku kuģu krustmātes	257
Kuģa krustmāte	
J. Lapsa	258
Latvijas Jūras spēkiem – 10	260
Jūras spēku pirmā desmitgade	
G. Šīmanis	264
BURU SPORTS	
Burāšanas dzīve Andrejostā	
A. Bērziņš	265

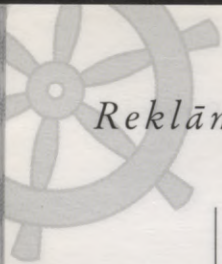
LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002





212	«Španiel» nekad nenoveco	
	1. Kalmanis	269
213	Katamarāns «Kaupo» veicis ceļojumu apkārt pasaulei	
	3. Šimanis	287
VĒSTURE		
215	Ari Latvijas Jūras administrācija ieņem vietu kuģniecības vēsturē	
	I. Bernsone	288
218	Par Rīgas Brīvdostas pārvaldes Kuģošanas departamenta	
	Jūras kanāla dienesta darbu un darbiniekiem	
226	I. Kārklīņa	296
227	Kuģu būve un remonts Latvijā	
	A. Miklāvs	303
31	Kuģu kapsētas Latvijā, to veidošanās un pētījumi	
	V. Rains	320
	Skats jūrniecības izglītības vēsturē Liepājā	
	I. Kriķis	325
34	Varēja būt, bet nebij...	
	I. Bernsone	333
37	1902. gada notikumi	
	Z. Pētersone	336
40	Pēdējais metiens	
	I. Ross	350
42	Kuivižu zvejniekciema identitātes saglabāšanai	
44	3. Šimanis	358
46	SIMTGADNIEKI	
	A. Miklāvs, I. Bernsone, I. Kārklīņa	360
	PRO MEMORIA	365
50	ATPŪTA	
53	Ar Valdemāra vārdu plašajā pasaulē	
57	3. Šimanis	370
	Uz Kuršu kāpu pēc jaunības elektrības	
58	3. Šimanis	373
60	GRĀMATU GALDS	378
64	IZSTĀDES	386
	KRONIKA	390





Reklāma



LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



414

2003. gadā reizi ceturksnī pie Jums nāks
informatīvs un analītisks nozares žurnāls

«JŪRAS VĒSTIS»

latviešu un krievu valodā vienā izdevumā!



Žurnālā Jūs atradīsit informāciju par:

- jūrniecības politiku,
- tranzīta nozari,
- ostām,
- kravām,
- kuģošanas drošību,
- ekoloģiju,
- darba tirgu,
- citu nozares informāciju.



Sīkākas ziņas par jauno nozares žurnālu
«Jūras Vēstis» un tā **iegādi, abonēšanu,**
sadarbības iespējām Jūs varat iegūt:
SIA «Jūras Vēstis»

Tālr./fakss 7450058, 7062147

9229063 – Anita Freiberga

9228032 – Gints Šīmanis

E-mail: marnews@com.latnet.lv

 **JŪRAS
VĒSTIS**
MARINE NEWS МОПСКНЕ ВЕСТИ

LATVIJAS
JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2002



Ref: 1000

«JOURNALS VESTIS»

Journal of the Government

1950
1951
1952



МОН

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0303026039

**OBLIGĀTAIS
EKSEMPĻĀRS**

4.

2003-3
L 249

