

JURNĪEKS

KUĢNIECĪBAS, ZVEJNIECĪBAS UN LITERĀTURAS MENĒSRĀKSTS

№ 5

Maijs

1937

„WAALHAVEN“

LATE LITH & MADERN

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
ROTTERDAM



**ALL
SHIPREPAIRS**

TELEPH. Nr. 21850
(3 LINES)

AFTER HOURS
Nr. 21851

Telegr.: DOCKAGE



PATENT ELECTRIC SIDE-SLIP, 426 FEET LENGTH, FOR SHIPS UP TO 6000 TONS D.W.-ACCOMMODATION FOR SHIPS OF ANY SIZE

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY COMP. LTD.

ROTTERDAM — SCHIEDAM

(Please note the advertisement on back page)

Saturs:

	Lpp.		Lpp.
Mūsdienu skolas kuģi. — Kapt. A. Grasis	155	Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem 1936. g. darbības pārskats	186
Paskaidrojumi pie muiļas likumu 992. un 993. pantiem, zīmējoties uz viņu saturu un redakciju	168	Valdības rīkojumi un pavēles: Noteikumi par uztura produktu normām jūrniekiem uz Latv. tirdzn. kuģiem; finanču min. rīkojums par tirdzn. kuģu kontroli, kas brauc uz Spāniju; Senāta spriedums . . .	190
Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kame- ras darbība	170	Kābeļdiegi: Ziņas no ārzemju nautiskās preses. Alfabēta	193
Par kuģu sadursmju novēršanu miglā. — Alberts Rudaks	172	Neptūna pasts. (Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju izlaidums un citi ziņojumi) . . .	197
Jūras milža parādes tērps. — R. L. De- ardens. Tulkojis Alfabēta	174	Dzimtenes kuģu gaitas	203
„Titanika“ bojā eja priekš 25 gadiem	181	Buru sports	205
Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra jūr- niecības un zvejniecības nodaļas darbi- bas pārskats par 1936. gadu	183		

TELEGRAMS: DUES, CARDIFF.

TELEPHONE: CARDIFF 6067.

STORES DELIVERED FREE ALONGSIDE SHIPS IN U. K. PORTS

KRISTENSEN & DUE

SHIP CHANDLERS, BONDED STORE & PROVISION MERCHANTS
CANVAS, ENGINE PACKING AND OIL FACTORS. IMPORTERS OF DANISH PRODUCE.

AGENTS FOR J. C. HEMPEL'S MARINE PAINTS & KYMEIA KEM TEK FABRIK
OUR MR. PETSCHOR WILL PROMPTLY ATTEND AT ANY PORT.

68, JAMES STREET, DOCKS, CARDIFF.

Kuģniecības firma

„Brāli Seeberg“

||||| R ī g ā |||||

||||| Nodaļas: |||||

Liepājā un Ventspilī
Tēlegr. adr.: „SEEBERG“

JŪRNIEKS

Redakcija atrodas
Rīgā, M. Miesnieku ielā 1,
A. V. Sperlinga kantori.
Tālr. 29864. Pasta kaste 1364.
Redakcija atvērta no 11—1.

KUĢNIECĪBAS, ZVEJNIECĪBAS
UN
LITERĀTŪRAS MĒNEŠRAKSTS

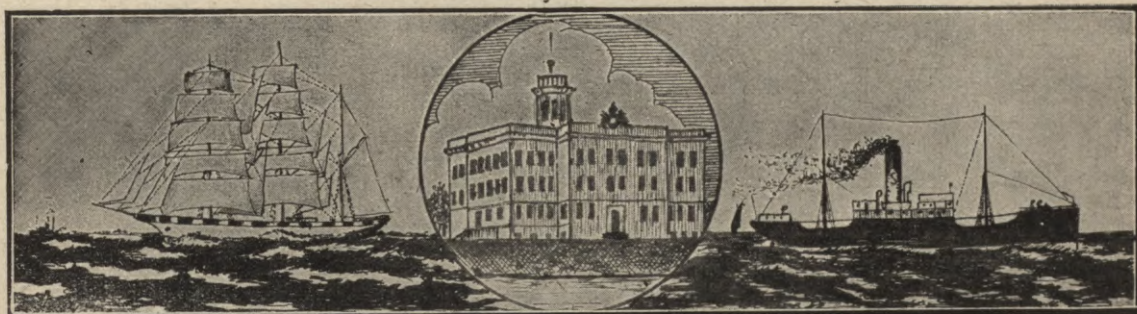
R. L. B. KR. VALDEMĀRA
JŪRNIECĪBAS NODAĻAS APĢĀDĪBĀ

Abonēšanas maksa:
ar piesūtišanu Latvijā Ls 6,--
gadā, Ls 3,-- pusgadā. Ārse-
mēs Ls 7--g. u. Ls 3,50 pusg.
Numurs maksā 60 sant.

№ 5

Maijs

1937



Kapteinis A. Grasis.

Mūsdienu skolas kuģi.

„A training in sail means a training in endurance, which certainly cannot be said of steam. It was endurance more than brains, more than any skill in fighting or mechanical devices that won the Great War.“

Basil Lubbock,
„The last of the Windjammers“.

Vai jaunie kuģu vadītāji jāapmāca uz buriniekiem, par to var būt dažādos uzskatos, tomēr vairākas kuģniecības valstis neželē pūles un līdzekļus, lai to jūras virsniekiem un tirdzniecības kuģu vadītājiem būtu krietna burinieku praktika. Šīs tautas pārliecinātas, ka neviens cits apmācības veids tik labi nenorūda raksturu un tik pilnīgi neattīsta drosmi, modrību, pašpalāvību, attapību un citas krietnas jūrnieku īpašības jaunajos virsniekos, kā dienests uz tālbraucējiem buriniekiem.

1914. gadā lielākajām kuģniecības tautām vēl piederēja šāds skaits burinieku, kas lielāki par 100 reģ. tonnām. Anglijai 1135, Ziemeļamerikas Savienotām Valstīm 1386, Francijai 523, Vācijai 269, Norveģijai 516, Krievijai (pa lielākai daļai somiem, latviešiem un igauņiem) 523, Dānijai 249 un Zviedrijai 372, citas valstis neminot.

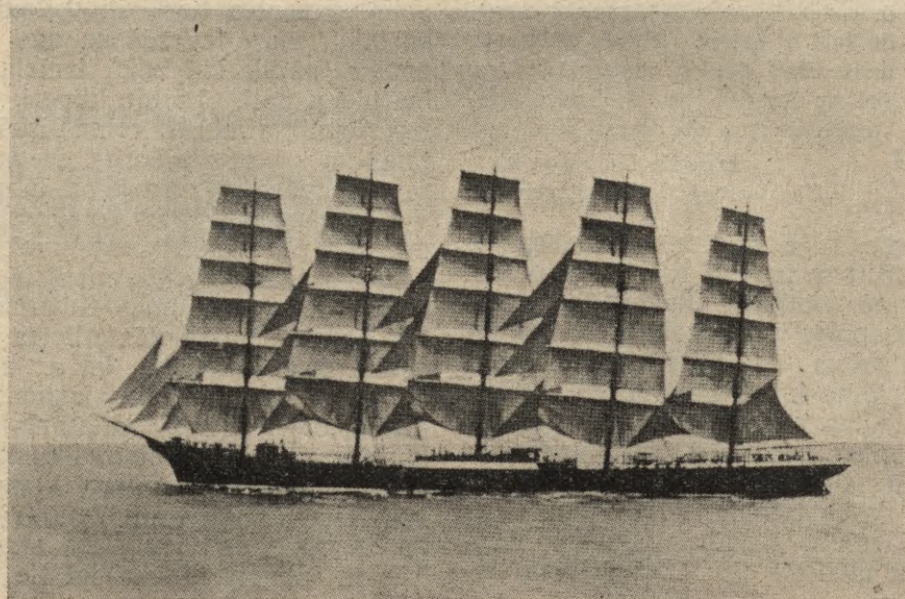
Panama kanālis, ko galīgi atklāja 1916. gadā, pasaules karš un dažādi pēckara apstākļi, kuģu iztīrāšana nav šā raksta nolūks, pārāk īsā laikā iznīcināja prāvo burinieku floti. Staltie kliperi, cēlās barakas, lepnie pilnkuģi, romantiskās barkentinas un pat mazie šoneri viens pakal otram neapturami straujā gaitā pazuda no visām pasaules jūrām un okeaniem. Tikpat ātri pazuda arī buru zvejas kuģi, jo pēckara saimnieciskie apstākļi prasīja ātrāku preču apmaiņu. Kuģniecības valšņu tirdzniecības flotēs atlicies tik nieciņš skaits lielo burinieku, ka ar tiem vairs nepietiek, lai apmācītu jaunus jūrniekus, kas grib iegūt kuģu vadītāju tiesības un kuriem tādēļ jānokalpo likumā noteikts laiks uz tālbraucēja buru kuģa. Valstis, kas saviem kuģu vadītājiem grib dot šādu apmācību, tagad iegādājas skolas kuģus. Tās arī stingri raugās, lai šie kuģi neizvērstos peldošos muzejos, bet būtu moderni iekārtoti un labi atbilstu nopietnam uzdevumam. Dažas valstis būvē pilnīgi jaunus skolas kuģus, citas pārveido kādu agrāko burinieku apmācības kuģi. Tikai Anglijai vairs nav tāda tipa skolas kuģu, kas brauc jūrā, kaut arī daļa angļu sabiedrības par to stipri kurn un aģitē par sekošanu pārējo kuģniecības tautu piemēram. Angļiem patiesībā ir vairāk

„training“ kuģu, uz kuriem apmāca 12—17 gadu vecus zēnus un jauneklus kara un tirdzniecības flotes dienestam, nekā citām valstīm. Tie ir veci kara kuģi un bijušie burinieki, piem., 4-mastu tē-

nijas nitrāta kliperis „Pekings“. Kas Anglijā grib eksāminēties uz II stūrmaņa gradu, tam jāuzrāda apliecība, ka četrus gadus nokalpojis klāja dienestā. Divus gadus uz apmācības kuģa skaita par vie-



Slavenais nitrāta kliperis „Potosi“.



Pasaules lielākais burinieks „Preussen“.

rauda barka „Arethusa“, ko 1933. g. pārtaisīja par skolas kuģi. Šim jaunajam angļu skolas kuģim atstāta agrākā takelāža, bet noņemtas buras, un tas tāpat kā vecie burinieku laikmeta kara kuģi gul mierīgi noenkurēts ostā. „Arethusas“ tilpība ir 3191 tonnas, un tas ir agrākais „P.“ lī-

nu gadu jūras dienesta. Zēniem, kas nokalpojuši divus gadus uz „training“ kuģa, jābrauc tikai trīs gadus uz tirdzniecības kuģiem, lai varētu iegūt II stūrmaņa diplomu. Agrāk gandrīz uz visiem angļu tālbraucēju buriniekiem kalpoja „apprentices“ jeb mācekļi. Viņi parasti bija turi-

gu vecāku dēli, kas gribēja klūt jūrnieki un kuģu vadītāji. Par atļauju strādāt četrus gadus gandrīz par velti vecāki piemaksāja 50—60 angļu mārciņas lielu prēmiju. Mācekļiem bija jāstrādā visi kuģa darbi, tāpat kā pārējiem kuģa laudim, kas saņēma algu, tādēļ kuģu īpašnieki viņus labprāt pieņēma un izmantoja par lētu darba spēku. Atsevišķs dzīvoklis un īpaša jūrnieku uniforma ar spožām misiņa pogām bija viņu vienīgā privilēģija pret pārējo, algoto kuģa personālu. Ja viņi pēc uzticīgi nokalpotiem mācības gadiem ieguva II stūrmaņa gradu, tad, protams, viņi varēja cerēt uz virsnieka vietu savā sabiedrībā. Tā kā apmācība un uzturs uz „training“ kuģiem, kas gul ostās, arī nav lēts, bet tāpat izmaksā ap £ 35 gadā, un divus gadus skaita tikai par vienu klāja dienestā, tad vecāki labprāt maksāja diezgan augsto prēmiju. Buriniekiem izbeidzoties, turīgu vecāku dēli, kas grib klūt kuģu vadītāji, tagad kalpo par mācekļiem uz tvaikoņiem un maksā augstas prēmijas. Mazturīgu vecāku dēļiem diezgan grūti, pat neiespējami, dabūt virsnieka vietu lielajās angļu kuģniecības sabiedrībās, jo tie savus stūrmaņus izrauga no agrākajiem mācekļiem.

Zināmu praksi uz buriniekiem Anglijā prasa vienīgi vēl Trinitī loču dienestam. Tā kā angļiem burinieku vairs nav, tad viņi atzīst braukšanas laiku arī uz citautu kuģiem.

To, ko Anglija atmetusi, Vācija vēl stingri piekopi. Tā nevien savus tirdzniecības kuģu vadītājus, bet arī kara flotes virsniekus pamatīgi apmāca uz buriniekiem. Aspirantam, kas Vācijā grib iegūt stūrmaņa diplomu, jānokalpo 50 mēnešus klāja dienestā un no šā cenza 20 mēnešus uz burinieka. Nosakot tik garu braukšanas laiku uz buriniekiem, protams, bija arī jāparūpējas, lai būtu piemēroti kuģi, uz kuriem varētu nokalpot šo laiku.

Pirms pasaules kara, kad angļi jau bija pārtraukuši būvēt buriniekus un pārgājuši uz tvaikoņiem, vāciešiem vēl piederēja pasaules vislielākie un staltākie buru kuģi. Laj minam tikai slavēno 5-mastu barku „Potosi“ un vareno 5-mastu pilnkuģi „Preussenu“.

Lai pārspētu 3800 reģ. tonnu un apm. 6000 kravas tonnu lielo franču 5-mastu barku „France“, pasaules lielāko buru kuģi, Hamburgas firma F. Laiesz's 1895. gadā būvē vairāk par 6000 kravas tonnām lielo „Potosi“. Šim kuģim ar saviem grandiozajiem apmēriem un lielisko ātru-

mu bija pilnīgi jāpārspēj franču sāncensis. „Potosi“ grotmasta garums no klāja līdz smailei bija 210 pēdas, un 42 buru koplaukums milzīgs. Apmēram 12.000 jūrjūdzes garo ceļa gabalu no Eiropas līdz Klusā okeana salpetra ostām šis apbrīnojamais kuģis, braukdams ap Horna ragu un vairāk dienas cīnīdamies ar negantām rietuma vētrām, pirmā braucienā veica rekorda laikā — 66 dienās. Vienā sardzē ar izdevīgu ceļa vēju „Potosi“ nobraucis 66 jūrjūdzes jeb 16,5 mezglus



Vācu skolas kuģis „Kommodore Johnsen“.

stundā un 48 stundās veicis 650 jūrjūdzes. Šā staltā burinieka ātrumu spilgti raksturo šāds gadījums. Kāds diezgan ātrs prču tvaikonis ceļā uz Hamburgu ieraudzījis „Potosi“ angļu kanāli, kad tā tuvojusies Lizarda stūra bākai, lai signalizētu. Pūtis stingrs dienvidrietumu vējš ar stiprām lietus beijām. Tvaikonis turpinājis ceļu, bet „Potosi“, signalizēdama pie Lizarda, drīz pazudusi no redzes aploka. Braukdams visu laiku 12 mezglus stundā tvaikonis otrā dienā ap plkst. 2 p. m. uzņēmis Hamburgas loci. Iebraucot Elbas grīvā, tvaikoņa kapteinis, sarunādamies ar loci, ieminējies, ka viņi iepriekšējā dienā ap plkst 12 redzējuši „Potosi“ pie Lizarda. „Vējš ir labs, tādēļ šonakt tai arī jābūt te!“ noteicis kapteinis.

„Potosi“ jau ienāca šorīt, kaptein,“ mazliet zobgalīgi smīnēdams atbildējis locis.

Apmierināts ar „Potosi“ visai sekmīgiem braucieniem, ko tā parasti veica

apm. 70 dienās turp un 75 dienās atpakaļ, aizbraukdama divas reizes līdz Iquique un atpakaļ vienā gadā, Laeisz's 1902. gadā būvē vareno „Preussenu“. Ar šā kuģa būvi bija sasniegti buru kuģniecības kalngali, jo tas bija vienīgais 5-mastu pilnkuģis pasaulē. Ja tagad tik daudz raksta par lielajiem okeana tvaikoniem, kuņus taču dzen spēcīgas mašīnas, tad der arī atcerēties vislielākā buru kuģa apmērus, kuņa vienīgais dzinējs bija vējš.

Reilrājas garums 16 metru.
 Enkuru skaits 6; lielākais 4000 kilogramu smags.
 Stāvošās takelāžas gar. 10.800 metru
 Stiepuļu virves 13.230 „
 Kaņepāju virves 17.260 „
 Kēdes 700 „
 Velkamās tauvas 4,5 kilom.
 Takelāžas skrūves 248 gabali
 Bloki 1.260 „
 Enkuru kēdes kopsvarā 66 tonnu un



Polijas skolas kuģis „Dar Pomorza“ (tulkojumā: Pomerānijas dāvana, jo līdzekļi šā kuģa būvei savākti ziedojumu ceļā).

„Preussena“ tilpība bija 5081 reģ. tonnu un apm. 8000 kravas tonnu.

Garums	433 pēdu jeb	133,5 metru
Platums	53,6 „ „	16,4 „
Dzīlums	27,1 „ „	10,5 „
Iegrime ar pilnu krāvu		8,23 „
Buru laukums	59.000 kvadrātpēdu jeb	5560 kvadrātmētru (apm. 0,5 hektari).

Grotmasta garums no kīla līdz smailei 68 metri.

Lielo rāju garums 102 pēdu jeb 31,2 metru.

Lielo rāju caurmērs 640 mm.

kopgarumā 560 metru. Kēžu likumu caurmērs 65 mm.

Bez šiem diviem vislielākajiem buriniekiem F. Laeisz's firmaj piederēja vairāk par duci skaistu un lielu buru kuģu: „Pampa“, „Parchims“, „Palmira“, „Pachims“, „Pera“, „Placila“, „Pisagua“, „Pitlorchy“, „Permission“, „Pangani“, „Petschili“, „Pamirs“, „Pekings“, „Passats“ un citi. Uz šiem staltajiem klipieriem kopā ar vācu jūrniekiem arī dažs labs latvju jūrnieks izkalpoja savu braukšanas cenzu. Pārtika uz šiem kuģiem

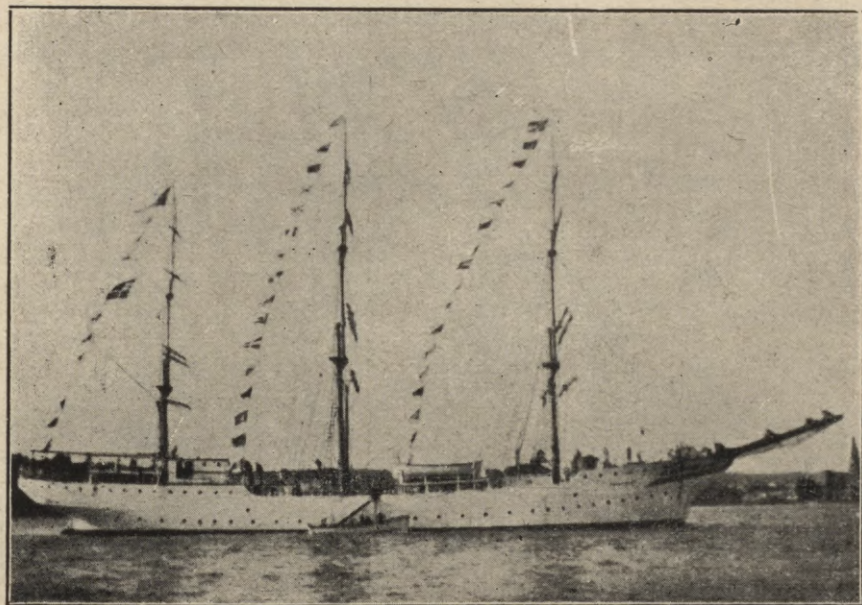
bija diezgan laba, bet disciplīna stingra un dienests pārāk grūts, jo vienmēr bija velnišķīgi jāierauj, kā jūrā, tā salpetra ostās.

Ar neapšaubāmi krietno praksi, ko jūrnieki ieguva uz šiem slavenajiem klipieriem, liekas, nebija apmierināta lielā kuģniecības sabiedrība „Ziemeļvācu Lloids“, tādēļ tā pati uzturēja divus lielus skolas kuģus, lai uz tiem sagatavotu virsniekus saviem lielajiem okeana tvaikojiem.

„Ziemeļvācu Lloida“ pirmais skolas kuģis bija „Hercogiene Sofija Šarlote“, ag-

galvīgi krusto tā ceļu un saņem triecienu kuģa vidū. „Preussens“ zaudē bugspritu un vētrainā laika dēļ strandē netālu no Duvras.

„Potosi“, kas kara laikā bija patvēries Valparaizo ostā, paņēma Francija un 1923. gadā pārdod kādam Čīles kuģu īpašniekam, kas to pārdēvē par „Floru“. 1925. gadā ceļā no Kardifas uz Mejilbones ostu Klusā okeanā, ogļu krāvā izceļas ugunsgrēks. Nespēdami apslāpēt uguni, laudis pamet skaisto kuģi Dienvidatlantijas okeanā. Lai tas neapdraudētu kuģu ceļu,



Norveģijas skolas kuģis „Sörlandets“.

rākais „Alberts Rikmers“. Apmierināta ar šā kuģa krietnajām sekmēm, tā uzbūvēja stalto 4-mastu barku „Hercogiene Cecilija“. Jaunā kuģa tilpība 3242 reģ. tonnas.

Vācieši tā interesējas par savu kuģniecību un par saviem jūrniekiem, ka 1900. gadā nodibina Vācijas skolas kuģu sabiedrību. Šai sabiedrībai pirms kara piederēja 3 mācības kuģi:

1) „Lielhercogiene Elizabete“, 2) „Princis Eitels Fridrichs“ un 3) „Lielhercogs Fridrichs“.

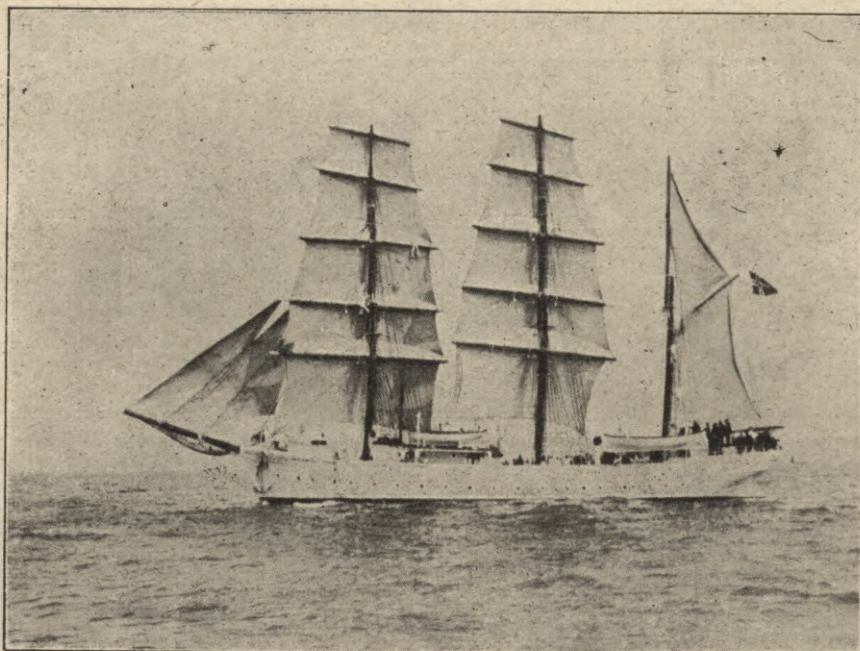
Pēc zaudētā kara Vācijai sava tirdzniecības flote un 3 skolu kuģi jānodod sabiedrotiem. Laeisz's firma zaudē visus savus kliperus. „Preussens“ gāja bojā 1910. g. 6. novembrī, sadurdamies pie Duvras (Dover) ar angļu pasažieru tvaikoni „Brighton“. „Brightona“ stūrmanis izdarīja rupju kļūdu. Pārāk zemu novērtējis „Preussena“ lielo ātrumu viņš pār-

kāds Argentīnas kreisers to vēlāk sašauj un nogremdē. Tā beidz savas gaitas pasaules pēdējais lielākais pirmskara burinieks.

„Hercogiene Ceciliju“ pēc kara iegūst somu kuģu īpašnieks Gustavs Eriksons, kas zem sava karoga sakopo diezgan ievērojamu burinieku floti. Staltā „H. Cecilija“ ir viņa flagkuģis un dažus gadus laimīgi brauc uz Austrāliju pēc kviešu krāvām. Angļi jūsmo par skaisto somu burinieku un saraksta biezas grāmatas par tā braucieniem. 1936. g. pavasarī ceļā no Austrālijas uz Angliju „H. Cecilija“ iet bojā pie Devonas. Šā cēlā kuģa popularitāte Anglijā tik liela, ka tūlīt nodibinājas fonds, kurā var iemaksāt ziedojumus kuģa glābšanai. Fondā ienāk diezgan prāvi ziedojumi, bet kuģi glābt neizdodas, un tas kļūst pilnīgs vraks. Savāktos ziedojumus Eriksons lūdz izdalīt trūcīgo jūrnieku atraitnēm un bāriņiem.

Atjaunojot savu tirdzniecības floti, vāciem rodas atkal vajadzība pēc buriniekiem, kur apmācīt jaunus jūrniekus. F. Laeisz's atpērk no jaunajiem īpašniekiem savus agrākos kliperus „Peiho“, „Parmu“, „Pamiru“, „Passatu“, „Pinnas“ un „Pekingū“, jo jaunie īpašnieki nezina, ko ar tiem iesākt, tādēļ laimīgi, ja rodas pircējs. Laeisz's atpērk nevien agrākos kuģus, bet būvē arī jaunus. 1918. g. nolaiž ūdenī 2849 reģ. tonnu lielo 4-mastu barku

g. augustā uzsāk savus braucienus, bet Ziemeļvācu Lloids savām vajadzībām iegūst „Magdalēnu Vinnen“ un pārkristī to par „Kommodore Johnsen“. No aprādītā būtu jāsecina, ka vācu jūrskolas labi apgādātas ar skolas kuģiem. Apstākļi patiesībā ir mazliet citādi. Visiem vācu skolas kuģiem ir viens liels launums: mācības maksa pārāk augsta. Par 1 gadu jāmaksā apm. £ 50, tādēļ mazturīgu vecāku bērniem tie nav pietami. Šā ie-



Norveģijas skolas kuģis „Tordenskiolds“.

„Privallu“ un 1926. g. 2678 tonnu lielo 4-mastu barku „Padua“. Uz abiem kuģiem iekārtotas vietas apm. 40 audzēkņiem. Otrā burinieku rēdereja F. A. Vinnen, kas agrāk sacentās ar „P.“ līniju pirmās vietas dēļ buru kuģniecībā, būvē 3476 reģ. tonnu lielo „Magdalēnu Vinnen“ un 1859 reģ. tonnu lielo 5-mastu barkentinu „Verneru Vinnen“. Pēdējais kuģis atšķiras no pārējiem buriniekiem ar savu pārāk neparasto takelāžu. „V. Vinnenam“ priekšējā un trešajā mastā ir rājas, bet otrais, ceturtais un piektais masts tikai ar gafelzēģelēm. Abos kuģos iebūvēti spēcīgi dizelmotori, kādus lietā uz zemūdenēm.

Ar Laeisz'a un Vinnen'a kuģiem vāciešiem ir atkal burinieki, uz kuriem jaunie jūrnieki var izbraukt savu cenzu. Nesnauž arī vācu skolas kuģu sabiedrība. Tā pasūta 1257 reģ. tonnu lielu mācības kuģi „Schulschiff Deutschland“, kas 1927.

mesla dēļ arī vācu skolu kuģu sabiedrības pirmais kuģis „Lielhercogiene Elizabete“, kas speciāli būvēta jūrnieku apmācīšanai, gul'noenkurēta pie Finkenvarde-
ra jūrskolas. Jūrā brauc tikai „Schulschiff Deutschland“.

Kara flotes virsnieku apmācībai Vācijai ir trīsmastu barka „Gorch Fock“, kas būvēta 1933. g. nelaimīgās „Niobes“ vietā. „Niobe“ 1932. g. 26. jūlijā, braukdamā ar visām burām, brāzmainā vējā apgāzās Baltijas jūrā pie Fērnas, un daudz laužu gāja bojā, jo no 109 personām izglābās tikai 40.

Piegriežoties Skandināvu valstīm, jāatzīst, ka tās visas labi apgādātas ar krietniem skolas kuģiem. Tas diezgan labi saprotams, jo neviena Eiropas tauta nav ciešāki saistīta ar jūru kā norveģi. Norveģijā gandrīz katrā ģimenē kāds tuvinieks pelnās jūrā, tādēļ arī viņi cienī vecās vikingu slavenās tradīcijas un se-

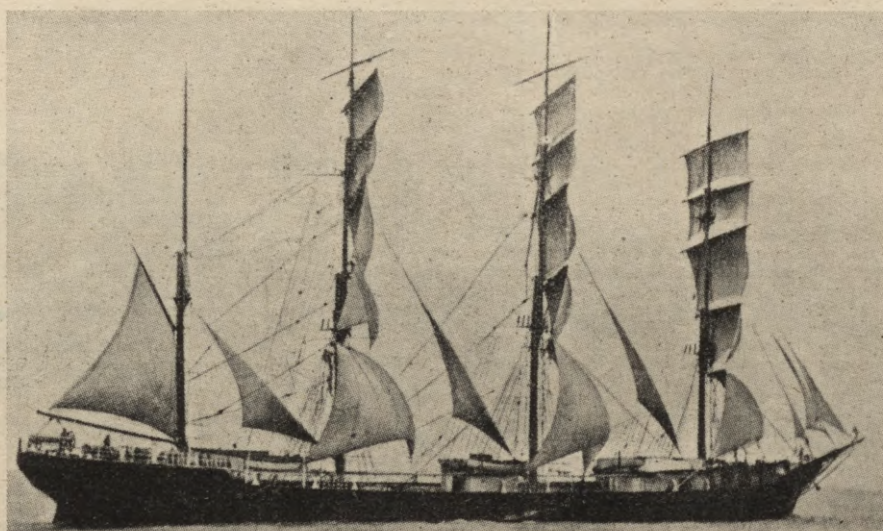
višķi nopietni rūpējas par savu jauno jūrnieku apmācīšanu jūrnieku gaitām uz buriniekiem. Visiem norveģu jūras virsniekiem un tirdzniecības kuģu vadītājiem jābūt ar noteiktu burinieku praksi. Šā uzdevuma veikšanai ir nodibinātas vairāk vietējās organizācijas Oslo, Bergenā un citās ostās.

Oslo skolas kuģu organizācijai jau ilgus gadus pieder 119 tonnu liela briga „Staatsraad Erichsen“, kas būvēta 1859. gadā. Pagājušā gadā tā pasūtīnāja jaunu skolas kuģi, kuģā iebūvēs 200 IHP dīzelmotoru. Jaunā kuģa garums būs 200

„Sörlandet's“ dodas tālos okeana braucienos, bet nepārvadā kravas, jo tas iekārtots tikai jauno jūrnieku apmācībai. 80 audzēkņi, kas sadalīti divās sardzēs, veic visus kuģa darbus, izņemot ēdienu gatavošanu, šim darbam uz kuģa vairāki pavāri un apkalpotāji, bet diviem audzēkņiem no katras sardzes arī jābūt klāt. Apmācības laiks uz šā skolas kuģa 5 mēneši.

1933. g. „Sörlandet's“ reprezentēja Norveģiju Čikago pasaules izstādē.

Zviedrijā par jaunu kuģu vadītāju apmācību interesējas Abrāma Ridberga



Zviedrijas apmācības kuģis „C. B. Pedersen“.

pēdas, platums 31 p., un to takelēš par pilnkuģi. Uz kuģa būs vietas 100 audzēkņiem, un tas dosies tālos braucienos.

Bergenā organizācijai pieder prāvaks kuģis „Staatsraad Lehmkuhl“. Tas ir agrākais vācu skolas kuģis „Lielhercogs Fridrihs Augusts“. 1914. g. būvētā baraka ar 1700 reģ. tonnu lielu tilpību.

Kristiansanda organizācija tomēr pārspēj abas augšējās, jo tai ir prāvi līdzekļi un pieder skaistais pilnkuģis „Sörlandet“, kaut arī šā 1926. g. būvētā kuģa tilpība ir tikai 577 reģ. tonnu. Jāapbrīno norveģu labprātīgie ziedojumi savai jūrniecībai. Mazā Kristiansanda diezgan īsā laikā savāca £ 50.000 skolas kuģa vajadzībām. Šāda sajūsma izskaidrojama ar norveģu lielo mīlestību un ticību jūrai. Gadu simteņiem ilgi norveģu jūrnieki ir ieņēmuši redzamu vietu lielo kuģniecības tautu starpā un grib arī turpmāk paturēt šo izcilo stāvokli.

fonda pārvalde. A. Ridbergs bija bagāts Stokholmas tirgotājs un kuģu īpašnieks, kas savā testāmentā novēlēja prāvu kapitālu jūrskolas dibināšanai un jauno jūrnieku apmācīšanai jūras praktikā. A. Ridbergs mira 1845. g., bet jūrskolas vajadzībām viņš novēlēja arī kādu tukšu laukumu Stokholmas centrā, kas vēlāk kļuva ļoti vērtīgs. Pagāja ilgāks laiks, kamēr nokārtoja sarežģīto mantojuma lietu un tikai 1850. gadā iesāka izpildīt testāmenta noteikumus. Fonda pārvaldi nodibināja ar īpašu karalisku chartiju un tanī piedalās arī valdības pārstāvis. Cildenā ziedotāja vēlēšanos zviedri izpilda ar tādu sajūsmu, ka valdība atstāj visu ricību par fonda līdzekļiem privātai ierosmei.

Par pirmo skolas kuģi Ridberga fonda pārvalde iegādājās mazu brigu „Kārli Johānu“. Pēc dažiem gadiem mazais kuģis nespēja vairs uzņemt visus kandidātus,

kas pieteicās, tādēļ 1912. gadā to pārmaiņīja pret prāvāku burinieku ar pilnkuģa takelāžu. Godinādami lielā labdarā pieņemu, jauno kuģi nokristīja par „Abrāmu Ridbergu“.

1929. g. rosīgā organizācija nopirka vēl lielāku kuģi: 4-mastu barku „Star of Greenland“, iekārtoja skaisto burinieku par pirmās šķiras skolas kuģi un pārdēvēja atkal par „Abrāmu Ridbergu“. Šis kuģis pārvadā kravas, tāpat kā parastie

katru gadu dodas uz Austrāliju. Lai audzēkņi redzētu vairāk jūras un viņiem būtu lielāki piedzīvojumi, „C. B. Pedersens“ ir gandrīz vienīgais burinieks, kas nereti brauc caur Panama kanāli, protams, velkoņa tauvā.

Otrs ievērojams zviedru burinieks ir skaista 4-mastu barka „Beatrise“, kas 1928. gadā sacentās ar „Hercogieni Ceciliju“, braucienā no Austrālijas uz Eiropu. Arī uz šī kuģa daudz zviedru jūrnier-



Zviedrijas kara flotes mācības kuģi „Najada“ un „Jarrama“ un angļu apmācības kreiseris „Frobisher“.

buŗu kuģi un braukā starp Eiropu un Austrāliju. Kuģa komandā ir 5 virsnieki, 7 stjuarti un 40 mācekļi. Mācekļu vecums no 16—20 gadiem. Gandrīz visi mācekļi pirms pāriešanas uz skolas kuģa jau braukuši jūrā uz tvaikoņiem. Apmācības laiks uz skolas kuģa ir viens brauciens apkārt zemes lodei, kas parasti ilgst 9—12 mēnešus. Atsevišķos gadījumos dažiem audzēkņiem atļauj arī vēl otru braucienu. Apmācības maksa apm. 1000 latu gadā. Par audzēkņu nodarbināšanu uz skolas kuģa ir izdoti īpaši noteikumi, tomēr zviedru kuģu īpašnieki ļoti cienī „Abrāma Ridberga“ audzēkņus.

Citi zviedru jūrnieru izkalpo savu burinieka cenzu uz apmācības kuģa „C. B. Pedersena“. Tas ir agrākais itāļu „Emanuele Accame“, būvēts 1891. g., tilpība — 2142 reģ. tonnu. Šī cēlā barka parasti

ku izkalpo savu braukšanas laiku, lai varētu iegūt stūrmaņa diplomu.

Zviedrija savus kara flotes virsniekus apmāca uz burinieka „Af Chapman“. Tas ir agrākais angļu tirdzniecības kuģis „Dunboyne“, būvēts 1888. gadā. Šis diezgan vecais kuģis tomēr vēl dodas tālos braucienos. Kadetu apmācībai buru praktikā zviedriem ir vēl trīs mazāki zēģelnieki: „Najadens“, „Jarramas“ un „Falkens“. Abu pirmo kuģu tilpība ir apm. 350 tonnas, bet „Falkens“ ir tikai 140 reģ. tonnu liels.

Dānijā, tāpat kā pārējās Skandināvijas valstīs, vēl stingri ievēro vecās jūrnieru tradīcijas un apmāca savu kuģu vadītājus uz buriniekiem, kuŗu skaits arvien plok un kas drīz varbūt būs galīgi pazuduši no visām septiņām pasaules jūrām.

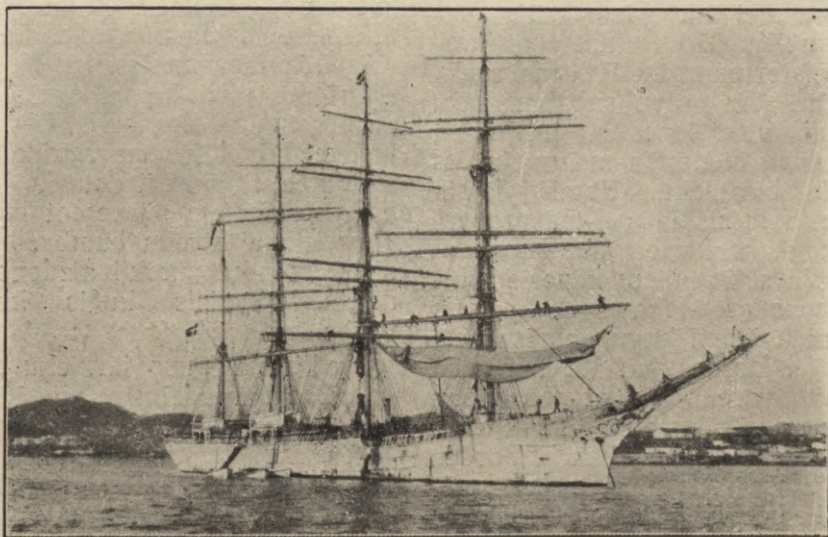
Dāņi it kā paredzēdami buņu kuģu drīzu izbeigšanos jau pirms pasaules kara iesāk savus jaunos jūrniekus apmācīt arī uz skolas kuģiem. 1907. g. liela dāņu tvaikoņu rēdereja „Apvienotā kuģniecības sabiedrība“ pasūtīja prāvū 4-mastu barku „Vikingu“*) skolas kuģa vajadzībām. Staltā kuģa tilpība bija 2952 reģ. tonnas un tas bija Dānijas lepnums, jo par „Vikingu“ pārāka burinieka nebija nevienai kaimiņu tautai.

Redzēdami, ka „Vikings“ sekmīgi veic savu uzdevumu, otra lielākā Dānijas rēdereja „Rītāzijas sabiedrība“ 1914. g. pasūta Anglijā vēl prāvāku burinieku, ko

vārs, pavāra palīgs, maizes cepējs, stjuarts, 2 bocmaņi, galdnieks, buņu šuvējs, bezdrāts tēlegrafists un 60 audzēkņi.

1928. g. ceļā no Buenos-Airesas uz Melburnu Austrālijā skaistais kuģis ar visiem laudīm bez vēsts pazuda. Vēl līdz šai dienai nav noskaidroti apstākļi, kādos norisinājās lielā okeana traģēdija un kādēļ aizgāja bojā apbrīnojamais burinieks.

Apmācību Dānija tagad izdara uz lieliski iekārtota un stalta pilnkuģa „Danmark'a“. Kuģa tilpība 1430 reģ. tonnu, un tas būvēts 1933. g. uz Dānijas kuģniecības ministrijas pasūtījumu. Staltajam buriniekam spēcīga palīgmašīna, tāpat kā



Dānijas bijušais skolas kuģis „Vikings“.

saņēmu gan tikai pēc kara. Jauno skolas kuģi dāņi nokristī par „Kopenhagenu (Kobenhavn)“. Tā ir lieliska 5-mastu barka. Tilpība — 7900 kravas tonnu un buņu laukums 56.000 kvadrāt pēdu. Tik lielu buņu kuģi angļi nekad agrāk nebija būvējuši. „Kopenhagenam“ nebija sāncenša, tādēļ to atzina par vismodernāko, lielāko un ātrāko pasaules burinieku. Mērenā vējā ar burām vien kuģis skrēja 11 mezglus stundā, bet stiprā vējā nereti 16 mezglus. Kuģim bija arī 500 BHP 4-cilindru dīzeļmotora palīgmašīna, ar ko bez burām varēja braukt 6 mezglus stundā.

Iekams kuģis devās pirmā braucienā Kopenhagenas ostā uz tā ieradās Dānijas karalis ar karalieni un to apmeklēja apm. 12.000 personas.

„Kopenhagena“ komanda bija 80 personu liela: kapteinis, 4 stūrmaņi, instruktors, ārsts, divi mēchaniki, ellotājs, pa-

*) Priekš dažiem gadiem gāja bojā.

otram pilnkuģim „Georg'am Stage“, kas būvēts 1935. g. pārdotā „Joseph'a Conrad“ vietā.

„Danmark's dodas tālos okeana braucienos, bet „Georgs Stage“, kura tilpība ir tikai 298 reģ. tonnas, braukā Baltijas un Ziemeļjūrā. Uz tās tomēr mācās apm. 80 zēnu. Zēnu parastais vecums 14—16 g.

Polija, iegūdamā Gdīnu, kļūst par jūras valsti, un skolas kuģu ziņā seko pārējo kuģniecības valšķu paraugiem. Savu jauno jūrnieku apmācībai tā ir iekārtojusi skaistu pilnkuģi „Dar Pomorza“. Tas ir agrākais vācu „Princis Eitel Fridrich“, kas būvēts 1909. g. Hamburgā. Kuģa tilpība 1620 reģ. tonnu un tani iebūvēta stipra palīgmašīna, lai jaunajiem tirdzniecības kuģu vadītājiem būtu izdevība iegūt nevien krietnu burinieka prakti, bet viņi varētu iepazīties arī ar mēchanisku dzinēju. „Dar Pomorza“ domāta vairāk tirdzniecības jūrnieku apmācī-

bai nekā kara flotes virsnieku vajadzībām. Savus kara flotes virsniekus Polilija apmāca uz 3-mastu šonera „Iskra“, ko tā 1927. g. nopirka Holandē. „Iskras“ tilpība 560 tonnas un par palīgmašīnu spēcīgs motors.

Padomju Krievijai arī ir savs skolas kuģis — burinieks. Tā ir agrākā angļu 4-mastu barka „Lauriston“, kas tagad pārdēvēta par „Tovariščs“. Kuģis būvēts 1892. g. un tā tilpība ir 2472 reģ. tonnu. Sākumā to izlietāja kara un tirdzniecības jūrnieku apmācībai, bet pēdējā laikā tā nezināmu iemeslu dēļ stāv dikā.

Francijas valdība līdz deviņpadsmitā gadsimta beigām piemaksāja saviem buru kuģiem 170 frankus par katru brutto reģistertonnu un 1000 nobrauktām jūrjūdzēm. Ar prāvo pabalstu buru kuģniecība bija visai ienesīga un tādēļ franču rēderejām piederēja prāvs skaits lielu un staltu burinieku. Sevišķi jāmin A. D. Bordes'a brīnišķīgās 4-mastu barkas un pilnkuģi, ar kuriem pat Hamburgas F. Laeisz'a slavenajiem kliperiem bija grūti sacensties. Iekams F. Laeisz's 1895. g. nolaida ūdenī savu aprīnojamo „Potosi“ A. D. Bordes jau 1890. g. bija uzbūvējis savu vareno 5-mastu burinieku „France“, kuŗas tilpība bija 6200 kravas tonnu. Pēc vācu „Preussena“ Bordes 1913. g. izlaiž jūrā pasaules lielāko burinieku 5-mastu barku „France II“, kas ar savu tilpību mazliet pārspēj „Preussenu“. Skaistais kuģis gāja bojā 1922. g. Klusā okeanā. Bordes'a rēdereja būvēja nevien jaunus kuģus, bet vēlāk uzpirka arī labākos angļu buriniekus, tā sakopodama zem sava karoga Francijas lielāko buru floti. Ārējā izskata, tilpības un ātruma ziņā vāciešiem nekad neizdevās tos pārspēt. Bordes'am piederēja 45 prāvi burinieki, bet Laeisz'am tikai 15. Skaitlā flote gāja bojā kara laikā, jo no 1914.—1919. g. Bordes zaudēja 22 kuģus ar apm. 50.000 tonnām koptilpību un pat vienīgo 6265 tonnu lielo tvaikoni „Magellanu“, kas viņam piederēja, nogremdēja vācu zemūdene. Laikam neviena kuģniecības sabiedrība necieta tik lielus zaudējumus kā Bordes.

Pasaules karam beidzoties, sabiedrotie pārņēma arī Vācijas tirdzniecības floti, kā kompensāciju par kuģiem, ko vācu zemūdenes bija nesaudzīgi iznīcinājušas. Burinieki tomēr savu uzdevumu, kā noteikts faktors starptautiskā preču pārvašanās, bija beiguši, to vietas ieņēma preču tvaikoņi-trampī un franču kuģu

īpašniekiem buru kuģu ekspluatācija vairs neatmaksājās. Neatjaunoja arī subsidijas par nobraukto jūras jūdzi, bet izdeva tādas darba aizsardzības likumus, ka franču burinieki vairs nespēja sekmīgi sacensties ar pārējo tautu buru kuģiem, un staltie franču kliperi beidza eksistēt. Francija tomēr gribēja arī savus jaunus jūrniekus apmācīt burinieku praksē, tādēļ nodibinājās īpaša sabiedrība „Société des Navires-Ecoles“. Šai sabiedrībai nodeva lepno 4-mastu barku „Pola“, ko pārņēma no vāciem. Staltais kuģis ar 3100 tonnu tilpību bija vēl gluži jauns, jo to ielaida ūdenī tikai 1916. gadā. Franči to iekārtoja par skolas kuģi un pārkristīja par „Richelieu“. Jaunā skolas kuģa mūžs tomēr bija diezgan īss. 1926. g. iekraujot L'Orientā piķa krāvu, trešā tilpnē notika drausmīga eksplozija, kas nosīta divus melnos blīvētājus un vairāk par 30 citus ievainoja. Sākumā domāja, ka tā ir launa atriebība, jo pārņemot kuģi no vāciem, tilpnē atrada bumbu, bet vēlāk atzina, ka piķa putekli aizdegoties eksplozējuši. Staltais kuģis kļuva pilnīgs vraks.

Beļģijā jauno jūrnieku paaudzi zem valdības uzraudzības apmāca grūtājam jūrnieku gaitām uz glīta 3-mastu šonera „Mercatora“. Kuģa tilpība 1050 tonnas, tas būvēts 1932 g. un tam palīgmašīna ar lielu jaudu. Uz „Mercatora“ vietas 70 kadeti ar virsniekiem, instruktoriem un apkalpotājiem. 1903. gadā kuģu vadītāju apmācību uz buriniekiem Beļģijā iesāka kāda privāta organizācija „Association Maritime Belge“, kas iegādājās par pilnkuģi takelēto „Comte De Smet De Mayer“. 1906. gadā šis kuģis ar daudz laudīm gāja bojā. Bojā gājušā kuģa vietā sabiedrība tūlīt nopirka citu kuģi un deva tam to pašu vārdu.

Jaunais kuģis vairs nebrauca jūrā, bet gulēja mierīgi noenkurēts ostā. Tālbraucēju praktikā jaunus jūrniekus apmācīja uz 4-mastu barkas „L'Avenir“, ko 1932. g. pārdeva somiem.

Tagadējā skolas kuģa „Mercatora“ darbība ir saskaņota ar labi iekārtotu jūrskolu Šeldtā, kas atrodas netālu no Antverpenes.

Itālija savu jūrnieku apmācībai piegriez sevišķu vērību. Nākošie tirdzniecības kuģu vadītāji mācās uz buriniekiem, kas braukā Vidusjūrā. Lielākais skolas kuģis „Patria“ dodas arī pāri Atlantijas okeanam. Tas ir 1923. g. Vācijā būvētais 5-mastu šoneris „Susanne Vin-

nen". Kuģī iebūvēti spēcīgi dīzelmotori un 1930. g. to ieguva „Societa di Navigazione Nazario Suro“. Uz „Patria's“ vienmēr prāvs skaits audzēkņu. Tā pārvadā kravas un parasti braukā starp Itālijas un La Plata grīvas ostām.

parauga ar divām baltām lielgabalu lūku rindām, lai arī ar ārējo izskatu, kas atgādina pagājušā gadusimta brīnišķīgās fregates, ietekmētu jauno kadetu jūtas.

Portugales jūrnieki burinieku praksi iegūst uz skolas kuģa „Sagres“.



Brazīlijas skolas kuģis „Almirante Saldanha“.

Kara flotes jūrniekus Itālija apmāca uz „Cristoforo Colombo“ un „Amerigo Vespucci“. Tie ir tiešām apbrīnojami kuģi, kas būvēti 1928. un 1931. g. uz Itālijas valdības pasūtījumu. Abos kuģos iebūvēti lieliski elektriskie dīzelmotori, lai jaunie virsnieki varētu pamatīgi iepazīties ar mašīnām, ar kurām viņiem būs jārikojas uz zemūdenēm. Bez spēcīgajām mašīnām abiem kuģiem ir arī smaga buru takelāža. Īpatnēji būvēto kuģu melnie korpusi nokrāsoti pēc veco kara kuģu

Tas ir agrākais vācu žēģelnieks „Rickmer Rickmers“, kas būvēts 1896. g., bet 1927. iekārtots apmācības kuģa vajadzībām.

Dienvidslavijas kara flotes virsnieki mācās uz skolas kuģa „Jardana“.

Spānijas skolas kuģi ir 1896. g. būvētā „Galatea“, agrākais angļu „Glenlee“ un 4-mastu šoneris „Juan Sebastian de Elcano“. Pēdējais ir ļoti skaists kuģis, kas 1928. g. būvēts tikai skolas kuģa vajadzībām.

Grieķijai ir skolas kuģis „Ares“

kas 1927. g. būvēts Francijā „Ares'a“ buru laukums 16.000 kvadrātpēdu un bez tam vēl spēcīgas jaudas palīgmašina.

Somijai pagaidām vēl tik daudz burinieku, ka tirdzniecības flotes jūrnieku apmācībai nav vajadzīgi īpaši skolas kuģi. Cenzu diploma iegūšanai var izbraukt uz Gustava Eriksena un citu sabiedrību buru kuģiem, kuŗu komandas komplektējas tikai no jauniem jūrniekiem. Perso-

kaŗa flotes virsnieku apmācībai Somijai ir aprīnojami skaists burinieks „Suomen Joutsen“, tulkojumā: „Somijas gulbis“, kas godam valkā cēlā ūdens putna vārdu. Tas ir agrākais franču „Laennec“ un vēlākais vācu apmācības kuģis „Oldenburgs“. 1931. g. skaisto pilnkuģi nopirka Somija.

Dienvidamerikas lielākajām valstīm arī ir burinieku skolas kuģi.



Japānas skolas kuģis „Kaivo Maru“.

nāla jaunums varbūt nebūtu lielākais launums, ja arī komandas locekļu skaits nebūtu pārāk mazs. Uz šiem buriniekiem katram nepilngadīgajam jauneklim parasti jāstrādā par diviem piltiesīgiem matrožiem. Slavenās „Hercogienes Cecilijas“ komanda kādā braucienā no Austrālijas uz Eiropu bijusi tikai 19 personu liela: kapteinis, 2 stūrmaņi, bocmanis, galdnieks, buru šuvējs, pavārs un 12 zēni. Ja zinām, ka šā kuģa smago un lielo buru kārtīgai apkalpei vajadzīgi apm. 30 krietni jūrnieki, tad varam iedomāties, cik grūta skola jāiziet katram somu jūrniekam, kas grib iegūt kuģa vadītāja tiesības.

Brazīlija savus jūras virsniekus agrāk apmācīja uz „Benjamina Constant'a“, bet tagad uz glītās 4-mastu barcentinas „Almirante Saldanha“, kas būvēta 1933. g. Kuģim stipra palīgmašina, bet parasti tas brauc tikai ar burām.

Argentīnai bija brašs pilnkuģis „Presidente Sarmiento“, kas tagad aizstāts ar modernu kreiseru. Uz „P. Sarmiento“ mācījās 400 zēnu.

Čīle vēl uztur skolas kuģa vajadzībām staltu burinieku „General Baquendano“.

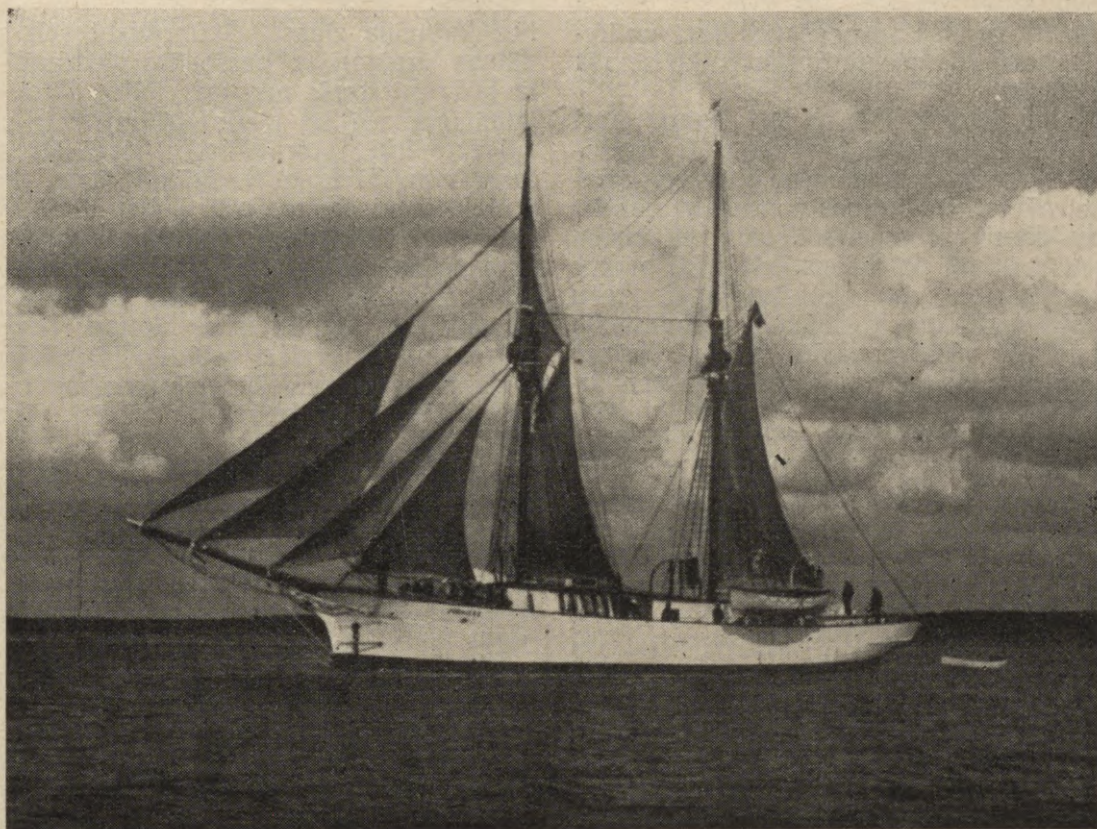
Ziemeļamerikas Savienotās Valstis savu tirdzniecības kuģniecības jūrnieku apmācību ir nokārtojušas citādi nekā pārējās tautas. Fede-

rālā valdība nodod atsevišķiem štātiem vajadzīgos kuģus, un tad katrs štāts noorganizē jauno jūrnieku apmācību pēc saviem ieskatiem. Šā plāna nolūks, lai katru amerikāni, kas grib kļūt jūrnieks, apmācītu par velti. Par nelaimi daudz zēnu nemaz negrib kļūt jūrnieki, bet iestājas skolas kuģu dienestā, lai redzētu svešas zemes.

praktiku, bet viņiem jāapmierinājas tikai ar apmācību uz tvaikoniem, jo angļiem vairs nav burinieku.

Mazo kara flotes burinieku skaits tagad izsīcis arī Amerikā, tādēļ daži štāti jau lietā tvaikonus skolas kuģu vajadzībām.

Japānai pieder četri stalti burinieki savu kuģu vadītāju un mēhāniķu apmācībai, tādēļ nepārspilējot jāsaka, ka tai



Latvijas skolas kuģis „Jūrnieks” 19. maijā uzsāks šī gada apmācības braucienu; 23. maijā „Jūrnieks” atstās Rīgas ostu un dosies uz Klaipēdu. Skolas kuģa gaitas turpināsies no Klaipēdas uz Ventspili, Helsingborgu, Liepāju, Moonsundu un Kuivasti. „Jūrnieks” atgriezīsies Rīgā ap 28. jūliju, un apmācības, cik paredzams, noslēgsies 31. jūlijā.

Vairāk gadus kara flote aizdeva štātiem mazus kuģus, kam bija gan palīgmašīnas, bet kas parasti brauca ar burām. Kad šie kuģi ieradās Anglijā, tad angļu jūrnieki jūsmoja par tiem un arī vēlējās tādus, jo amerikāņu kadetiem esot lieliska izdevība iepazīties ar tvaika mašīnām. Šīs zināšanas viņiem būšot ļoti noderīgas turpmākā darbā uz tvaikoniem, turpretī angļu audzēkņiem jānokalpojo savs braukšanas cenzs tikai uz buriniekiem, kas neesot pareizi. Vēlāk angļi grozīja savus uzskatus šīnī jautājumā un žēlojās, ka amerikāņu jauniešiem jūrniekiem lieliska izdevība iegūt krietnu buru

ir vispārākie skolu kuģi pasaulē. „Nippon Maru” un „Kaivo Maru” būvēti tikai pēdējos gados. Abiem spēcīgas dīzeļmotoru palīgmašīnas. Divi agrākie „Taisei Maru” un „Skintoku Maru” ir mazliet vecāki. Jauno kuģu tilpība 4000 reģ. tonnu. Uz katra kuģa 17 virsnieki, 49 jūrnieki un 120 kadeti. Skaistie kuģi apgādāti ar visjaunākajiem un modernākajiem navigācijas instrumentiem un citiem tehnikas sasniegumiem. Vispār zināms, ka studentiem Japānā nav vieglas dienas, bet vēl neapskaužamākas ir jūras kadetu gaitas. Viņiem nevien grūti jāstrādā jūrā, bet pārāk intensīvi jāmacās malā kol-

ledžā. Apmācība uz šiem lieliskajiem kuģiem pilnīgi brīva, bet grūti iekļūt izredzēto starpā, jo kvalifikācijas standarts augsts, un aspirantus stingri sijā. Kā klā-

ja, tā mašintelpu administratīvais personāls mācās uz šiem kuģiem. Blakus navigācijas zināšanām jāmacās arī kara lietas.

Paskaidrojumi pie muitas likumu 992. un 993. pantiem zīmējoties uz viņa saturu un redakciju.

Kontrabandas apkaņošanas lietā uz kuģiem redakcijai piesūtīts raksts, ko zemāk ievietojam:

Muitas likumu 992. un 993. panti, kuri pie zināmiem apstākļiem zināmām personām piedraud ar viņām nelabvēlīgām sekām, pēc savas būtības nav nekas cits kā sodu likumi sui generis. Tas ar skaidrību izriet arī vēl no tā apstākļa, ka blakus kontrabandas preču konfiscēšanai, kurū varētu uzskatīt par zināmu kompensāciju valstij par viņai nodarītu vai nodarāmo zaudējumu, apejot muitas nodokļa samaksu, šie likuma panti paredz tajos minēto personu sodīšanu nesamērīgi ar tiem zaudējumiem, kuri valstij varētu celties caur muietojamu vai ievēšanai aizliegtu preču ievēšanu valstij bez attiecīga muitas nodokļa samaksas.

Kā katram likumam, arī muitas likumam ir savs nolūks un proti — valsts fiskālo un saimnieciski-polītisko interešu aizstāvēšana. Nosakot muitas likumu 992. un 993. pantos sankciju par muitas likumu nosacījumu neizpildīšanu, likumdevējs kā visos krimināllikumos varēja vadīties tikai no trim nolūkiem: 1) atbaidīt katru, kam nāktos darboties ar muitas likumu aizsargāto interešu sfērā, no muitas likumu nosacījumu pārkāpšanas; 2) dot gandarījumu valstij par viņas interešu aizskaršanu un 3) pārmācīt un sodīt vainīgos par valsts interešu pārkāpšanu. Lai noskaidrotu, vai ar muit. lik. 992. un 993. pantiem viņu tagadējā redakcijā šie nolūki ir piepildīti, būtu jāapstājas atsevišķi pie katra no tiem.

Abi apskatāmie panti bez šaubām pēc savas būtības spēj atbaidīt jeb pareizāki iebiedēt valsts iedzīvotājus un pamudināt tos atturēties no muitas likumu nosacījumu pārkāpšanas, bet protams, vienīgi tiktāl, ciktāl tas atkarās no viņu pašu gribas un ciktāl tas ir viņu spēkos. Turpretim 992. panta 1. un 3. pktā un 993. pantā kuģu kapteiņiem piedraudēts ar sodu par to, ka pie kuģa komandas piederušās personas paslēpušas kuģī kontrabandas preces, nodevušas tādas preces citiem kuģiem vai nogādājušas tādas malā

bez kapteiņa ziņas. Acīmredzot šeit zināmas kategorijas personām piedraudēts ar sodu par trešo personu rīcību. Pacelas jautājums, vai šis piedraudējums var sasniegt mērķi. Vairākkārt ir aizrādīts, ka kapteinim, kā kuģa vadītājam jāzin, kas notiek uz viņam uzticētā kuģa, kādēļ varētu nākt uz domām, ka caur ģenerālo prevenciju kapteiņi būtu pamudināti ciešāki raudzīties, ko dara viņa kuģa laudis, lai novērstu konfliktus ar likumu. Tas tā tomēr nav, it sevišķi ņemot vērā pēdējos gadu desmitos radušās pārgrozības kapteiņu stāvoklī, kuģu laužu tiesībās un pienākumos un teknikā.

Agrāk kapteinis bija kuģa neaprobežots saimnieks, kuram piederēja liela vara, no kura atkarājās katrs viņam padoto laužu spertais solis, kurš pat varēja piemērot miesas un brīvības sodus. Tagad tas tā nav. Kapteiņa tiesības ir stipri aprobežotas un ja ieskatās tagadējā likumā par jūrniekiem, tad redzam, ka no kapteiņa tiesībām un arī pienākumiem, kā disciplīnas, tā arī audzināšanas ziņā, ir palicis tikai visnepieciešamākais. No otras puses, kuģa laužu tiesības ir stipri palielinājušās. Arī jūrniekiem ievestais 8 stundu darba laiks ostās devis jūrniekiem iespēju izlietot to pēc savas patikas. Tādēļ arī jājautā, kā gan kapteinis lai izseko visiem saviem kuģa laudim, ko tie katrs dara un ko un kur katrs ko noslēpi. Beidzot paši kuģi stipri pārvērtušies, sekojot tehnikas attīstībai. Ja agrākos laikos kuģis bija sadalīts samērā nedaudzās telpās, tad tagad modernie kuģi, gan viņu lielo apmēru, gan visādu labierīcību dēļ, iedalīti simtiem nodaļās, telpās un kambaros, kurus iesnējams noslēpt saiņus un priekšmetus tā, ka kapteinim pēc iziešanas no katras ostas dienām ilgi būtu jāpārmeklē kuģis, vai tajā nav paslēpti neatļauti priekšmeti. Šķiet, ka ilgāk pie šī jautājuma nebūtu jākavējas, lai konstatētu, ka kapteiņi pat pie labākās gribas nevar izsekot saviem kuģa laudim.

Bet ja tas nu ir tā, kā nupat minēts, t. i., ja kapteiņu varā nav aizsargāt kuģi no kontrabandas preču noslēpšanas tajā, kā

gan varētu piepildīties likumdevēja nolūks atbaidīt kapteiņus no kuģu laužu pārkāpumiem? Acīmredzot neiespējama lieta, ar ko tad arī jāatzīst, ka šis galvenais soda likuma nolūks nav izpildīts.

Otrais likuma nolūks — gandarījums valstij. Reiz valsts konfiscē atrasto kontrabandas precis, šķiet, valsts saņem gandarījumu šīs preces vērtībā un tieši vainīgais zaudē tajā ieguldītos līdzekļus. Valsts gandarījums nevar aiz tiri ētiskiem iemesliem palielināties ar to, ja par vainīgā rīcību cieš cita nevainīga persona, kurai likumdevējs uzliek nesamērīgi smagu atbildības nastu. No tā redzams, ka arī šis otrs soda likuma pamatnolūks nav piepildīts.

Beidzot trešais — vainīgās personas sodīšana, pārmācīšana un atbaidīšana no turpmāka likuma pārkāpuma. Krimināltiesību stūrakmens ir tas princips, ka katrs atbild par savu vainu un otrādi — nevienam nav uzliekams sods par cita vainu. Tādēļ arī kapteinis nevar nest atbildību par savu kuģu laužu likuma pārkāpumiem. Dažkārt aizrādīts, ka kapteinim kā kuģa vadītājam esot jāzin, kas notiek uz viņam uzticētā kuģa un tādēļ viņam jānes atbildība. Kā jau augstāk aprādīts, šīs domas ir maldīgas, jo kapteinim fiziski nav iespējams šajā virzienā apkarot savu kuģa laužu pretlikumīgo rīcību.

Ja likumdevējs piedraud ar bargu sodu katrai personai, kuģa pārkāpj likumu, tad likums sasniegs mērķi vienīgi tajos gadījumos, kad vainīgais būs atrasts. Pie kuģa komandas piederīgā persona, vai personas, kuģas uznes uz kuģa kontrabandai nodomātu precis un tur to nevienam citam nepamanot noslēpj, nenes nekādu risku, ciktāl tas zīmējas uz muit. lik. 1054. pantā paredzēto sodu. Risks aprobežojas vienīgi ar preces vērtību. Tādēļ arī sods, ko uzliek vainīgā neatrašanas gadījumā kapteinim, nesasniedz mērķi, jo to izcieš nevainīga persona. Tā tad no speciālprovencijas principa viedokļa muit. lik. 992. un 993. panti ciktāl tie attiecas uz kapteini ir pilnīgi neattaisnojami.

Taisni otrādi. Kuģa komanda, zinādama, ka viņai nekāds launums par kontrabandas noslēpšanu nedraud, allaž jūtas pamudināta izmēģināt savu laimi, lai nopelnītu. Ar to likums panāk taisni pretējo. Lai to novērstu, muitas likumu 992. un 993. panti būtu grozāmi tādā kārtā, ka par paslēptu kontrabandu atbild tās personas, kuģas apdzīvo, vai kuģu pārziņā

atrodas telpas, kuģas atrasta kontrabanda, jeb ja telpas, kuģas tā atrasta, atrodas kopējā lietošanā — viss kuģa personāls. Materiāla atbildība būtu sadalāma proporcionāli katras kuģa dienestā stāvošās personas algas apmēram. Pret šādu redakciju savā laikā izteicies muitas departaments, aizrādot, ka tā būšot pārkāpts princips: ka nevienam nav uzliekama atbildība par citu vainu. Domājot pavirši, varētu justies pamudināts piekrist muitas departamenta domām, bet iedziļinoties jautājumā, būtu gan jāatzīst pretējais.

No nupat minētā priekšlikuma tūlī jau jāizdala tie gadījumi, kuģos kontrabanda atrasta telpās, kuģas nodotas zināmu personu pārziņai vai uzraudzībai, vai kuģas atrodas zināmu personu lietošanā. Nav šaubu, ka reiz telpas nodotas kādu personu pārziņā, tad šīs personas var tās uzraudzīt un gādāt, lai telpās nekā noslēptu un ja telpās arī ko atrastu, tad jau uzraugošās personas ir vainīgas. Tas pats būtu sakāms par telpām, kuģas zināms daudzums cilvēku apdzīvo. Nav noslēpums, ka, ja kāds no kuģa laudīm dzīvojamās telpās noslēpj kontrabandu, pārējie laudis to mana un zin, bet apzinādamies, ka par to viņiem nekas nedraud, viņi vainīgo kollēgu parasti neizdod. Ja turpretim viņi zinātu, ka par viņa biedra vainu nāksies atbildēt arī pārējiem, viņi nevien vainīgo neizdos, bet gan raudzīsies uz to, lai neviens no kollēgām kopējās telpās kontrabandu neslēptu. Jāatzīmē, ka iespējama konstrukcija, ka par telpām, kuģas ierādītas dzīvošanai zināmam skaitam personu, tās arī nes atbildību. Tā tad šie divi gadījumi nemaz nerunā pretim principam, kura dēļ muitas departaments atradis par nepieņemamu attiecīgo pantu projektēto redakciju.

Paliek gadījumi, kuģos atrod paslēptu kontrabandu visiem pieietamās telpās. Te varbūt muitas departamenta izvērztais princips liktos par svarīgu šķērslī. Tomēr tas tā nav. Parasti kuģa laudis ļoti labi zin, kas ir vainīgais, bet atkal jāpastrīpo, ka viens kollēga otru nenodos, ja viņa paša intereses necieš. Tādēļ taisni liela audzinoša nozīme būtu tādām likumam, kas uzliktu visiem atbildību par kopējā lietošanā esošās telpās atrasto kontrabandu. No vienas puses visi stingrāk raudzītos, lai tas nenotiktu, un katrs to zinādams un arī negribēdams lai cieš pārējie kollēgas, drīzāk atturēsies no likuma pārkāpuma, nekā ja sods

draudētu vienīgi kapteinim, kurš nevar visiem izsekot, kurš pieder pie citas šķiras cilvēkiem un kuŗu bieži varbūt uzskata par spējīgu sodu samaksāt, vai pat ienīst. Beidzot jāpastrīpo, ka reiz likumdevējs atradis par iespējamu atkāpties no principa par to, ka katrs atbild tikai par savu vainu, uzliekot atbildību kapteinim, viņš tikpat labi var arī atkāpties no tā, uzliekot atbildību visiem, kuŗiem sods (pēc samērības ar algas apmēriem) nebūs tik jūtams kā kapteinim vienam pašam, kuŗam allaž jācieš nevien no vienas, bet gan no vairāku personu rīcības uz reizi. Ir bijuši gadījumi, kad kapteinim uzliktais sods bijis desmit tūkstoši latu un vairāk liels. Lai samaksātu tādu sodu, kapteinim jāstrādā 3 gadi, lai samaksātu šo sodu vien. Šis apstāklis norāda uz to, ka patreizējais stāvoklis tiem ir neciešams un viņiem draud posts un iznīcība, ja likumu negrozītu.

No pievestā apskata izriet, ka muit. lik. 992. un 993. panti nebūt neatbilst tiem sodāmības pamatprincipiem, uz kuŗiem balstās modernās krimināltiesības. Kā jau aprādīts, izejot no kriminālpolitikas un lietderības viedokļa, šie abi panti būtu grozāmi.

Latvija ar saviem muitas likumu 992. un 993. pantu nosacījumiem ieņem pilnīgi atsevišķu stāvokli citu valstu starpā. Nevienā ārvalstī kuŗu kapteinim nav uzlikta tāda atbildība, kā tas ir pie mums.

Tā piem. Austrijas muitas lik. (10. VI. 20. g.) 116. pants, kuŗš savos trijos punktos runā par trešo personu atbildību, gan uzliek vadošām personām atbildību, bet vienīgi sekojošos gadījumos: 1) kad vadošā persona ziņājusī par savu padoto rīcību; 2) kad viņai no tā cēlies labums jeb 3) publiskos satiksmes uzņēmumos, kad viņu padotie, izpildot die-

nesta pienākumus, rīkojušies pretēji muitas likumu nosacījumiem.

Pēc Anglijas muitas noteikumiem kuŗa augstākie kalpotāji sodāmi vienīgi tajos gadījumos, ja viņi tieši vainīgi vāļ vainojami nolaidībā. Ja uzietai kontrabandai īpašnieks nav atrodams, viņu vienkārši konfiscē. Likums stingri turas pie tieši vainīgā. Tie paši principi likti par pamatu Francijas, Vācijas un it sevišķi Holandes likumdošanā. No tā redzam, ka tā izeja, kuŗu Latvijas likumdevējs atzīst par vainīgo, patiesībā ir izņēmums un piemērota ļoti nedaudzās valstīs.

Kā jau augstāk aprādīts, sodu likumam piemīt nevien likuma pārkāpēju sodīšanas funkcija, bet arī vēl cita — audzinoša. Sodu likums, kā piedraudējums visiem no vienas puses un kā represija pret pārkāpumu izdarītājiem no otras puses, māca kā respektēt likumu un pārmāca tos, kas rīkojas pretēji. Bet ja par zināmu nodarījumu atbildību novel uz „vainīgiem bez vainas“, uz tādām personām, kuŗām jānes sods par nodarījumu, par kuŗu viņām pat nekas nav bijis un arī, kā jau minēts, visbiežāki nav varējis būt zināms, tad tāds likums no vienas puses apmierinājas ar „grēka āžiem“ un no otras puses pilnīgi atsakās no savas didaktiskās funkcijas.

Tādēļ arī nevar nenākt pie slēdziena, ka muitas departamenta domas attiecībā uz likuma tagadējās redakcijas un nozīmes pareizību ir maldīgas. Turpretim tā likuma pantu redakcija, kuŗu savā laikā muitas departamentam cēlusi priekšā Latvijas kuŗu īpašnieku savienība, eliminējusi uzskaitītos trūkumus, nosakot atbildību pirmā kārtā vainīgām personām un tikai kā korrekтиву ar audzinošu nolūku un nozīmi paredz atbildību personām, kuŗas varbūt nevienmēr būs tieši vainīgas, bet kuŗas pie labas gribas pašas priekš pārkāpuma izdarīšanas varējušas piespiest savus līdzbiedrus atturēties no likuma pārkāpumiem.

Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras darbība.

Pagājušā aprīļa mēnesī LTR kameras darbībā kuŗniecības laukā ir bijusi ļoti intensīva. Vairākās kameras komisijās apspriesti jautājumi, kam sakars ar jūrniecības aprindām. Tāpat valsts iestādes piesūtījušas LTR kameras atsauksmei vairākus likumprojektus par kuŗniecību.

Vispirmā kārtā šeit jāatzīmē P ā r g r o z ī j u m i M u i t a s n o l i k u m ā. Iste-

turpinājums. Kā zināms, Muitas nolikuma I daļa jau pieņemta un tā stājās spēkā 1936. gada 1. augustā. Tagad muitas departaments piesūtījis atsauksmei jaunā Muitas nolikuma II un VII sadaļas, kuŗās ir runa par preču ieviešanu no ārzemēm un par preču transitu.

Jūrnieku aprindas sevišķi interesēs šī likumprojekta II sadaļa, kas satur veselu nodaļu par preču ieviešanas kārtību pa

jūru. Tā aptver visas muitas formālītes, kādas jāizpilda kuģiem, ienākot Latvijas ostās. Pirmais nodalījums paredz noteikumus par kuģu pieņemšanu vietējās muitas iestādēs. Tāpat kā līdz šim, kapteiņiem būs jāiesniedz muitas kontrolei rakstisks ziņojums līdz ar attiecīgiem dokumentiem, un pēc to pieņemšanas muitas kontrole, kapteiņa vai viņa pilnvarnieka klātbūtnē izdarīs kuģa pirmo apskati.

LTR kameras speciālā komisijā, kura nozīmēta šī likumprojekta izskatīšanai, lielākas pārrunas notika par līdzšinējiem noteikumiem, ka gadījumā, ja uz kuģa atrod noslēptas ar muitas nodokli apliekamas vai ievest aizliegtas preces, tad tās konfiscējamās un, vainīgā neatrašanās gadījumā, kapteinis sodāms kā par kontrabandu. LTR kamera jau vairākkārtīgi ziņojusi attiecīgām iestādēm, ka šī kārtība būtu grozāma, jo nevainīgas personas sodīšana ir netaisna. Kapteinim arī fiziski nav iespējams novērst kontrabandas preču uznešanu kuģī. Kapteinis vispirmā kārtā ir navigātors un kuģa saimnieks, kam jāpilda savi tiešie pienākumi. Šo pienākumu dēļ viņam jāatstāj komandas tilts, jāiet kajītē, jāiet malā u. t. t. Kapteinis nevar 24 stundu laikā uz kuģa uzņemties muitas sarga lomu. Tāpēc, ja kapteiņa vaina nav pierādīta, tad sods kā par kontrabandu ir netaisns.

Vēl dažu citu iemeslu dēļ ir pierādījies, ka līdzšinējā kārtība nav veicinājusi kontrabandas apkaņošanu uz Latvijas kuģiem. Pēdējais būtu sasniegts, piegriežot visu vērību istā vainīgā atrašanai un sodīšanai.

Vispusīgi apsverot šo jautājumu, minētā kameras speciālā komisija savā sēdē panāca vienošanos ar muitas departamenta pārstāvjiem par jaunu kārtību. Paredzēja, ka, ja pēc dokumentu iesniegšanas muitas kontrole uz kuģa atrastu noslēptas ar muitas nodokli apliekamas vai ievest aizliegtas preces, tad tās konfiscējamās, un kuģa vadītājs sodāms nevis kā par kontrabandu, bet gan ar vienkāršu kārtības sodu līdz 200 latiem. Ja muitas kontrole vēlāk atrastu vainīgu personu, tad muitnīcas priekšnieks to sodītu kā par kontrabandu, bet kapteinim uzliktais naudas sods tiktu atlaists. Līdzīga kārtība pastāv arī mūsu kaimiņu valstī Igaunijā, un cerams, ka pieņemot galīgi šo likumprojektu, minēto kārtību varēs ievest arī pie mums. Ar to tiktu novērsts gadiem ilgi sasāpējis jautājums,

kas dibināti radīja zināmu neapmierinātību kapteiņu aprindās.

Starp citu jaunais muitas likumprojekts paredz attiecīgo kuģu telpu noplombēšanu pēc kuģa pieņemšanas. Nav plombējama kuģa aptieka un lietošanai nepieciešamie kuģa piederumi un materiāli. Kameras speciālā komisija norādīja uz pēdējā laikā praktizēto kārtību, ka arī akmeņogļu lūkas aizplombē katru vakaru un plombas jānoņem katru rītu. Konstatēja, ka tas rada liekus izdevumus un kavē izkraušanas darbus. Sevišķi tad, kad vairāki kuģi reizē izkrauj ogles, nereti uz šīm plombēšanas operācijām kuģim nākas zaudēt caurmērā veselu dienu pa visu izkraušanas laiku. Komisija ieteica papildināt šos noteikumus, ka nav plombējamas kravas telpas, kurās atrodas valējas preces sabērtā vai sakrātā veidā. Tas paātrinātu izkraušanas gaitu Latvijas ostās un tā tad sekmētu pēdējo palētināšanu. Arī muitas fiska intereses no tā neciestu, jo tāda kārtība pastāv arī ārzemju ostās.

Sīkāk par jauno muitas likumprojektu būs iespējams izteikties pēc tā pieņemšanas Ministru kabinetā. Pagaidām tikai atzīmējams, ka šinī daļā vēl paredzēti noteikumi par kravas dokumentiem, par kravas izkraušanu no kuģiem un tās pieņemšanu vietējās muitas iestādēs, par ārzemju braucēju kuģu uzturēšanos ostās un iziešanu no tām. Tāpat ir speciāli noteikumi par avarējušiem kuģiem un to krāvām, par kuģu ienākšanu ostās no ārzemēm piespiedu kārtā, par kara kuģiem, par sevišķu uzdevumu kuģiem un par jachtām.

Vēl svarīgus kuģniecības jautājumus apspriež LTR kameras pastāvīgā kuģniecības komisija. Beidzamā laikā bija novērots, ka pavairojušies dažādi jūrnieku dienesta pārkāpumi uz Latvijas ārzemju braucējiem kuģiem. Tas izpaudās pastiprinātā dezertēšanā, kārtīgā dienesta pienākumu neizpildīšanā un citos tamlīdzīgos pārkāpumos. Lai šīs nevēlamās parādības novērstu, jūrniecības departaments izstrādājis papildinājumu un pārgrozījumu projektu Noteikumos par jūrniekiem. Ir paredzēts ievest arī uz Latvijas kuģiem līdzīgu kārtību, kāda pastāv lielajās kuģniecības valstīs. Komandas jūrniekiem ir paredzēts ievest braukšanas apliecību grāmatīnas. Turpmāk kapteiņiem paredzēts uzlikt par pienākumu ierakstīt jūrniekiem izdodamās dienesta apliecībās jūrnieka raksturojumu un atestāciju. Tās

pašas ziņas būs ierakstāmas arī kuģa personāla žurnālā, kuģu katra gada beigās nosūtīs Rīgas ostas vateršautam uzglabāšanai un izziņu sniegšanai. Sikāki noteikumi par kuģa personāla žurnālu un braukšanas apliecību grāmatinām ir paredzēti atsevišķā jūrnieku dienesta reģistrācijas projektā. Ir paredzēts arī, ka turpmāk finanču ministrs varēs noteikt dienesta līguma saturu ar kuģa kalpotājiem. Tā ka vateršautiem ar to pavairošies publiski-tiesiskas dabas pienākumi, tad jūrniecības departaments ir ierosinājis izdarīt dažas pārmaiņas viņu darbībā.

Jaunā kārtība, cerams, dos iespēju izvirzīties labi atestētiem Latvijas jūrniekiem, bet reizē ar to palīdzēs izskaust no visumā labā Latvijas jūrnieku kadra tos nedaudzos nevēlamos elementus, kas līdz šim kaitēja visas Latvijas kuģniecības labai slavai.

Pārskats par LTR kameras darbību pēdējā mēneša laikā būtu nepilnīgs, ja nepieņemtu, ka speciāla kameras komisija turpina apspriest finanču ministrijas apdrošināšanas nodaļas izstrādāto likumprojektu par jūras apdrošinājumiem. Tāpat kuģniecības subkomisija turpina intensīvi strādāt pie Rīgas ostas parašu reģistrācijas un to saskaņošanas ar tagadējā laikmeta prasībām. Dienas kārtībā ir arī jautājums par rēderu atbildību, par Rīgas ostas štaueru tarifu, par Latvijas kuģu aģentu tarifu un vēl daži citi kuģniecību sakoši jautājumi.

Alberts Rudaks.

Par kuģu sadursmju novēršanu miglā.

Līdz ar tehnikas un pārējās dzīves progresu ir uzlaboti arī navigācijas instrumenti un piederumi. Jaunu navigācijas instrumentu izgudrošana un jaunu paņēmienu pielietošana kuģa vietas noteikšanai jūrā un progress jūras rajonu izpētīšanā atļauj taisīt slēdzienu, ka kuģa vadīšana ir ievērojami atvieglota un precizitāte kuģa vietas un kursa noteikšanā augusi.

Starptautiskie noteikumi par kuģu sadursmju novēršanu uz jūras ir caurskatīti tikai 1894. gadā, un zīmējoties uz skaņu signālu došanu miglas laikā, ir palikuši bez pārgrozībām. (Arī dažus gadus atpakaļ Londonā notikušajā konferencē minētie noteikumi skatīti cauri un atstāti līdzšinējā redakcijā.) Tamdēļ nebūsim pārsteigti, ka ar kuģu satiksmes pieaugšanu avarējušo un nogrimušo kuģu

Tādā kārtā sagaidāms, ka jau tuvākā nākotnē dienas gaismu ieraudzīs vairāki jūrniekiem svarīgi likumi.

LTR kamera šīs dienas paziņojusi Latvijas kuģu īpašniekiem, kas apvienoti jaunajās tirgotāju un rūpnieku biedrībās Latvijas ostu pilsētās, šādu jūrniecības departamenta piesūtīto ziņojumu par kuģiem, kas brauc uz Spānijas ostām.

Starptautiskā komiteja, kas iecelta vienošanās noteikumu izstrādāšanai par neiejaukšanos Spānijas lietās, ir noteikusi atlīdzības taksu par uzturu šīs neiejaukšanās komitejas uzraugiem un viņu palīgiem uz kuģiem, kas brauc uz Spānijas ostām. Ir paredzēts, ka komiteja no saviem fondiem maksās kuģu īpašniekiem par katru kontroles locekli uz preču kuģiem un kuģiem, kas spēj pārvadāt ne vairāk kā 12 pasažierus — 5/— dienā; uz pasažieru kuģiem, kas mazāki par 7000 BRT — 7/6, un uz pasažieru kuģiem, kas lielāki par 7000 BRT — 10/— dienā.

Redakcijas piezīme. Līdz šim žurnāla „Jūrnieks“ slejās diezgan daudz pārrunāts par disciplīnas jautājumu uz kuģiem. Kā redzējam, tagad šo jautājumu paredzēts kārtot likumdošanas ceļā. Būtu vēlams, ka kuģu kapteiņi nāktu talkā ar saviem ierosinājumiem arī par vēlamām pārmaiņām kuģu muitas formalitātu kārtīšanā resp. to vienkāršošanā Latvijas ostās. Mūsu kapteiņu plašie piedzīvojumi ārzemju ostās, bez šaubām, izvirzītu vienu otru lietderīgu domu, ko varētu ievērot, pieņemot jauno Muitas nolikumu.

skaitis caur sadursmēm miglā, biezā laikā, sniegputenī u. t. t. ir audzis un aug ar katru gadu. Raksturīgu pārskatu dod zemāk pievestā tabula.

Tirdzniecības kuģu sadursmes miglā no 1919.—1929. g.

		Tvaikoņi un motorkuģi					Kopā 10 gados
		1919.	1925.	1926.	1927.	1928.	
Nogrimuši	Avarējuši	38	46	45	52	48	463
		931	2081	2469	2675	2967	20663
Kopā						21126	
		Buģu kuģi					Kopā
		1919.	1925.	1926.	1927.	1928.	
Nogrimuši	Avarējuši	37	22	16	12	16	275
		266	179	181	187	183	2447
Kopā						2722	

Tā tad 10 gadu laikā, no 1919. g. līdz 1929. gadam, caur sadursmēm miglā, biežā laikā, sniegunī u. t. t. nogrimuši 738 un avarijas cietuši 23110 tirdzniecības kuģi, kas sastāda 10% no kopējā šī tipa kuģu skaita. Kā redzam, tad augšējā skaitļu valoda ir visai nopietna un iespaidīga.

Kā zināms, miglas laikā tuvumā esošā kuģa vietu aptuveni nosaka pēc viņa dotiem miglas signāliem. Sadursmes miglas laikā varētu tikt ievērojami samazinātas, ja pie aptuveni noteiktās kuģa vietas varētu aprēķināt arī viņa kursu.

Jaunākie akustiskie piederumi un radio ierīces dod iespēju ar zināmiem signāliem norādīt kuģa kursu. Bet ņemot vērā, ka visas šīs ierīces ir samērā komplicētas, dārgas un ne katreiz dod vajadzīgo precizitāti, tās tirdzniecības flotē nav panākušas diezgan plašu pielietošanu.

Salīdzinot ar augšējām neērtībām, daudzi priekšrocību šā nopietnā jautājuma atrisināšanai dod „Janusa“ sestēmai, kuņai paredzama nākotne un plaša praktiska pielietošana. Sistēmas būtību raksturo tas, ka ar parastajām kuģa svilpēm vai sirēnām, dodot miglas signālus zināmā kārtībā, var arī norādīt kuģa kursu. Bez tam arī šī sistēma pilnīgi sakrīt ar pastāvošiem „noteikumiem par kuģu saduršanās novēršanu uz jūras“.

Noteikumi paredz, ka miglā, biežā laikā u. t. t., kā dienā, tā naktī jādod ne retāk kā par 2 minūtēm viens garš pūtiens. Pēc „Janusa“ sistēmas kuģa kursu tad varētu norādīt, dodot pūtienu starp vienu un divām minūtēm stingri noteiktos starplaikos, atkarībā no kursa, ar kādu kuģis iet.

Precīzs intervāls starp diviem sekojošiem signāliem, pielietojot parasto sekundmēru, atļautu aprēķināt signālizējošā kuģa kursu, izejot no izteiksmes:

$$R = (n - 60) \cdot 6, \text{ kur}$$

n... sekundu skaits starp diviem sekojošiem signāliem.

Un otrādi: sekundu skaits starp signāliem, atkarībā no kuģa kursa, būs:

$$n = \frac{k}{6} + 60;$$

k... kurss grados.

Praksē ļoti ērti pielietot sekundmēru, kuņam uz ciparnīcas atzīmēti arī gradu daļījumi. Tādā gadījumā varam nolasīt laiku starp diviem pūtienu un šim starplaikam atbilstošu kursu, jo apturētās sekundmērs norādīs kursu grados.

Kuģa kurss, atkarībā no signālu starplaika.

Laiks sekundēs	Kurss grados	Laiks sekundēs	Kurss grados
60 — 120	0° — 360°	90	180
65	30	95	210
70	60	100	240
75	90	105	270
80	120	110	300
85	150	115	330

Ja starplaiku starp diviem sekojošiem signāliem izdosies noteikt ar precizitāti līdz 2 sekundēm, tad līdz ar to kuģa kurss būs noteikts ar precizitāti līdz 12 grādiem, kas, protams, pilnīgi pietiekoši, lai izprastu stāvokļa skaidrību miglā.

„Janusa“ sistēmas skaņu signālus, protams, var noraidīt arī ar automātiskām ierīcēm, pielietojot, piemēram, speciālu e-motoru, kuņš caur releju palīdzību ieslēdz un izslēdz skaņu signālus. Šādi aparāti ir jau konstruēti. Tiem ir ļoti ērtas ciparnīcas, pa kuņam griežas kontrolrādītāji, kuņi parāda signālu padošanas pareizību. Speciāla vērība jāpiegriež motora apgriezienu rēgulātoram, kuņš nodrošina vienmērīgu apgriezienu skaitu pie strāvas avota varbūtēja sprieguma izmaiņas.

Kombinējot „Janusa“ sistēmu ar citiem sakaru līdzekļiem, piemēram, radio un hidroakustiskiem, ir iespējams aprēķināt bez kursa arī attālumu līdz signālizējošam kuņim.

Literatūra: „Морской сборник“ 1936./9.





R. L. Dearden.

Jūras milža parādes tērps.

Tulkojis Alfabēta.

Man ir grūti atcerēties tādu brīdi, kad es nebūtu sajutis bijāšanu, vai, pareizāki sakot, izjutis pār sevi kā Damokļa zobenu sava tēva vareno, neatvairāmo iespaidu. Kaut gan manā bērnības laikā viņš ļoti reti tikai īsus brīžus pavadīja ģimenes vidū, atgriežoties no tāliem jūras braucieniem, tomēr, tēva kolosālā personība allaž likās plīvojam pār mani, arī tad, kad viņš atradās tūkstošām jūdžu prom tālumā uz jūras, triecot savu mazo 800 tonnu barku „Rozalindi“ cauri vētrām un negaisiem tikpat nežēlīgi, bet arvienu sekmīgi, kā trenca savus kuģa laudis bez mazākās kurnēšanas pildīt viņa stingrās pavēles un nelokāmo gribu. Savās kuģa gaitās viņš nezināja grūtību, nepazina šķēršļu, nebija sarežģījumu un ar savu pārcilvēcisko enerģiju visu pārvarēja, nobīdīja no ceļa, pašam to pat nenojaužot.

Tais laikos sauszemnieki turēja kuģu kapteiņus ļoti augstā cieņā un godā, bet mana tēva slavas reputācija sniedzās arī pāri visiem septiņiem okeaniem, no Rietumindijas doka, Londonā, līdz Aplā molam, Adelaidē. Manas jauneklīgās, jūras apžilbinātās illūzijās viņš tēlojās kā kāds liels un varens okeana milzis. Un tiešām, kur vien kādreiz salasījās kopā tālo jūru braucēji, tur allaž drīz vien sāka risināties gandrīz vai leģendāri nostāsti par „lielo Maku“, kā jūrnieku aprindās sauca manu tēvu. Jāpiezīmē, ka tie, kuri dižodamies teicās ar viņu kopā braukuši, stipri pārsniedza to skaitu, kas īstenībā šos pasakaini pārdrošos braucienus uz mana tēva kuģa bija pieredzējuši.

Protams, arī es, izaudzis šādā sālsūdens atmosfērā, nevarēju atturēties nesekot jūras valdzinošam vilinājumam un ar sešpadsmito gadu sāku staigāt jūrnieku gai-

tās, vispirms kā kuģa zēns un tālāk pamazām virzīdamies dienesta pakāpēs uz augšu. Izturējis pārbaudījumus stūrmaņa gradam un kā otrais stūrmanis nobraucis likumā paredzēto braukšanas cenzu uz tērauda barkas „Perdita“, es Londonā saņēmu pirmā stūrmaņa diplomu. Lai ieilgušās kuģniecības krīzes laikā izbēgtu no bezdarba klaiņošanas malā, turpināju otrā stūrmaņa dienestu uz tā paša kuģa. „Perdita“ piederēja tai pašai rēderejai, kurā mans tēvs skaitījās kā komodorkapteinis.

Šajā braucienā mēs Port Adelaidē sastapāmies ar „Rozalindi“, kuģa jau bija piekrauta un sagatavota ceļojumam atpakaļ uz Eiropu. Kaut gan toreiz ostā atradās vairāki diženi un staltī tāljūru burinieki, „Rozalinde“ tomēr starp tiem izcēlās kā sevišķi grezna okeana skaistule, līdzinādamās vairāk izprieču jachtai, nekā vienkāršam tirdzniecības kuģim.

Kādā pēcpusdienā, kad es savā kajītē pārģērbos svētdienas tērpā, gatavodamies iet malā apciemot kādu man šeit pazīstamu ģimeni, nejauši ieradās mans tēvs un ar savu diženību aizņēma visu manu mazo ligzdiņu.

„Klausies, Džon,“ viņš mani uzrunāja bez jebkāda ievada. „tu esi jau diezgan ilgi bijis uz šā lielā kuģa un tamdēļ nāksi man līdz uz „Rozalindi“, lai mazliet pamācītos arī jūrniecību. Šorīt atmaksāju savu nederīgo slaistu pirmo stūrmani un ar tavu kapteini šeit to lietu jau esmu nokārtojis, tāpat malā ar aģentu. Brauci rīt no rīta ar visām pekelēm pie mums uz „Rozalindi“ parakstīt munsturrulli un, ja vien pūtīs kaut maza brīzīte, tad pēcpusdienā laidīsimies jūrā.“

Šais laikos, kad pāri jūrām traucas 50.000 tonnu lieli ātrtvaikoņi, izlikšies

gluži neticams aizrādījums, ka mans tēvs bija dziļi pārliecināts par 1400 tonnu lielā vējatvērāja nederīgumu krietnu jūrnieku apmācīšanās un audzināšanā, un it īpaši, ka tas ir daudz par lielu, lai uz tā gūtu tādu fizisku norūdišanos un nervu pārbaudi, kādu dod mazāks burinieks. Pēc viņa pārliecības, tikai fiziski un garīgi norūdītās miesās var mājot uzņēmība, drosme, stingra griba un izturība, bez kā īsts jūrnieks nemaz nav iedomājams. Lai nu kā, tāda bija mana tēva pārliecība un viņa gribai kā parasti bija jānotiek. Arī no otras puses ņemot, manu rīcību varētu uzskatīt kā vislielāko vieglprātību vai stūrgalvību, ja tik jauns jūrnieks, kāds es toreiz biju, atteiktos no pirmā stūrmaņa vietas, kaut arī uz daudz mazāka kuģa.

Kad izgājām jūrā un „Rozalindes“ bugšprits vērsās uz austrumiem, pret Horna ragu, es drīz vien dabūju pārliecināties, ka brīnumainie nostāsti par manu tēvu nebūt nav kādi pārspīlēti jūrnieku anekdoti, bet, ka tie pamatojas uz tiešāmību. Līdz ar to guvu stipru pārliecību, ka viņš ir īsts sava kuģa vadonis, kuŗš nevien rīko un vada, bet ar savu straujo drosmi aizrauj sev līdz visu kuģa apkalpi, kā matrožus, tā stūrmaņus, un ka viņa rīkojumiem neviens nevar nesekot, vai kaut uz mirkli par tiem šaubīties. Kuģa komandai viņš nekad un ne ar ko neizrādīja, ka starp mums abiem pastāvētu kāda radniecība vai kādas maigākas saites, tāpat viņš savās runās vairījās minēt sievieti, kas bija viņa mūža biedrene un mana māte.

Savā pārliecībā es jau tad jutos tikpat labs jūrnieks, kā kuŗš katrs cits šā vārda nesējs toreizējā izpratnē. Vienīgi man vēl trūka piedzīvojumu kuģa un komandas apvienotā vadībā un lielajā atbildībā, ko nes kapteinis un neviens cits cilvēks uz kuģa. Sāku nojaust, ka līdz šim kā stūrmanis esmu bijis tikai starpnieks cita pārāk stāvoša cilvēka koncentrētās gribas pildīšanā un realizēšanā. Nebiju nekad redzējis nevienu rīkojamies ar kuģi tik veikli, ar tādu drosmi un dziņu traukties uz priekšu, ka mans tēvs to darija ar „Rozalindi“. Dažreiz viņš nekautrējās pat kuģa ļaužu priekšā likt man nojaust manus trūkumus, kuŗus viņš vērtēja pēc sava uzstādītā īstā jūrnieka standarta. Toreiz jau tēvs bija „Rozalindi“ vadījis daudzus gadus un pazina mazās barkas izturību un spējas, tāpat tās vajības un niķus labāk kā vien kāds cilvēks var kuģi pazīt. Bieži pat izlikās, ka viņš un kuģis būtu viena kopība, it kā kautkas nedalāms.

Reizēm, kad „Rozalinde“ zem pilnu buru

spiediena stipri nosvērusies 14 mezglu ātrumā traucās uz priekšu caur augsti bangojošām vilņu kalnu grēdām, viņš nostājās atspiedies pret kvaterklāja virsvēja reliņu un ar ironisku smaidu seja vēroja, vai tikai kāds neizrādīs nervozitāti, kas tiešām būtu pamatota, ņemot vērā kuģa stipri novecojušo takelāžu un apakšējo rangoutu. Tomēr, daudzi „Rozalindes“ komandas locekļi bija ar manu tēvu kopā šķērsojuši tālos okeanus, braucieni pēc brauciena, pieredzējuši dažādus briesmu brīžus un, kā likās, izjuta pret viņu īpatnēju, instinktīvu uzticību.

Tikai reiz, mūsu brauciena pirmās dienās kāds nejaušs gadījums lika man šaubīties, vai ārējā seja, ar kādu mans tēvs spītēja šai vētru un nemierīgo ūdensklājumu pasaulei, ir tiešām īsta, un vai viens pēc otra ātri sekojošie nervu satraukumi nav maz pa mazām slepeni drupinot to bojājuši. Tēvs taču bija tuvu septiņdesmitiem gadiem, un lai arī cik spēcīgs un sīkst nebūtu viņa organisms, tad tomēr neviens cilvēks nevar mūžam uzturēt savu pilnību, it īpaši šajā pastāvīgās trauksmes un nemieru sfērā.

Kāda vētrains rīta agrā stundā, pēc ļoti smagas nakts sardzes uz klāja, nogāju pie viņa lejā kajītē ar krūzīti kafijas, ko biju licis klāja zēnam pagatavot uz spirta krāsniņas. Pārsteidzu tēvu viņa gulamistabā ceļos nokritušu uz paklāja ar pret divānu noliektu galvu, it kā Dievu lūdzot, kā viņš daudzreiz mēdza darīt.

Nojautis manu klātbūtni, tēvs strauji piecēlās un pagrieza savu kalsnējo, no rūpēm un pārpūlēšanās zilganpelēkā krāsā pārvērsto seju.

„Tēt,“ es izsaucos, nejauši lietojot šo agrāk tik parasto uzrunu. „Kā redzu, tu neesi visai vesels. Labāk liecies gulēt un kādu brītiņu atpūties. Es palikšu uz klāja, un nebēdā — tavs kuģis būs pilnīgi drošs!“

Brītinu klusējis, it kā ko pārdomādams, tad beidzot manāmi piespiestā un sarūktiņātā balsī mani norāja: „Kā tu gan uzdrošinieš atstāt klāju tādā bargā laikā, kā šonakt?! Posies vien drīzāk atpakaļ uz kvāteri!“ Pēc tam varēju vērot, ka viņa seja īgni saviebās, varbūt tikai tādēļ, ka paša dēls bija viņu pārsteidzis dvēseles vājumā brīdī, ko vēlējies turēt noslēptu.

Kad gausi apgriezios uz iešanu, atstādams vietā kur stāvēju no lietus mēteļa satecējušu ūdens pelķi, tēvs gluži citādā maigākā balsī sauca mani atpakaļ. „Džon, turi tikai visu klāt, lai skrien! Turi cik

var! Lai „Rozalinde“ skrien un mēs drīzāk tiekam mājās!”

Kad pēc dažām stundām tēvs iznāca uz klāja, viņš bija atkal agrākais „lielais Maks“. Pārlaidis vērīgu skatu pār izspīlētām burām, nostieptām bardunēm, satrakoto vilņu rakumiem un smagiem, tumšiem mākoņu blāķiem gar apvārsni, pavēlēja pielikt vairāk buras. Arvienu tikai vairāk buras, kad jāskrien līdz ar vēju!

Toreiz manā dvēselē norisinājās dziļas iekšējas cīņas. Kā pilnvērtīgs īsts jūrnieks, es ar visdziļāko cieņu apbrīnoju tēvu. Bet līdzī šai cieņai radās arī tāda kā skaudība, greisirdība — vai es nevarētu būt tāds pat? Vai nevarētu visu tikpat labi veikt? Kādēļ pielāvu viņam apieties ar mani kā ar zaļu, nenobriedušu, vēl mācāmu stūrmani? Kādēļ biju tik mulķis padoties viņa gribai un braucu uz viņa vadītā kuģa, kad neraugoties uz to, ka kabatā atradās tikai stūrmaņa diploms, visa mana būtne, mani prāti, mana spēku pārpilnā, zaļokšņā vīrietība tā tiecās pēc autoritātes, pēc rīkošanas, kuģa vadības?..

Tajās drausmīgās, vētrainās, piķa melnās, garās naktīs, kuņas pazīst ikviens Kap Horna jūrnieks, es šad un tad uztvēru kuģa laužu bažīgos čukstus:

„Diez’, vai mūsu „vecais“ ar ir uz klāja?“ Ja atbildēja, ka ir, tad brīvā sardze čalodama devās gulēt, bet ja „ne“, tad palika apģērbusies un nemierīgi drūzmējās vienkopus barā līdz ar klāja sardzes matrožiem pie priekšmasta, slēpdamies aizvēnī zem rufes nojumes. „Rau, tie palaidņi palaužas vienīgi uz viņu, tie pilnīgi uzticas tikai viņam un ne tev!“ Tā es, ar dziļu rūktumu sirdī sev to izskaidroju.

Sliktā vētrainā laikā, un šai braucienā citādu mēs maz piedzīvojām, mans tēvs ļoti reti atstāja klāju un tad arī tikai uz dažām minūtēm. Lai ilgāku laiku laukā uzturoties būtu kaut cik patvērums no negaisa un ūdens gāzēm, viņš kuģa galdniekam bija licis pagatavot sev ipatnēju novērošanas vietu. Kajītes noejas trepju lūkā uz abās pusēs iebūvētiem balstiem šķērsām bija ielikams mīksts, apolsterēts dēlis sēdēšanai, bet lūkas vākā izzāģēts apaļš caurums, caur kuņu izbāzt galvu ārpusē, lai no turienes varētu pārskatīt klāju un visu kuģa takelāžu. No lietus un vētras nestām ūdens gāzēm kaklu un galvu aizsargāja sevišķi pagatavots eļļas piesātināts audekla pārvalks — visapkārt caurumam pienaglotā un galvā uzmaucama melna kapuce. Likās, ka šādam iekārtojumam par paraugu ņemts turku pirts

patentēts sautēšanas kabinets, tikai acu priekšā trūka pults grāmatu lasīšanai.

Tur viņš dienām un naktīm sēdēja, šķietami bez mazākās kustības un izskatījās kā nocirsta apustuļa Jāņa galva uz milzīgas paplātes Erodus priekšā. Kaut gan tā likās nedzīva, tomēr redzēja, dzirdēja, juta un dzīvoja līdz visam, pat līdz visniecīgākam sīkumam, kas notika uz klāja vai augšā gaisos svārstošās, vētras izspīlētās burās.

Dažreiz viņa spēcīgā balss piepeši griezīgi, trauksmaini pārspēja jūras šņākoņu un vētras kaucienus: „Puiši, turaties!“ Viņa brīdinājumam gandrīz bez izņēmuma sekoja milzīgs salts vilņu katarakts, kas gāzās pāri kuģa uzbūvēm un klājiem. Tādos brīžos izlikās, it kā pats kuģis būtu brīdinājis matrožus un ka tur, virs kajītes lūkas ir tā galva. Ja tēvs kautko pavēlēja, tad, pirms sardzes stūrmanis paguva šo rīkojumu atkārtot, matroži jau skriešus metās to izpildīt.

It kā spītējot savai patmīlībai, es tomēr uzmanīgi vēroju un cītīgi klausījos uz visu, kas notiek mana tēva valstībā un daudzreiz man izlikās, ka viņš ir burvis, vai kāda varena, neizprotama būtne, kas man atklāj jūrniecības mākslas iekšējos noslēpumus, tumšās mīklas, kas nav aprakstītas nevienā jūrniecības mācības grāmatā. Beidzot pienāca laiks, kad varēju sevi bez mazākām šaubām pārliecināt, ka esmu visu iemācījies, ko vien no sava tēva varēju mācīties, un ka esmu tikpat labs jūrnieks, kā viņš. Pat vēl labāks, jo svaru kausā manā pusē bija mana jaunība.

Nebijām vairs tālu no Kap Horna, kad piedzīvojām tik piepešu un strauju barometra krišanos, kāds var gadīties tikai tropiskos ciklonos, bet nekad ziemas vidū, tālos antarktiskas platumos. Debesis pieņēma draudošu un atbaidoši drūmu nokrāsu. Diena priekšlaicīgi satumsa un visā dabā bija nojaušams, ka tuvojas kaut kas briesmīgs.

Tēvs jau bija novietojies savā postenī un galva virs tumšās lūkas apmales atgādināja urnu uz melnas marmora kapa plāksnes.

Viņš mani sauca un kad pienācu tuvāk, paliku apmulsis stāvot, uztraukts par tēva slimīgi gurdeno izskatu ar dziļām rievām pelēcīgajā sejā, kas atgādināja savādo skatu, ko biju reiz redzējis drīz pēc izbraukšanas no Adelaides.

„Stūrmaņa kungs, pārliecināties, ka kravas lūkas ir pareizi un cieši aizšalkotas, tāpat likt izvilkt aizsarglīnes*) pār

*) aizsargvirves.

galveno klāju!“ viņš pavēlēja; „paraugaties arī, kā brama falles ir kārtībā valā sviešanai! Paredzams skarbs pūtiens no dienvidrietumiem, bet tas nevilksies ilgi.“

Kamēr vējš stingri pūta no ziemeļrietumiem, kuģis gāzelēdamies un smagi valstīdamies bieži triecās ar priekšgalu augstā jūrā no dievidrietumiem, aprakdams baku un visu priekšklāju putojošās bangās. Brama buņas abos mastos vēl stāvēja klāt, lai gan pēc manām domām tām jau sen vajadzēja būt pievāktām, līdz ar priekš- un lielā masta virsmastiem. Pašreizējos apstākļos augšējās buņas tik ilgi klāt turēt bija pārliecīgi neprātīga pārgalvība.

Sai braucienā mēs jau bijām pārcietuši daudz vētru un grūtību, pārlaiduši daudzas drūmas un apmākušās dienas ar piķamelnām gaŗām naktīm. Tādi brīži, kad varētu apmainīt sāļā jūras ūdeni izmirkušās drēbes pret sausām, vai kādu apakšsardzes laiku pavadīt nepārtrauktā atpūtā, bija ļoti reti. Tā pasaule, kas sniedza komfortu un iespēju pavadīt dažus brīžus bez rūpēm, kur mājaja daļas, mīlīgas būtnes, kurām pretim tiecās maigākas jūtas, atradās no mums tikpat tālu, kā neredzamās, biezu mākoņu slāņu segtās zvaigznes. Nepārtrauktā cīņas trauksmē un nemierā mani nervi bija nocietināti un nostiepti kā tērauda bardunas, tādēļ beidzot nenovaldījos runāt ar tēvu tā, kā to nekad agrāk nebiju darījis, tomēr ieturot kapteiņa cieni neskarosu toni.

„Kaptein Maklēn, jūs darītu pareizi, ja pie laika liktu noņemt dažas buņas pirms vētra tās aiznes pa gaisu un varbūt vēl paņēmt līdzj vienu vai otru štengu.“

Tēva acis nemierīgi šaudījās un tajās bija lasāma tik dīvaina izteiksme, ka es vai apstulbu.

„Es vēl šeit esmu kapteinis, mans stūrmaņa kungs!“ viņš skarbi noteica un pēc īsa pārtraukuma, pavisam citādā, mierinošā tonī piemetināja: „Jūsu kārtā drīz nāks, — un līdz tam —“

„Tēt,“ es pārtraucu, „tu esi pārpūlējies, tev nevajadzētu ilgāk palikt uz klāja, bet iet lejā kajītē nogulēties kādu laiciņu un atspirgt. Atļauj man pa tavas prombūtnes laiku ar šo kuģi rīkoties un viņu vadīt.“

„Bet tu samazināsi buņas un piegriezīsi pie vēja?“

„Tā būtu prātīga un vienīgi piesaudzīga rīcība,“ es stūrgalvīgi atbildēju.

„Pie joda, ar tavu piesardzību! Mēs skriesim ar šo vētru un pie tam skriesim vēl zem brama burām!“ viņš spītīgi norūca.

„Tad tur augšā kaut kas neizturēs!“

„Ja iztriekšu „Rozalindes“ mastus laukā, tad ar to būs arī manas bēres!“ bija viņa pārsteidzošā atbilde: „Vai tu nekad neesi redzējis kuģi tomēr turpinām braucieni ar rezerves špīrēm?“

Es jutu zem sidvestera matus sacelamies. Tā vairs nebija vesela, spējīga kuģa vadītāja runa. Kaut gan ar varonības un drosmes piekrāsu, tā tomēr izklausījās drīzāk pēc tāda vīra runas, kuŗa veselais prāts sāk gaist. Šādās lietās man vēl nebija jūrniecisku piedzīvojumu, bet biju gan dzirdējis par vairākiem atgadījumiem uz jūras, kur no pārliecīgas piepūlēšanās un rūpēm, piepeši kapteiņa smadzenes atteikušās darboties.

Biju nesaprašanā, ko iesākt šādā, man pilnīgi neaptveramā nejaušības gadījumā. Nebija arī vēl noteiktas skaidrības, ka mans tēvs vairs nebūtu pie pilna prāta. Un ja arī īstenībā tā būtu bijis, — vienkārši neuzdrošinājos pretoties viņa pavēlēm, jo pārsteidzoties varbūt sabojātu visu savu jūrniecisko nākotni, iemantodams dumpīga, nepaklausīga stūrmaņa slāvu. Toreiz biju tikai divdesmit vienu gadu vecs, jo tais laikos ļoti jauni sākām braukt uz jūras un jāatzīstas, ka šādu sarežģītu apstākļu dēļ atrados liela, neaptverama uzdevuma priekšā, ko nekādi nespēju atrisināt.

„Izvilkt aizsarglīnes pār klāju un sūtīt visu komandu drošībā uz kvateri! Stūrman, cik reiz man jums jādod šī pavēle?“ tēvs bargi uzsauca.

Viņš tomēr runāja tik žirgti un noteikti, ka mazliet nomierinājos. Cilvēks, kam prāti zūd, taču nevar dot tik sakarīgus rīkojumus, tā sevi drošināju, kad steidzos pa trepēm lejā uz galveno klāju. Sirdī tomēr kā tārs grauzā ļauna nojauta un — jā, — pat dusmas.

Kad atgriezos uz samērā vēl sausā kvāterklāja, vētras pirmais brāziens, — īstenībā to varētu saukt par orkānu, — rūkdams, kaukdams uzbruka pār mums un kuģi. Biju jau sešus gadus nobraucis uz buriniekiem, un gandrīz nepārtraukti visu šo laiku pavadījis tālos jūras braucienos, tomēr vēl nekad nebiju piedzīvojis tik briesmīgu dabas spēku trakošanu. Likās pat, ka neganti aurodama viesuļvētra paceltu mūsu kuģi un līdz ar putojošām ūdens masām rautu sev līdz uz austrumiem, pret Kap Hornu. Visapkārt gaudoja, kauca, šņāca un dārdēja vētras pa gaisu triektais jūras ūdens, lietus un krusas juklis.

Pirmās desmit minūtēs nevarēja ne redzēt, ne dzirdēt, kas uz kuģa vai tuvākā apkārtnē notiek, pat ne sakarīgi domāt. Instinktīvi turējāmies pie kuģa, kur nu katrs tai brīdī jaudājam pieķerties, kad viesulis mūs apņēma. Cauri aukas rūkoņai sadzirdēju gaisā vairākas eksplozijas: nopratām, ka mūsu brama buras aizlidoja mākoņos, ja tādi šai ūdens un gaisa jukumā vispār kur bija. Biju pilnīgā pārliecībā, ka visai augstakelāžai ir beigas.

Pie stūres rata stāvēja divi zviedru matroži — brāļi, kuri uz „Rozalindes“ jau bija nokalpojuši vairākos Austrālijas braucienos. Mierīgā laikā viņi bija mazrunīgi, klusi, nosvērti puisi, sapņainām zilām acīm un mūžam kustošiem žokļiem, jo arvien kožlāja aiz žokļa aizbāzto tabakas „čauku“. Bet tagad, briesmu brīdī, abi bija gluži pārvērtušies un stāvēja katrs savā pusē stūres ratam, kā divi vikingi, stalti, bezbailīgi un mierīgi, vērigām acīm uzmanīgi stūrēja kuģi tieši ar vēju.

Visa kuģa komanda bija patvērusies uz kvātera. Reizēm zibens liesmu apgaismojumā varēju tos saskatīt turamies pie reliņiem, vai bezānvantīm. Viņu skati bija vērsti uz mana tēva melno kapuci virs kajītes lūkas, kā uz drošības simbolu šai debess un jūras, gaisa un ūdens trakojošā chaosā.

Nespējām nekādi vairs kuģim līdzēt, nedz vairāk ko darīt, kā tikai stūrēt. Laiks buru samazināšanai, vai kuģa piegriešanai pie vēja bija jau sen nokavēts. Īstenībā, — laiks arī vairs neeksistēja.

Piespiedos izrādīt ārēju mieru, it kā šis trakais murgs nebūtu nekas neparasts manā ikdienas darbā. No viena pie otra priekšmeta ķerdamies un turēdamies, aizvilkos līdz satrauktiem matrožiem pie bezānmasta, lai tos uzmundrinātu. Atradu tomēr, ka viņu uzticība un palāvība manam tēvam bija palikusi nesatricināta: „O, — kapteinis gan labi zin, ko viņš dara!“ tie atrūca, kaut gan bija skaidrs kā diena, ka augšā takelāžā, kuŗu katru mirkli var kas lūzt un aiziet pār bortu.

Tā vairs nav nekāda īsta jūrnieciska padarīšana — pie sevis nodomāju: nerunājot jau nemaz par pārgalvīgu kuģa triekšanu, tas gan ir īsts neprāts, trakuļība, vai veca vīra bērnišķīgi naivs mēģinājums izcelt sevi dēla priekšā, pie tam aizmirstot, ka ar to liek savu un kuģa ļaužu dzīvības uz spēli.

Bet galva melnā kapucē visu laiku klušēja. Vai tiešām šai orkānā mēs skriesim ar visiem bramiem? Neziņas izmisumā vēl reiz atgriezies pie tēva un kļiedzu vi-

ņam ausī, vai neatļaus man pamēģināt pievākt marsa buras, jo pieņemu, ka bramus sen jau auka noplēsusi un to skrandas aiznesusi gaisos.

Viņš man pat neatbildēja. Bija par tumšu, lai saredzētu viņa sejas izteiksmi, bet nojautu, ka viņa galva kapucē pat nepakustējās.

Šausmīga orkāna brāzma, vētras niknuma kulminācija, kas likās darīs visam galu, drāzās pār mums. Jutu, ka kuģis tiek dzīts tieši lejup zem baltās putās mutuļojošiem viļņu kalniem. Galvenais klājs pazuda ūdens kataraktos, tik brīžiem šur tur no viļņu grēdām parādījās viens vai otrs reliņš. Un tad, šai ellišķīgā rūkoņā saklausīju dobru brikšķi, kam sekoja vairāki dārdieni un pēc tam zem kājām kuģa korpusā varens trieciens. Vai patiešām pasaule gāzās pār mums? Vai šis ir mūsu katastrofas augstākais mirklis? Vai ar to būs mums visiem gals, jeb vai vēl kas sekos?

Zibens apgaismojumā ieraudzīju, ka lielais masts ir nolūzis līdz klājam, bezānštenga pie masta gala un arī priekšējā bramštenga mētājās marsa rājas. Novēroju, ka kuģis vēl stūrē zem to buru skrandu spiediena, kuŗas spokaini plīvoja gar rājām.

Šī šausmīgā aukas brāzma par laimi bija pārsviedusi visu smago takelāžu brīvi pār bortu un tā tagad daudzījās gar kuģa sāniem, parādāmās tērauda vantīs un štagās.

Nepatikami gan atzīties, ka pirmā izjūta, ko sajutu pēc šīs drausmīgās katastrofas, bija triumfs. Jaunības triumfs par piedzīvojumiem bagātu vecumu. Es taču viņu brīdināju, bet par to tikai saņēmu rājienu. Nu, — un tagad?!

„Ko tagad?“ es kļiedzu viņam ausī: „Vai neliksiet atbrīvot kuģi no nolauztās takelāžas pirms tā ielauž kuģim sānus?“

Viņš nepakustējās un arī neteica ne vārda. Pielicis abas plaukstas pie mutes taurē, es kļiedzu vēl skaļāk: „Kaptein, ko tagad pavēlēsiet darīt?“

Tad — nezinu kā iedvēsmots, piespiedu savu seju cieši viņa galvai un vienā drausmīgā mirklī visu sapratu: viņa mute bija plati atvērta, seja auksta un cieta kā granīts. Bez mazākām šaubām, tēvs bija miris un kā mironis šeit sēdējis ilgāk kā stundu.

Agrāk vienu otru reizi biju fantazējis, ko darītu tādā gadījumā, kā tagad, kad man vajadzētu pārņemt kuģa vadību pēc sava priekšnieka nāves. Savos sapņojumos esmu allaž juties pārcilvēks, pat jū-

ras milža tērps man nelikās par šauru. Bet tagad, kad mans tēvs bija miris, — par ko nebija ne mazāko šaubu, — es piepeši nācu pie sāpīgas atziņas, ka visās savās līdzšinējās jūrnieka gaitās man ir bijusi iespēja, un šo iespēju esmu arvien arī plaši izlietojis, galīgo atbildību nobīdīt uz cita, augstāk stāvoša pleciem, bet tagad tādas vairs nav. Pie tam viegla lieta ir kritizēt kapteiņa rīcību, bet ne tik viegla lieta nesagatavotam pašam uzņemties bezmasta kuģa vadību Kap Horna vētrainsos ūdeņos un cienīgi nest šo augsto, atbildīgo amatu.

Maz mirkļos šādas domas pārņēma manus prātus. Bet pašreizējos apstākļos laiks ir dārgs; no tā atkarājas mūsu kuģa komandas dzīvības. Te vairs nav ko prātot: man jādarbojas, jāriko, jāvada! Kad biju šādi izšķīries, kā zibens uzliesmojums man iešāvās prātā: lai drausmīgās katastrofas sabiedētos, sālā ūdenī izmirkušos, ledainā negaisā sastingušos laudis piedabūtu darboties, manam tēvam vēl vairākas stundas jāturpina dzīvot viņu priekšā. Kuģa komanda aklā paļaušanās un uzticība viņa vadībai vienīgi spēj tos iedrošināt uz risku, kad jāliek dzīvība uz spēli, laižoties lejā uz ūdens bangās mutuļojošā galvenā klāja atbrīvot kuģi no nolauztās takelāžas, pirms tā nogremdē kuģi, ielaužot sānus. Priekš „lielā Maka“ tie skrietu vai bezdibenī!

Sakopojis visas savas aktiera un imitatora spējas, es, atdarinādams tēva balsi, rīkoju: „Bez kavēšanās, stūrman, bez mazākās kavēšanās sākiet tūlī un cērtiet valā! Ar kuģi viss ir pilnīgā kārtībā, ja vien tas visdrīzākā laikā tiek atbrīvots no takelāžas nudzēkļa ārpusē. Šī brāzma ir aukas pēdējais spiediens un drīz arī būs rīta ausma!“

Pats savā balsī skali atkliezu: „Jā, jā, kapteiņa kungs!“ tad nodevu rīkojumu tālāk otram stūrmanim: „Gintera kungs, — lai atbrīvotu kuģi no nolauztās takelāžas, kapteinis jums pavēl ņemt līdz divus vecākos matrožus un galdnieku un mēģināt sasniegt priekšā darbnīcu, kur sadabūt cirvjus, āmurus un kaltus.“

Kā spartānietis vecais Ginters atkārtoja pavēli, kas tikpat labi varēja būt viņa nāves spriedums, jo galvenais klājs, kur lielākā daļa reliņu bija nolauzti, līdzinājās zemūdens klinšu grēdai, pār kuģu krākdami vēlās, šķīda un putoja baltas vilņu masas. Galdnieka darbnīca atradās priekšējā klāja uzbūvē, rufē, pa pusei zem mutuļojoša ūdens. Galdnieks ierunājās: „Stūrmaņa kungs, tur nav iespējams no-

klūt! Laisties lejā uz galveno klāju nozīmē tiši doties nāvē!“

Es uzsaucu: „Vai lai ziņoju kapteinim, ka tu baidies iet?“

Kā jau paredzēju, viņš to nevēlējās un no galdnieka vārdiem, kuģus caur vētras rūkoņu uztvēru, sapratu atbildi: ja kapteinis pats tā gribot, tad arī jāpamēģinot.

Šīs šausmīgās nakts vēl atlikušās stundās līdz rīta ausmai, matroži rāvās un cīnījās kā īsti varoņi, bet es turējos tēva līka tuvumā, dodams rīkojums un uzmudinājumus, it kā tie skanētu no tā vīra lūpām, kurš īstenībā mūžam vairs nerunās.

Ne manis labad, bet priekš vecā „lielā Maka“ šie laudis uzpurējās spītēdami nāvei, pacieta neapprakstāmas grūtības un sāpes, kas citās profesijās tiem sagādātu varoņu slavu, tikai ne jūrniekiem, matrožiem. Viņu varonību uzskata par vienkāršu dienesta pienākumu, par ko ir atlīdzināts ar algu. Kamēr „Rozalindes“ komanda cirta un kapāja sīkstās tērauda troses, atrazdamies brīžiem līdz padusēm, brīžiem peldus polārjūras ledainās ūdens gāzēs, vētra tikpat ātri nostāja, kā bija sākusies.

Kad atcirta pēdējo takelāžas nudzekli, austrumos jau parādījās rīta ausma. Pār debesīm vēl skrēja saplosītas mākoņu skrandas un „Rozalinde“ ar aplauztiem mastiem šāvās tiem līdz ar svaigu rietuma brīzi.

„Gintera kungs, sūtiet laudis pie sūkņiem!“ es pavēlēju. „No kuģa smagās valstīšanās un īpatnējām kustībām vērojams, ka caur nolauztā masta vietu kuģa tilpnē būs ieplūdis lielāks vairums ūdens.“

Izmirkušo, pārsalušo un pārpūlēto kuģa ļaužu vidū bija dzirdama kurnēšana. Tiem pienācās atpūta, karsta kafija, barība, bet kuģis zvalstījās ļoti smagi un bija nosēdies manāmi dziļāk ūdenī, likās, pat līdz špigātēm.

Griezos vēl reiz pie sava tēva ēnas, bet šoreiz tā aizgāja neatsaucami. Gar aizsargvirvēm vilkdamies tuvojās sturats. „Stūrmaņa kungs, es nevaru uzmodināt kapteini,“ viņš uztraukts ziņoja. „Es domāju —, man liekas —, stūrmaņa kungs, man liekas — viņš ir miris.“

Sapratu, ka tagad pienācis mans laiks uzņemties atbildības pilnos kuģa vadīšanas un valdīšanas pienākumus. Griezos pie kuģa komandas: „Zēni, — mūsu kapteinis ir miris un es to zināju jau vairāk stundas. Tagad prasu no jums uzticēties man tāpat, kā jūs uzticējāties viņam, līdz tam laikam kad — —“ balss liedzās tālāk kritizēt tēvu un paliku pēdējo teikumu ne-

nobeidzis. Kuģis pazaudēja mastus augstākā likteņu lēmēja varā un ar to pietiek.

Allaž sirsnīgais otrais stūrmanis Ginters sniedza savu roku. „Daudz laimes, Maklēna kungs!“ viņš izsaucās. „Tādā gadījumā mums vienīgi jums jāpateicas, ka esam vēl dzīvi un ka drīkstam cerēt dzīvot.“

Pateicos par novēlējumu un rīkoju stuartu: „Papūlies, lai laudis cik drīz vien iespējams dabū karstu kafiju un kaut ko brokastīs, bet tūlīt izsniegt visiem divkāršotu porciju ruma!“ pagriezies pret laudīm, piemetināja: „un tad, ar jaunu sparū pie sūkņiem!“

Par atbildi atskanēja priecīgs: „Lai dzīvo!“ un vienmērīgi sūkņa klauzieni.

Otrā dienā Kap Horna augstienes mūžam bangojošā plūsmē atdevām manu tēvu jūras dzelmei. Šādu mūža atdusas vietu varbūt arī viņš pats būtu sev vēlējis. Nevarēju piespiesties izdarīt apbedīšanas ceremoniju un to manā vietā uzņēmās Ginters. Karogā ietītam tēva likim visapkārt pusriņķī bija nostājusies „Rozalindes“ komanda, skumjās dziļi noliektām galvām. Šis svētsvinīgais brīdis pagāja vienkāršās, neizsmalcinātās, bet sirsnīgās un īstās, dziļās sērās. Arī kuģis ar aplauztiem mastiem un štengām it kā sēroja līdzī, šķiroties no vadoņa, kas tik ilgus gadus to laimīgi bija vadījis cauri vētrām un negaisiem, pasargājis to no redzamām un neredzamām virs un zemūdens briesmām.

Es stāvēju aiz komandas ar noliektu galvu un pazemībā satriektu sirdi, jo sava

tēva salonā atradu man adresētu vēstuli.

„Dārgais Džon, — esmu tevi vienmēr sirsnīgi mīlējis un rūpējies par tavu nākamību, lai gan tu to nenoskārti. Mana vecā sirds vairs nestrādā tā kā tai pienāktos un ārsti tai ieteic atpūtu.

Katrā brīdī var pienākt mans gals, un tad tu, Džon, būsi kapteinis, jo viņi man apsolija dot tev šo kuģi tiklīdz tu dabūsi kapteiņa diplomu.

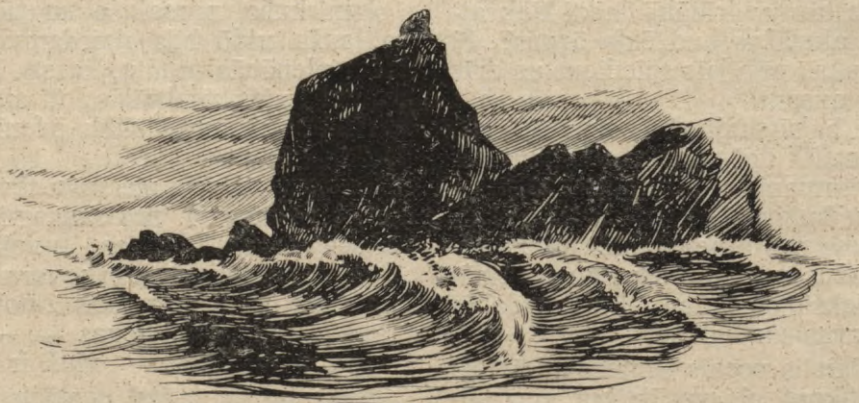
Tāpat kā es, arī „Rozalindes“ takelāža ir veca un nolietojusēs. Varbūt, ka labākais, ko vēl priekš mana mīlā kuģa un tevis varētu darīt, būtu tas, ka notriecu zemē viņa vecos mastus. Tu esi diezgan piedzīvojis jūrnieks, lai prastu ar pagaidu mastiem ievadīt kuģi kādā ostā, ja es pie tam būšu aizgājis no šīs pasaules. Tas tavam vārdam būs par godu!

Rūpējies par māti — — —“

Aizvadīju sakropļoto kuģi uz Montevideo, kur pa lielākai daļai pašu spēkiem to no jauna uztakelējām, ar maz zaudējumiem Lloidam.

Kad sasniedzām dzimteni, mans stūrmaņa braukšanas cenzs bija izbraukts un es saņēmu kapteiņa diplomu līdz ar „Rozalindes“ vadību.

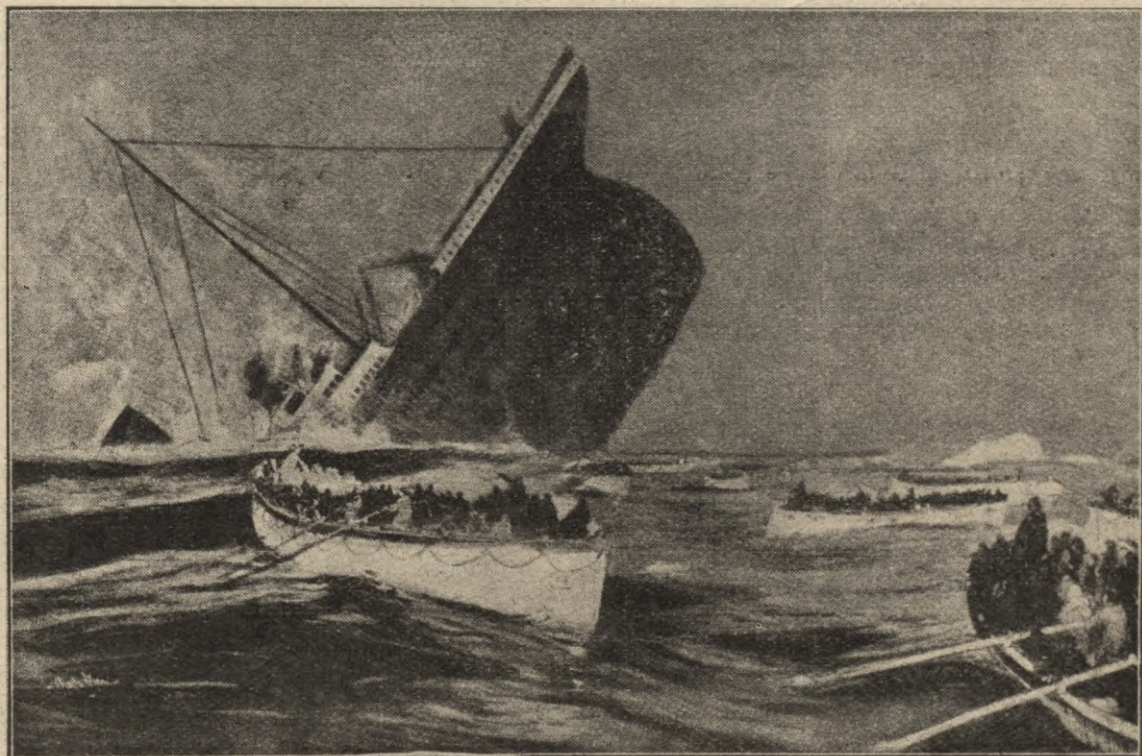
Vairākus gadus ar „Rozalindi“ pa tālām jūrām klejojot es mācījos tās pazīt un mīlēt. Tumšās nakts sardzēs uz klāja stāvēt uzticēju tai savu apņemšanos godam nēsāt jūras milža parādes tērpu un audzināt sevi līdz pilnībai, lai tas visās šūvēs būtu man piemērots.



„Titanika“ bojā eja priekš 25 gadiem.

14. aprīlī priekš 25 gadiem visu pasauli aplidoja vēsts, ka naktī uz 15. aprīlī gājīs bojā 47.000 tonnu lielais okeana milzis „Titaniks“, „negrिमstošais“ kuģis, kas toreiz bija lielākais tvaikonis pasaulē. No toreizējo avižu ziņojumiem lasām, ka izglābušies tikai 750 cilvēki, bet 1563 nogrimuši līdz ar kuģi Atlantijas okeana dzelmē.

zem ūdens. Kapteinis Smiss, kurš sadursmes brīdī atradās navigācijas kabīnē, steigzās uz klāja. Uzliesmoja prožektoru un to spilgtajā gaismā bija saskatāms ap 100 metru attālumā milzīgs ledus kalns, kas straumes nests ātri peldēja kuģim garām. Kapteinis lika saukt galdnieku, lai tas pārmeklētu kuģa priekšgalu. Drīz atsteidzās matrozis ar vēsti, ka ku-



„Titanika“ bojā eja.

„Titanika“ katastrofas aculiecinieki stāsta:

Īsi pirms pusnakts kuģa priekšējais sargmatrozis ziņoja, ka kuģa priekšā redzams kāds tumšs priekšmets. „Titaniks“ gāja pilnā gaitā, jo tas gribēja gūt „zilo lenfu“, uzstādīt jaunu rekordu braucienā pār Atlantijas okeanu, un jau pēc 24 stundām ierasties Ņujorkas ostā, kur bija sagatavota svinīga „Titanika“ sagaidīšana. — Dažas sekundes pēc pirmā matroža sauciena sekoja otrs: „Priekšā ledus kalns!“ Pirmais kuģa virsnieks deva rīkojumu apturēt mašīnas un pavēlēja kuģi griezt pa labi. Pavēles izpildīja, bet tūlīt kuģi satricināja spējš grūdiens, jo „Titaniks“ bija uzskrējis milzīgam ledus kalnam, kuŗa deviņas desmitdaļas atradās

ģa galdnieks sadursmes brīdī nonāvēts. Kapteinis iesteidzies radiotēlegrafa kabīnē un lika tēlegrafistam Filipam vēstīt visai pasaulei, ka „Titaniks“ uzskrējis ledus kalnam, grimst un lūdz palīdzību.

Filipss sāka raidīt tēlegrammas. Pēc kāda brīža kapteinis, kas sekoja tēlegrafista darbībai, jautāja, ko viņš raida. „COD, kapteiņa kungs,“ atbildēja tēlegrafists.

„Raidait SOS. Varbūt, ka tas ir mūsu pēdējais glābiņš,“ pavēlēja kapteinis. „Titaniks“ ledus kalnam bija uzdrāzies ar vidus daļu, dažas pēdas zem ūdens līmeņa. Kuģis ātri pieplūda ar ūdeni. Pirmais „Titanika“ saucieniem atbildēja vācu tvaikonis „Frankfurt“. Tēlegrafists uzdeva „Titanika“ atrašanās vietu un lūdza

ātrāk steigties palīgā, jo „Titanika“ priekšgals arvien vairāk sāka svērties uz leju.

Kamēr kuģa komanda pārdzīvoja baigus mirkļus, jo kuģi neatturami ieplūda ūdens, kurpretim pasažieru telpās sadursme bija pagājusi gandrīz pilnīgi nemanīta. Sadursmes brīdī, kā daži vēlāk atcerējās, kuģis esot gan viegli nodrebējis un uz galdiem apgāzušās dažas šampanieša glāzes. Salonā mūziķi uzsāka pirmās dejas, un smēķētāju istabā nedejotāji spēlēja kārtis. Vislielākajā jautrības brīdī, jo šī bija pēdējā nakts uz kuģa pirms pienākšanas Ņujorkā, salonā iesteidzās kāds kuģa virsnieks: „Visi pasažieri uz klāja — saņemt glābšanas jostas!“ Pirmā acumirkli daži iesmējās. Pa atvērtajiem logiem un durvīm plūda stindzinoša aukstuma elpa, ko bija atstājis jau aizpeldējušais ledus kalns. Uz klāja iznākušie pasažieri redzēja visiem virsniekiem rokās revolverus. Kuģis stāvēja uz vietas, drusku sagāzies uz priekšu. Mašīnas bija apturētas, tikai radio kabīnes ģenerātori klusi dūca. No kuģa pārtikas noliktavām steidzās stuarti ar biskvītu kastēm un lika tās laivās. „Kāpt laivās! Vispirms sievietes un bērni!“ nāca pavēle. Neviens nebilda ne vārda. Virieši stāvēja savrup, lielākā daļa frakās. Kuģa virsnieku apbrīnojamais miers un arī šaušanas gatavībā turētie ieroči novērsa pāniku. Kad pirmās laivas nolaida jūrā, no starpklāja lauzās augšā dažas sievietes, pilnā balsī kliegdamas, ka kuģis pieplūdis pilns ar ūdeni. Pēc šī uztraukuma pilnā sauciena kuģi sākās jucekļi. Vairāki starpklāja pasažieri, neatrazdami vietas glābšanas laivās, aplika jostas un ielēca jūrā. Drīz ap kuģi peldēja vairāki desmit cilvēku, kas krampjaini ķērās klāt garām braucošajām glābšanas laivām un izmisuši sauca pēc palīdzības, jo ūdens bijis ļoti auksts.

Pa to laiku tēlegrafa kabīnē tēlegrafists Filipss visai pasaulei nemitējās sūtīt izmisuma saucienus: „Mēs grimstam! Visas laivas pārpildītas! Kuģis draud apgāzties!“

Viņam atbildēja „Olimpiks“ — „Titanika“ dvīņu brālis, bet tuvākais kuģis

varēja būt nelaiemes vietā tikai pēc pusotras stundas...

Bija dažas minūtes pēc pusnakts, kad pēdējās sievietes un bērni atstāja kuģi. Ap plkst. 1 kuģis bija tiktāl sasvēries uz priekšu, ka kuģa katli piepildījās ar ūdeni un sasprāga. Tas bija pārkonam līdzīgs troksnis, kam sekoja kurinātāju un mašīnistu bēgšana uz klāja. Mazdūšīgākie lēca jūrā. Debesis bija noskaidrojušās un aukstas zvaigznes tumšajā zilumā bija vienīgi drausmīgās katastrofas liecinieki.

Neviens glābējs nebija redzams, kad plkst. 2,20 rītā „Titaniks“ iegrima dzelmē. Milzīgs vilnis un ūdens virpulis aizrāva līdz simtiem cilvēku un glābšanas laivas, kas ap kuģi zvejoja sliksstošos.

Līdz pēdējam mirklim kuģa salonā spēlēja stīgu orķestris. Sākumā dejas un operešu ārijas, vēlāk garīgas dziesmu melodijas, kuŗām pievienojās drošsirdīgo pasažieru koris, kas redzēja, ka glābiņa nav un līdz pēdējam mirklim aukstasinīgi dziedāja „Tuvāk pie Dieva klūt sirds ilgojas“.

Tikai ap plkst. 3 rītā gandrīz reizē ieradās „Virdžīnija“ un „Karpatija“, kad jau sen okeana dibenā bija nogrimuši 1500 cilvēku. Ar „Titaniku“ līdzīgi nogrima arī 7 milj. vēstuļu un ap 100 milj. zelta.

Uz rīta pusi nelaiemes vietā bija salāsījusies vesela flotile glābējkuģu. Pamazām savāca kopā izkaisītās glābšanas laivas un vēl pie dzīvības palikušos peldētājus, no kuŗiem gan vēlāk liela daļa mira pārsalšanas dēļ. Līdz ar „Titaniku“ bija nogrimušas ap 300 sievietes, kas (kā vēlāk noskaidrojās), stuarda vainas dēļ un izmisuma pārņemtas, nebija varējušas atrast izeju uz klāja un nokļuvušas kuģa apakšējās, jau pieplūdušās telpās.

„Titanika“ katastrofa sacēla visā pasaulē neaprakstāmu uztraukumu. Londonā sasauca pat starptautisku konferenci, kas lēma par glābšanas ierīču un drošības palielināšanu uz jūras. „Titanika“ bojā eju vēlākie kronisti dēvēja par „šausmīgāko priekškaŗa laika notikumu visā pasaulē.“



Rīgas Latviešu b-bas Kr. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļas darbības pārskats par 1936. gadu.

R. L. B. Kr. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļa 1936. gadā sekmīgi turpinājusi savu darbību.

Nodaļas valde darbojusies šādā sastāvā: nodaļas godapriekšnieks — zv. advokāts A. Krastkalns, priekšnieks — kapt. A. Grasis, pārējie valdes locekļi: kapt. H. Keire, kapt. F. Kreicbergs, kapt. F. Eglīte, kapt. D. Tomsons, kapt. A. Ozols un kapt. V. Strauchs. Revīzijas komisijas locekļi: kapt. V. Švalbe, kapt. J. Vītoliņš, M. Laurītis un J. Zariņš.

Nodaļa 1936. gadā noturējusi 8 valdes sēdes un vienu biedru sapulci. Biedru skaits — 78.

Pagājušā gadā aizgājis mūžībā nodaļas valdes loceklis, Rīgas ostas priekšnieks kapteinis H. Keire. Nodaļa piedalījās aizgājēja apbedīšanā un nolika uz kapa vainagu.

Atzīmējot kuģniecības nelaiemes gadījumu izmeklēšanas kollēģijas 10 gadu darbības jubileju, Kr. Valdemāra jūrniecības nodaļa kopā ar Latvijas tālbraucēju kapteiņu biedrību godināja kollēģijas ilggađigo priekšsēdētāju senātoru Jāni Grotu un pasniedza viņam piemiņas balvu — rakstāmmapi ādas vākos, sudraba izstrādājumā.

Kā valdes sēdēs, tā arī biedru sapulcēs vērība piegriezta tieši jūrnieciskiem un kuģniecības jautājumiem, bet galvenām kārtām izlemti jautājumi attiecībā uz žurnāla „Jūrniece” izdošanu, izveidošanu un finansiālā stāvokļa uzlabošanu.

Ievērojot nodaļas visai ierobežotos materiālos apstākļus, Rīgas latviešu biedrība arī 1936. g. atbalstīja žurnāla „Jūrniece” izdošanu, izsniedzot pabalstu Ls 35,— mēnesī.

Žurnāls „Jūrniece” iznāca kārtīgi katru mēnesi ar nopietnu, vērtīgu saturu un daudzām illūstrācijām. Žurnāls varējis strādāt ar sekmēm, kā tas redzams no zemāk ievietotās bilances.

Noslēdzot savu pārskatu, nodaļa izsaka pateicību Rīgas Latviešu biedrībai par sniegto materiālo palīdzību, tāpat Jūrnieceku nama padomei par pabalstu un visām rēderejām un jūrniecekiem, kas sekmējuši žurnāla izdošanu un nodaļas darbību.

R. L. B. Kr. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļas valdē 1937. gadā ievēlēja: zv. adv. A. Krastkalnu, kapteinus — A. Grasi, F. Kreicbergu, D. Tomsonu, F. Dambekalnu, A. Ozolu, F. Eglīti; revīzijas komisijā ievēlēja: kapt. V. Švalbi, M. Laurīti un Petaku.

Rīgas Latviešu biedrības Kr. Valdemāra jūrniecības un zvejniecības nodaļas budžets 1937. gadam.

Ieņēmumi:

Biedru naudas	Ls 370,—
No žurnāla „Jūrniece” abonentiem	„ 1000,—
No pārdotiem žurnāliem	„ 900,—
Jūrnieceku nama padomes pabalsts	„ 600,—
Rīgas Latviešu biedrības pabalsts	„ 400,—
Sludinājumu ieņēmumi	„ 1500,—
	<u>Ls 4770,—</u>

Izdevumi:

Biedru naudas maksājumi R. L. biedrībai	Ls 170,—
Dažādi izdevumi	„ 350,—
Amortizācijas izdevumi	„ 50,—
Žurnāla „Jūrniece” iespiešana	„ 2700,—
Žurnāla ekspedīcija	„ 250,—
Redakcijas pārvaldes izdev.	„ 1250,—
	<u>Ls 4770,—</u>

Rīgas Latviešu biedrības Kr. Valdemāra jūrniecības nodaļas 1936. g. pārskats.

Kases kants.

Skaidra nauda kasē 1936. g. janvārī	Ls 352,92
1936. gadā ieņemts	„ 392,— Ls 744,92
„ „ izdots	„ 488,80
Kasē 1937. g. 1. janvārī	<u>Ls 256,12</u>

Biedru naudas kants.

1936. g. ieņemtas biedru naudas Ls 391,—

Dažādu izdevumu kants.

1936. g. izdots pēc dažādiem rēķiniem Ls 488,80

Apgādn. kants.

Apgādn. grāmatu vērtība 1937. g. 1. janvārī Ls 110,—

Bibliotēkas kants.

Bibliotēkas grāmatu vērtība 1937. g. 1. janvārī Ls 87,—

Zaudējumu un peļņas kants.

Peļņits:		Zaudēts:	
No biedru naudām	Ls 391,—	Uz dažādu izdevumu kanta	Ls 488,80
Kapitāla zaudējums	„ 116,51	Amortizācijas kapitāls	„ 18,71
	<u>Ls 507,51</u>		<u>Ls 507,51</u>

Balances kants:

Aktīvs:		Pasīvs:	
Skaidra nauda kasē	Ls 256,12	Amortizācijas kapitāls	Ls 18,71
Bibliotēkas grāmatas	„ 110,—	Skaidrs kapitāls	„ 434,81
Apgādn. grāmatas	„ 87,30		
	<u>Ls 453,52</u>		<u>Ls 453,52</u>

R. L. B. Kr. Valdemāra jūrniecības
nodaļas priekšnieks A. Grasis.

Žurnāla „Jūrnieks” norēķins.

Balance uz 1936. g. 1. janvārī.

Aktīvs.		Pasīvs.	
Kases kants.		Dažādu kreditoru kants.	
Skaidra nauda kasē	Ls 1078,95	Nenomaksāti parādi	Ls 120,21
Dažādi dēbitori	„ 333,52	Kapitāla atlikums uz 1. janv.	
		1935. g.	„ 422,23
		Kapitāla pieaugums-peļņa	
		1935. g.	„ 870,03
	<u>Ls 1412,47</u>		<u>Ls 1412,47</u>

1936. gadā bijušas sekošas naudas operācijas.

Kases kants.

Sk. nauda kasē 1936. g. 1. janvārī	Ls	1078,95	
Ieņemts 1936. g.	"	5534,—	Ls 6612,95
Izdots 1936. g.	"		5384,16
Atlikums uz 1937. g. 1. janvārī	Ls		1228,79

Abonentu kants.

1936. g. ieņemts no žurnāla abonentiem	Ls	1216,50
--	----	---------

Pabalstu kants.

1936. g. saņemti pabalsti:		
No Rīgas Latviešu biedrības	Ls	420,—
No Jūrnieku nama padomes	"	400,—
Citi pabalsti un ziedojumi	"	79,27
	Ls	899,27

Sludinājumu kants.

Ieņemts 1936. g. par sludinājumiem	Ls	2489,89
Izdots 1936. gadā: sludinājumu nodoklis un komisija sludinājumu vācējiem	"	571,86
	Ls	1918,03

Spiestuves kants.

1936. g. aprēķināts par žurnāla „Jūrnieks“ iespiešanu	Ls	2784,25
1936. g. maksāts spiestuvei skaidrā naudā	"	2784,25

Dažādu izdevumu kants.

Žurnāla pārvaldes izdevumi	Ls	1160,—
Samaksāts par klišejām un zīmēj.	"	436,77
Pasta un dažādi citi izdevumi	"	331,63
	Ls	1928,40

Dažādu dēbitoru kants.

Izstāvošas summas 1936. gadā	Ls	333,52
Saņemts no dēbitoriem 1936. g.	"	246,30
	Ls	87,22

Žurnāla kants.

Nepārdoti žurnāli 1936. g. janvārī par	Ls	969,88
1936. g. nākuši klāt žurnāli par	"	2784,25
	Ls	3754,13
Izsūtīti žurnāli abonentiem par	Ls	1216,50
Pārdoti caur komisiju	"	849,69
Bojāli, nepārdoti un brīveksemlāri	"	1687,94
	Ls	3754,13

Balances uz 1937. g. 1. janvārī.

Aktīvs.		Pasīvs.	
Kases kants:		Dažādu dēbitoru kants:	
Skaidra nauda kasē	Ls 1228,79	Nenomaksāts parāds	Ls 120,21
Dažādu dēbitoru kants.		Kapitāla atlikums 1936. gada	
Izstāvošas summas	Ls 258,52	1. janvārī	" 1292,26
		Tīra peļņa par 1936. g.	" 74,84
	<u>Ls 1487,31</u>		<u>Ls 1487,31</u>

Zaudējumu un peļņas kants.

Dēbets.		Kredits.	
Žurnāla kants	Ls 814,06	Pabalstu kants	Ls 899,27
Dažādu izdevumu kants	„ 1928,40	Sludinājumu kants	„ 1918,30
Skaidra peļņa	„ 74,84		
	<u>Ls 2817,30</u>		<u>Ls 2817,30</u>

Žurnāla „Jūrnieks“ redaktors: A. Grasis.

Techniskā vadītāja: E. Amatnieks.

Jūrnieki, abonējiet savu žurnālu!

Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem 1936. gada darbības pārskats.

Bilance uz 1. janvāri 1937. g.

Aktīvs:			
Kases kants — Rīgā kasē		Ls	181,56
Latvijas bankas k-ts — tekošs rēķins № 2795 — Rīgā		„	495,38
Vērtspapīru kants:			
a) Valsts Zemes bankas 2 ^o /o ķīlu zīme № 1493	Ls 100,—		
b) divas ceļu aizņēmuma obligācijas à Ls 20,—	„ 40,—	„	140,—
Inventāra kants:			
a) kustama manta	Ls 114.982,03		
b) nekustama manta	„ 39.371,72	„	154.353,75
Liepājas nodaļas kants:			
a) nauda kasē	Ls 21,95		
b) Latvijas bankā tek. rēķins	„ 535,01		
c) nepārd. sudraba krūšu nozīmes (9 gab.)	„ 27,—	„	583,96
Ventspils nodaļas kants:			
a) nauda kasē	Ls 53,07		
b) Latvijas bankā tek. rēķ.	„ 102,88	„	155,95
			<u>Ls 155.910,60</u>
Pasīvs:			
Kapitāla kants:			
a) mantas stāvoklis		Ls	78.071,54
b) pamata kapitāls	Ls 657,82		
c) rezerves kapitāls	„ 732,03	„	1.389,85
Amortizācijas kants:			
a) kustamas mantas amortiz.	Ls 61.342,07		
b) nekustamas mantas amortiz.	„ 14.723,23	„	76.065,30
Dažādu personu kants:			
Rīgas ostas darbnīcās, Rīgā		„	383,91
			<u>Ls 155.910,60</u>

Ieņēmumu un izdevumu kots 1936. g.**D ē b e t s** (izdevumi).

1. Algas	Ls	5.080,—	
2. Apdrošināšana	"	1.140,87	
3. Glābšana un trauksmes	"	1.948,50	
4. Komandējumi un transports	"	1.177,38	
5. Dažādi izdevumi	"	3.462,58	
6. Ēku uzturēšana un inventāra remonts	"	1.760,21	
7. Vecuma pabalsti	"	120,—	
8. Neparedzēti izdevumi	"	110,—	
9. Inventāra amortizācija 1936. gadā	"	4,197,72	Ls 18,997,26

K r e d i t s (ieņēmumi).

1. Biedru naudas	Ls	874,—	
2. Ziedojumi	"	140,82	
3. Rentes $\frac{0}{100}$ no tekošiem rēķiniem	"	17,23	
4. Kuģu nodevas, saņemtas caur Muitas dep-tu	"	13.902,10	
5. No Jūrniecības dep-ta pabalsts	"	915,70	
6. Dažādi ieņēmumi	"	438,—	Ls 16.287,85
7. Kapitāla kots — norakstīts no kapitāla 1936. g. zaudējumos	"		" 2.709,41
			<u>Ls 18.997,26</u>

Kases pārskats.**I e ņ ē m u m i.**

Kontu nosaukumi	Budžetā paredzētie ieņēmumi Ls	I e ņ ē m t s			Kopā Ls	
		R a j o n i				
		Rīgas	Liepājas	Ventspils		
Atlikums no 1935. g. 31. decembra:						
a) kasē naudā	1.050,33	132,—	52,84	79,02	263,86	
b) bankas tek. rēķini		483,64	200,11	102,72	786,47	
		615,64	252,95	181,74	1.050,33	
1. Biedru naudas: iemaksāta biedru nauda	1.115,—	450,—	312,—	112,—	874,—	
2. Ziedojumi: saņemti ziedojumi	160,—	40,27	100,55	—	140,82	
3. Rentes: $\frac{0}{100}$ no tekošiem rēķiniem	10,—	7,59	7,48	2,16	17,23	
4. Kuģu nodevas: ieņemts caur Muitas dep-tu	14.400,—	13.902,10	—	—	13.902,10	
5. Jūrniecības dep-ta: saņemts glābš. atalgojumu segšan.	—	915,70	—	—	915,70	
6. Dažādi ieņēmumi:		213,—			213,—	
a) pārdotas krūšu nozīmes						
b) par pārdotiem ķieģeļiem Pāvilstas stacijā			20,—		20,—	
c) ire par šķūni Ventspili				60,—	65,—	
d) atmaksāta soda nauda	150,—			5,—		
e) caur Latv. banku saņemti (bij. Ventspils bankā noguldītie un 1935. g. norakstītie zaudējumi) vērtspapīri				140,—	140,—	
f) par ūtrupē pārdoto tālākai lietošanai nederīgu kust. mantu			157,75	—	157,75	
		16.885,33	16.144,30	850,73	500,90	17.495,93

I z d e v u m i.

Kontu nosaukumi	Budžetā paredzētie izdevumi Ls	I z d o t s			Kopā Ls
		R a j o n i			
		Rīgas	Liepājas	Vents- pils	
1. Algas:					
a) biedrības inspektoram	2.400,—	2.400,—	—	—	2.400,—
b) rajonu inspektoriem	330,—	—	180,—	150,—	330,—
c) 16 glābš. staciju pārziņiem	1.920,—	910,—	720,—	360,—	1.990,—
d) 3 laivu motoristiem	360,—	240,—	—	120,—	360,—
2. Apdrošināšana:					
a) kustamas un nekustamas man- tas apdrošināšana	690,—	642,87	—	—	642,87
b) glābšanas komandu apdrošin.	900,—	498,—	—	—	498,—
3. Glābšanas un trauksmes:					
a) glābšanas atalgojumi	800,—	527,—	—	84,—	611,—
b) medaļas un diplomu	250,—	427,50	—	—	427,50
c) trauksmes, komandu apmācība	700,—	420,—	310,—	180,—	910,—
4. Komandējumi un transports:					
a) komandējumi un braukšanas	750,—	990,28	45,50	17,40	1.053,18
b) transporta izdevumi	150,—	54,20	70,—	—	124,20
5. Dažādi izdevumi:					
a) drukas darbi, grāmatas, sludin., pasts un citi kancelejas izdev.	200,—	137,89	71,41	4,65	213,95
b) slimu kasei un bezdarba fond.	210,—	192,76	—	—	192,76
c) 15 tālfonu abonementi, ievilk- šana un tālsarunas	850,—	521,08	190,12	165,06	876,26
d) medikamentu papildināšana	60,—	—	—	—	—
e) signālu šāviņi un raķetes	270,—	260,—	—	—	260,—
f) degvielas un smēreļļas	300,—	229,28	—	67,80	297,08
g) dažādi darbi un pakalpojumi	450,—	1.141,27	35,40	84,—	1.260,67
h) jūras kāpu un ceļu nolīdzinā- šana un nostiprināšana	150,—	89,50	—	—	89,50
i) biedrības propagandai	100,—	70,50	—	7,30	77,80
j) ielu tīrīšanai	48,—	—	48,—	—	48,—
k) dažādi sīki izdevumi	150,—	44,56	—	—	44,56
l) mirušu biedru apbedīšana	—	102,—	—	—	102,—
6. Būves, remonts un inventārs:					
a) 16 glābšanas staciju ēku uzturēš.	480,—	—	121,45	81,14	202,59
b) 42 glābš. posteņu invent. uzturēš.	400,—	177,—	39,75	—	216,75
c) inventāra iegāde		1.172,75	52,10	238,60	1.463,45
d) slīpes būve, laivas ieventāra ie- gāde un inventāra remonts	3.000,—	1.287,83	48,04	5,—	1.340,87
7. Vecuma pabalsts: glābš. staciju bijušiem pārziņiem	240,—	120,—	—	—	120,—
8. Neparedzēti izdevumi: biedr. u. nod. pārvalžu neparedz. izd.	727,33	—	110,—	—	110,—
9. Par 1935. g. izmaksātās algas	—	60,—	—	—	60,—
	16.885,33	12.716,27	2.041,77	1.564,95	16.322,99
Rīgas ostas darbnic. vēl nesam. rēķins		383,91	—	—	383,91
		12.332,36	2.041,77	1.564,95	15.939,08
Atlikums uz 1937. g. 1. janvāri:					
a) kasē skaidrā naudā		181,56	21,95	53,07	256,58
b) tekoši rēķini bankās		495,38	535,01	102,88	1.133,27
c) vērtspapiros		140,—	—	—	140,—
d) nepārd. sudr. krūšu nozīm. 9 g.		—	27,—	—	27,—
		13.149,30	2.625,73	1.720,90	17.495,93

Pārskats.

Glābšanas darbi.

Pagājušā gadā mūsu valsts ūdeņos nav notikušas tādas kuģu avarijas, kur glābšanas komandām būtu bijis jāsniedz kuģu ļaudīm palīdzība. Toties ir bijuši ļoti daudzi sliktākas un nelaimes gadījumi uz jūras ar zvejniekiem un atsevišķiem cilvēkiem uz ezeriem un upēm. Biedrība ir sekmējusi sliktāku cilvēku glābšanu un sniegusi palīdzību, izglābjot no nāves 48 cilvēkus, to starpā 13 bērņus no 4—15 g. vecumā.

Apbalvoti

no galvenās valdes par drošsirdību un pašaieliedziģu uzpurēšanos pie sliktāku cilvēku glābšanas:

- a) ar sudraba medaļām un goda diplomiem 8 glābēji,
- b) ar bronzas medaļām un goda diplomiem 14 glābēji,
- c) ar atzinības rakstiem 4 glābēji.

Būves un remonts.

Liepājas rajonā: likvidēts izsoles celā nolietotais inventārs; Jūrmalciemā glābšanas stacijai iegādāta glābšanas laivas uzvelkamā ierīce un vecā koka laiva apmainīta pret parocīgu skārda laivu; izlabots jumts un grīda Akmeņraga stacijas ēkai. Ventspils rajonā: iegādātas jaunas buras Užavas un Ovīžu glābšanas staciju laivām un izdarīti dažādi remoti un krāsošanas darbi visās stacijās. Rīgas rajonā: ierīkota jauna glābšanas stacija Ainažu ostā, kur novietota motorlaiva ar nepieciešamiem glābšanas rīkiem; Salacgrīvas un Daugavgrīvas stacijām papildināts inventārs nolietotojušā vietā un nodarvoti ēku jumti; Mērsraga, Kolkasraga un Salacgrīvas stacijās pārkrāsotas glābšanas laivas un izdarīti citi sīki remonti. Rīgas ostā uzstādīti 4 jauni glābšanas rīku posteni.

Biedrībā uz 1937. gada 1. janvāri skaitās 324 biedri.

Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem 1937. gada budžets.

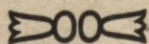
Ieņēmumi.

1. Biedru naudas	Ls 1.206,—
2. Ziedojumi	160,—
3. Rentes no kapitāla	20,—
4. Kuģu nodoklis caur Muižas departamentu	20.600,—
5. Dažādi ieņēmumi	100,—
6. Jūrniecības departamenta dažādi atalgojumi	600,—
	<hr/>
Paredzētie ieņēmumi	Ls 22.686,—

Izdevumi.

1. Algas	Ls 5.910,—
2. Apdrošināšana	1.591,—
3. Glābšana un trauksmes	2.100,—
4. Komandējumi un transports	975,—
5. Dažādi izdevumi	3.350,—
6. Inventārs	3.150,—
7. Būvju un inventāra remonts	4.390,—
8. Vecuma pabalsts	120,—
9. Neparedzēti izdevumi	193,—
10. Pamata kapitālam — 4 ^o % no 1937. g. ienākumu kopsummas	907,—
	<hr/>
Paredzētie izdevumi	Ls 22.686,—

Galvenā valde.



VALDĪBAS RĪKOJUMI UN PAVĒLES.

Noteikumi par uztura produktu normām jūrniekiem uz Latvijas jūras tirdzniecības kuģiem.

(Izdoti uz Noteikumu par jūrniekiem — Lik. kr. 1928. g. 212.—54. panta pamata.)
V. V. Nr. 72., 27. martā 1935. g.

Jūrniekiem, kas kalpo uz jūras tirdzniecības kuģiem un saņem no kuģa brīvu uzturu, uzturs vienam jūrniekam vienā dienā izsniedzams no zemāk minētiem produktiem pēc šādām normām:

Mīksta rudzu vai kviešu maize	800 grami
vai milti	600 „
Sviests (izsniedzams tieši jūrniekam)	60 „
Cukurs (izsniedz. tieši jūrniek.)	60 „
Liellopu gaļa svaiga vai sālīta 4 dienas nedēļā	410 „
Cūku gaļa svaiga, sālīta vai žāvēta 2 dienas nedēļā	310 „
Zivis, svaigas 1 dienu nedēļā	550 „
vai sālītas	450 „
vai žāvētas	400 „
Cūku tauki kausēti, vai sviests, vai žāvēts speķis	30 „
Milti, kviešu	115 „
Putraimi, grūbas, manna, makaroni vai rīsi	100 „
Zirņi vai pupiņas	70 „
Kartupeli, svaigi	600 „
vai kaltēti	60 „
Zaļumi un saknes, svaigas: kāļi, burkāni, kāposti, bietes, sīpoli, loki, pētersīļi, puravi, selerijas u. c.	100 „
vai kaltēti	10 „
vai sālīti	80 „
Kondensēts piens, cukurots	30 „
Pupiņu kafija, nededzināta	15 „
Cigoriņi, nededzināti	15 „
Tēja	3 „
Žāvēti augļi: āboli, plūmes, rozīnes u. c.	15 „

Sāls, etiķis, sinepes, virces, pipari un citas garšvielas izsniedzamas pēc vajadzības.

Augstāk noteikto produktu normu aizliegts samazināt bez pamatota iemesla.

Ja kādi no augstāk minētiem produktiem aprūkst, tad tos var atvietot ar ci-

tiem, pieturoties pie sekošām attiecībām: ja mīksta maize aprūkst, nav dabūjama vai nav iespējams to pagatavot, tad tās vietā var dot kaltētu maizi vai sausiņus 570 gr. uz personu dienā. 310 gr. sālītas cūku gaļas var atvietot ar 410 gr. sālītas vai svaigas liellopu gaļas. Liellopu gaļas vietā pārmaiņai var izsniegt teļa vai aitas gaļu. Svaigas zivis var dot 2 reizes nedēļā pa 550 gr. uz personu dienā. Ja zivis nav dabūjamas, tad to vietā jāizsniedz gaļa. Skābus kāpostus, ja tie ir dabūjami, var dot 1 reizi nedēļā, zirņu vai pupiņu vietā.

Kamēr kuģis atrodas ostā, svaiga maize izsniedzama ikdienas, bet svaiga gaļa — vismaz 4 reizes nedēļā.

Kuģiem braucot tālāk par 67° ziemeļu vai dienvidu platumu jābūt apgādātiem ar pretskorbūta līdzekļiem.

Braucienos starp 40° ziemeļu un 40° dienvidu platumu, jūrniekiem jānodrošina uzvārīts ūdens ar vīnu, citronskābi vai auzu miltiem. Sālītas gaļas vietā 2 reizes nedēļā jānodrošina konservu gaļa pa 300 gr. uz personu dienā, 60 gr. sviesta vietā var dot 150 gr. marmelādes. Sviesta trūkumā gadījumā, 60 gr. sviesta vietā var dot tādu pašu daudzumu kausētu cūku tauku, vai margarīna, vai 1/20 litra olīveļļas.

Produktu svars jāsaprot produktiem nepagatavotā stāvoklī. Gaļas svars jāsaprot kopā ar kauliem, bet konserviem viss kārbas netto svars. Izsniedzot gaļas konservus, vismaz pusei jābūt gaļai bez kauliem un pārējam buljonam.

Rīgā, 1935. g. 19. martā.

Finanču ministrs L. Ēķis.

Tautas labklājības ministrs V. Rubuls.
Jūrniecības departamenta

direktors A. Ozols.

Darba aizsardzības departamenta

direktors F. Roze.



Finanču ministra rīkojums par tirdzniecības kuģu kontroli, kas brauc uz Spāniju.

V. V. Nr. 86, 1937. g. 19. aprīlī.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 1937. gada 9. marta lēmumu, zīmējoties uz tirdzniecības kuģu kontroli, kas brauc uz Spānijas ostām, nosaku sekojošo:

I. Latvijas tirdzniecības kuģiem, kas brauc uz Spānijas ostām, vai Spānijas koloniju ostām, vai ostām, kas atrodas Spānijas Marokā, jāpiebrauc zemākminētās kontroles ostās un jāuzņem Starptautiskās neiejaukšanās komitejas nozīmētie uzraugi šādā kārtībā:

1. Kuģiem, kas brauc vienā vai otrā virzienā caur Gibraltaras jūras šaurumu, pirms iebraukšanas Spānijas ostā jāpiebrauc Gibraltārā. Šis noteikums atvieto visus zemākminētos, kuģi tādēļ zīmējas tikai uz kuģiem, kas nebrauc caur Gibraltaras jūras šaurumu.

2. Ja kuģis brauc caur Angļu kanāli ceļā uz Spāniju no ostas, kas atrodas uz ziemeļiem no Doveras (Dover), tad viņam jāpiebrauc Doverā vai Downs'ā (The Downs).

3. Ja kuģis uzsāk braucienu kādā Angļu kanāla ostā uz dienvidiem no Doveras, tad viņam jāpiebrauc Šerburgā (Cherbourg).

4. Ja kuģis brauc no Īrijas brīvvalsts vai Ziemeļīrijas, vai no Īrijas vai Bristoles kanāliem, vai no ostas, kas atrodas starp Šerburgu un Brestu (Brest), tad viņam jāpiebrauc Brestā.

5. Ja kuģis uzsāk braucienu kādā Francijas ostā, kas atrodas Atlantijas okeanā vai Biskajas jūras līča piekrastē uz dienvidiem no Brestas, tad viņam jāpiebrauc Verdonā (le Verdon).

6. Ja kuģis tuvojas rietumu virzienā caur Vidusjūru vai no kādas Vidusjūras ostas, kas atrodas uz austrumiem no 12. austrumu garuma grada, tad viņam jāpiebrauc Palermo, izņemot gadījumus, kad kuģis tirdznieciskā nolūkā brauc uz Marselē (Marseilles), kādā gadījumā viņam atļauts uzraugu uzņemt Marselē.

7. Ja kuģis uzsāk braucienu kādā Ziemeļāfrikas ostā, kas atrodas uz rietumiem no 12. austrumu garuma grada, tad viņam jāpiebrauc Oranā (Oran).

8. Ja kuģis uzsāk braucienu kādā Francijas vai Itālijas piekrastes ostā, starp Marselē un 12. austrumu garuma gradu, vai no Korsikas vai Sardinijas, tad viņam jāpiebrauc Marselē.

9. Ja kuģis uzsāk braucienu no kādas

franču Vidusjūras ostas, kas atrodas uz rietumiem no Marselē, tad viņam jāpiebrauc Cettā (Cette).

10. Ja kuģis tuvojas no rietumiem no 15. rietumu garuma grada vai kad viņš tuvojas Atlantijas okeanā no 28. ziemeļu platuma grada dienvidu puses, tad viņam jāpiebrauc Madeirā, vai Gibraltārā, vai Lisabonā.

11. Ja kuģis brauc no ostas, kas atrodas Atlantijas piekrastes Marokā, tad viņam jāpiebrauc Gibraltārā, bet, ja kuģis brauc uz Spānijas ostu, kas atrodas uz ziemeļiem no Portugales, tad viņam jāpiebrauc Lisabonā.

12. Ja kuģis brauc no Portugales ostas, tad viņam jāpiebrauc Lisabonā.

Jautājums par to, kādās kontroles ostās jāpiebrauc kuģiem, kas brauc uz Kanariju salu ostām, pagaidām atstāts atklāts.

Galvenās kontroles ostas noteiktas sekojošās: Downsa vai Dovera, Šerburga, Lisabona, Gibraltara, Marselē, Palermo un Madeira.

Ja Starptautiskās neiejaukšanās komitejas administrātors kontroles ostā uzraugu uz kuģi nevar uzlikt, tad viņš izdod kapteinim dokumentu, kas apliecina, ka viņa kuģis piebraucis kontroles ostā, lai izpildītu ar neiejaukšanās līgumu kuģim uzlikto pienākumu un ka administrātora rīcībā nav bijis uzrauga, ko uz kuģa uzlikt.

Starptautiskās neiejaukšanās komitejas administrācija galvenās kontroles ostās var noteikt arī citas uzraugu uzņemšanas ostas.

Kuģim, uz kuģa atrodas Starptautiskās neiejaukšanās komitejas uzraugs, vai kuram izdota augstākminētā apliecība par kontroles ostas apmeklēšanu, jānes šīs komitejas noteikts vimpelis. Aizliegts vimpeli nest, kad uz kuģa neatrodas uzraugs, vai kad kuģim nav attiecīgas apliecības.

II. Dzīvojamās telpas un uzturs uzraugiem uz kuģa.

Kuģu īpašniekiem jārūpējas un kapteiņiem jānodrošina uz kuģa uzraugiem piemērotas dzīvojamās telpas. Uzrauga dzīvojamām telpām jābūt tādām, kādas normāli paredzētas kuģa virsniekiem, kā, piemēram, stūrmaņiem. Uzraugam uz kuģa jānodrošina uzturs, kāds paredzēts kuģa kapteinim. Par uzturu, kas dots uzraugam uz kuģa, atli-

dzina Starptautiskā neiejaukšanās komiteja pēc viņas noteiktām normām.

III. Uzraugu malā nodošana.

Pēc Spānijas ostas atstāšanas uzraugi malā jānodod brauciena ceļam tuvākā kontroles ostā, kurā noteicis Starptautiskās neiejaukšanās komitejas administrātors uzraugu uzņemšanas ostā, vai ikvienā citā ostā, kuŗas sasniegšana prasītu ne vairāk kā 50 jūras jūdžu lielu novirzīšanos no paredzētā brauciena ceļa.

IV. Uzraugu tiesības.

1. Uzraugam braucienā ir tiesība katrā laikā kapteiņa vai viņa nozīmēta virsnieka klātbūtnē izjautāt pasažierus un kuŗa personālu, pārbaudīt pasažieru pasēs un identificēt kuŗa personāla dokumentus.

2. Uzraugam braucienā ir tiesība katrā laikā izjautāt kapteini par kuŗa krāvu un pārbaudīt krāvas dokumentus, kas adresēta kādai Spānijas ostai.

3. Uzraugam ir tiesība piedalīties vai būt klāt pie ikvienas krāvas izkraušanas vai pasažieru malā nolaišanas Spānijas ostās. Uz uzrauga pieprasījumu, pārbaudes nolūkā, kapteinim jāliek attaisīt ikviens izkraujamais sains, par kuŗa saturu uzraugam radušās šaubas, ka tajā varētu atrasties kuŗa materiāli, ko sūta uz Spāniju pretēji neiejaukšanās līgumam. Uzraugam ir arī tiesība likt izdarīt ikvienu nepieciešamu izsaiņošanu, atpakaļsaiņošanu un aizzīmogošanu.

Kapteinim un kuŗa personālam pēc labākās apziņas jāizpalīdz uzraugiem pie viņu pienākumu izpildīšanas. Spānijas ostās kapteinim jāspēr visi iespējamie soļi pret kuŗa materiālu malā nodošanu.

V. Kuŗa kuŗu uzraudzības Spānijas piekrastē.

Desmit jūras jūdžu platā joslā gar Spānijas piekrasti un Spānijas koloniju piekrasti ikvienam Latvijas kuŗim jāapstājas uz dežūrējošā kuŗa kuŗa pieprasījumu. Dežūrējošie kuŗa kuŗi nes Starptautiskās neiejaukšanās komitejas noteiktu vimpeli. Kuŗa kuŗa komandiera nozīmētām personām ir tiesība uzkāpt uz apturētā Latvijas kuŗa, pārbaudīt kuŗa piederības un izpošanas dokumentus, pārliecināties, vai uz kuŗa atrodas Starptautiskās neiejaukšanās komitejas uzraugs jeb vai kuŗim ir kontroles ostā izdota apliecība par kontroles ostas apmeklēšanu.

Kuŗa kapteinim jāizpilda kuŗa kuŗa komandiera dotie rīkojumi.

VI. Atlīdzība par kuŗa aizkavēšanu un ostas nodokli.

Par kuŗa aizkavēšanu vai novirzīšanos no brauciena virziena sakarā ar uzraugu uzņemšanu vai malā nodošanu kuŗa īpašnieks nesāņem nekādu atlīdzību, tomēr ar noteikumu, ka kontroles ostā Starptautiskās neiejaukšanās komitejas administrātors uzraugu uz kuŗa uzliek iespējami drīzākā laikā un katrā gadījumā ne vēlāk par 4 stundām, skaitot no tā laika, kad kapteinis vai kuŗa aģents pieteicis kuŗa pienākšanu administrātoram. Piebraucot kādā ostā, lai tikai uzņemtu vai malā nodotu uzraugu, kuŗis atbrīvots no visiem ostas nodokļiem un nodevām.

Šā rīkojuma neizpildītāji saucami pie atbildības uz Sodu likuma pamata.

Šis rīkojums stājas spēkā izsludināšanas dienā.

Finanču ministrs L. Ēķis.
Jūrniecības depart. direktors A. Ozols.

Senāta spriedums.

V. V. Nr. 81, 1937. g. 13. aprīlī. (Pielikumā.)

1936. gada 25. novembrī. Atbildētāja Frīdriha Baltsera pilnvarnieka kasācijas sūdzība pret Tiesu palātas 1935. g. 6. maija spriedumu Zālmana Frīdmana prasībā pret akc. sab. „Neptun“ kapteini Frīdrihu Baltseru summā Ls 2714.— zaudējumu atlīdzību, un Zālmana Frīdmana pilnvarnieka paskaidrojums. (L. Nr. 1071.)

Sēdi vada priekšsēdētājs senātors O. Ozoliņš, referē senātors A. Lēbers.

Senāts atrod: ar ledus klauzulu kapteinim tiek dota iespēja un tiesība apmeklēt citu ostu, preču izkraušanai, nenogaidot šķēršļu (ostas aizsalšanu) atkrišanu (Pap-

penheim, Handbuch des Seerechts, 2. sēj. (1918.) 153. lpp. 3. N.). Tiesu palāta pareizi atrod, ka izšķirošs ir jautājums par to, kā jāsaprot ledus klauzulas formulējums: „If after arrival the Master, for fear of Vessel being frozen in, deems it advisable to sail, he shall be at liberty to leave without cargo, in which case the charter shall be cancelled...“, t. i. vai kapteinim tiesība pēc sava ieskata vien noteikt priekšnoteikumu esamību bažām, ka „Vessel being frozen in“, jeb vai priekšnoteikumu esamība jānoteic pēc zināmām

objektīvām pazīmēm, kas varētu katrā prātīgā kapteinī modināt dibinātas bažas, ka kuģis iesals pirms kapteinis pabeigs preču iekraušānu. Tiesu palāta pareizi izšķirusies par pēdējo tezi, kas saskan ne tik vien ar vispārējo juridisko praksi un teoriju, bet arī ar vispārējos likumus, to starpā arī CL, pieņemto principu. Šai ziņā Schaps savā darbā „Das deutsche Seerecht“, Kommentārā pie vācu Hgb 4. grām. (2. izd. 1921.), pie 592. § 5. N., 374. lpp. izteicas tādi: „für die Annahme, dass der Fall der Eisklausel vorgelegen hat, ist nicht der Beweis der absoluten Unmöglichkeit der Erreichung des Bestimmungsorts zu fordern, sondern der Nachweis dass die Eisverhältnisse derartig waren, dass in ihnen vom Standpunkte eines verständigen Schiffers eine Gefahr für Schiff und Ladung gefunden werden konnte.“ Tā tad, no vienas puses, gan nav prasāms, lai būtu absolūti konstatēts, vai kuģis var sasniegt adresēs vietu, bet, no otras puses, nav arī pielaižāms, ka kapteinim vien, kā tādām, jau būtu tiesība, pēc sava brīva, it kā nepārbaudāma (diskrecionāra) ieskata izšķirties, vai ir vai nav pamats viņa bažām, ka kuģis iesals. Īstenībā jābūt pietiekošām objektīvām pazīmēm, pēc kurām saprātīgam („verständig“) kapteinim būtu jānāk pie pārlicības par iesalšanas

briesmu esamību. Ja gribētu atstāt runā esošā jautājuma izšķiršanu kapteiņa brīvam, nepārbaudāmam ieskatam, tad tas nozīmētu piešķirt viņam tiesību, pēc sava ieskata izpildīt vai atcelt („cancelling“) pašu čarterlīgumu, un tādā kārtā brīvi atsvabināties no šā līguma saistības; taisni šādu brīvību likums līgumā saistītam kontrahentam neatzīst (CL 2923., 3165. p.). Tāpēc Tiesu palātai bija pietiekošs pamats no sevis pārbaudīt, vai konkrētā lietā atbildētāja bažām bijis dibināts iemesls. Uz viņas norādīto faktisko datu pamata par ledus stāvokli Rīgas ostā un līcī, par toreizējo temperatūru un pārējiem atmosfēras apstākļiem un aiz viņas paskaidrotiem iemesliem Tiesu palāta nākusi pie slēdziena, ka atbildētāja-kapteiņa bažām nav bijis pietiekoša pamata. Šāds Tiesu palātas konstatējums un slēdziens attiecas uz lietas faktisko pusi un nav tāpēc pārbaudāms kasācijas kārtībā. Ar to atkrīt visi atbildētāja paskaidrojumi kasācijas sūdzībā, kuŗos tas apstrīd Tiesu palātas konstatējuma un slēdziena pareizību pēc būtības. Aiz aprādītiem iemesliem atrodot, ka Tiesu palāta nav likumu pārkāpusi, kādēļ atbildētāja kasācijas sūdzība atraidāma, Senāts nolēmj: Frīdriha Baltsera pilnvarnieka kasācijas sūdzību uz CPN 907. p. pamata atstāt bez ievēribas.

Alfabēta.

Kābeldiegi.

Ziņas no ārzemju nautiskās preses.

Latvija.

Pēdējos 12 gados Latvijas hipotēku banka izdevusi kuģu rēderiem ilggadīgos aizdevumos Ls 4.920.000,— jaunu kuģu pirkšanai un esošo modernizēšanai.

*

Latvijas tvaikona „Martin“ 1936. g. 10. augusta sadursmes lietā Kīles fjordā ar vācu tv. „Alwine Russ“, Flensburgas jūras tiesā latvju tvaikona pārstāvji panāca attaisnojošu spriedumu. Ar to nebija apmierināts „Alwine Russ“ kapteinis un pārsūdzēja Vācijas valsts jūras virs tiesā, kurā sūdzību, kā nepamatotu, noraidīja.

Lietuva.

Nesen nodibinātā Lietuvas valsts kuģniecības sabiedrība (Lietuvos Baltijos Lloidas) nopirkusi par £ 27.000 no J. Lau-

ritcena, Kopenhagenā, divus kravas tvaikonus „Ebba“ un „Nordsioen“. Kuģi ir 1500 dwt. lieli un būvēti Štetinē 1919./20. g. Abi tvaikoni būs nodarbināti ar koku un linu pārvadājumiem. Sabiedrības līdz šim iegūtie trīs tvaikoni uztur kārtēju satiksmi ar Angliju. Tie iekārtoti ar saldētavu tilpnēm. Šīs kuģniecības sabiedrības £ 60.000 lielais kapitāls sadalīts 20.000 akcijās, no kurām 90% pieder trijiem dažādiem valsts uzņēmumiem.

Igaunija.

Tallinā, G. Sergo un Co. nopircis no Ōresund A/B., Kopenhagenā, tvaik. „Salt-holm“, 219 brt., būvētu 1882. g. Tvaikonis pārdēvēts par „Estland“.

*

Jakobsens un Co, Pērnavā, nopircis no James Westolla, Sunderlandē, tv. „Bar-

moor“, 2225 brt., kas būvēts 1909. g. un K. Jurnas nopircis no G. Gibsona, Leithā, tvaikoni „Moorfoot“, 2057 brt., kas būvēts 1913. g. Tas pārdēvēts par „Peet“.

*

A. Toops, Tallinā, nopircis no Johna Tyrella, Kardifā, tvaikoni „River Avoca“, 425 brt., kas būvēts 1893. g.

Somija.

Somijas jūras virsnieku savienība savā gada sapulcē, Abo, apsprieda somu tirdzniecības kuģu navigācijas virsnieku pensiju jautājumu un nolēma uzsākt sarunas ar Pensiju nodrošināšanas sabiedrību par vienošanos, uz kādiem noteikumiem varētu iekārtot jūrnieku pensijas pēc sistēmas, kāda jau pastāv Dānijā. Vispirms pamatīgi jāiepazīstas un jāizpēta dānu iekārtojums, to apgaismojot, paskaidrojot un iztīrājot kuģniecības presē, pēc tam var tikt sperti tālāki solī. Nolēma arī sasaukt Ziemeļsomijas jūras virsnieku kongresu Abo pilsētā jūlija mēnesī.

*

Pēc Somijas rēderu apvienības ziņām, Somijas tirdzniecības kuģu tonnāža sastādās no sekojošo lielāko rēdereju kuģiem: 1937. g. sākumā Finska Angfartygs A/B. 69.500 brt. (gažu iepriekš 59.800), A. Wihuri 34.600 (24.400), G. Thordena 32.500 (32.500), Zachariassen un Co 24.700 (16.400), Kr. Hansen 20.500 (22.100), Nielsen un Thorden 16.300 (18.300) un Somijas-Amerikas līnijas ar 13.900 brt. Pēc tam seko mazākās rēderejas: A/B „Atlanta“, Nordströms, Bore, Paulin, Hacklin un citi.

*

Helsinki rēdera Antti Wihuri Somijas-Hamburgas līnija, kuģa pēdējā laikā ieņem redzamu stāvokli Somijas-Hamburgas kārtējā kuģu satiksmē, piedāvājās pieņemt preču pārvadājumus pēc tādiem pat tarītiem, kādi pastāv uz Dienvidsomijas ostām, arī tieši uz Abo no Hamburgas.

*

Rēdereja Merrihuolto A/B. ar četriem tvaikoņiem atklāj kārtēju kuģu satiksmi starp Somijas ostām un Montreālu, Kanadā.

Rēdereja A/B. „Atlanta“, Helsinkos, pasūtījusi Crichton un Vulkan kuģu būvētavā, Abo, 7300 t. liela preču motorkuģa būvi Somijas-Dienvidamerikas līnijai.

*

Pēdējos mēnešos somu rēderejas ieguvušas ārzemēs lietotus kuģus: John Dahlberg un Co, Helsinkos, par £ 15.000,— no Det Danske Kulkompagnie tvaikoni

„Brettland“, 3000 dwt., kas būvēts 1902. g.; Kurts Mattsons, Helsinkos, par £ 22.000 nopircis no Slobodna Plowidba Topic, Susakā, Jugoslavijā, tvaikoni „Jurko Topic“, 6421 dwt., kas būvēts 1911. g.; I. A. Zachariassen un Co, Nistadtē, pircis no Downs S. S. Co Ltd., Londonā, tvaikoni „Towerdale“, 6475 brt., kas būvēts 1920. g., tas pārdēvēts par „Kronsborg“. — Finske Angfartygs A/B. ieguvis no Svenska Orient Linien, Gotenburgā, tvaikoni „Erland“, 1869 brt., kas būvēts 1922. g. un pārdēvēts par „Saimaa“; kapteinis Antti Wihuri, Helsinkos, ieguvis no Blidberg un Co, Gotenburgā, tv. „Tempo“, 1133 brt., kas būvēts 1909. g. un pārdēvēts par „Wikla“.

Polija.

Polijas tirdzniecības un zvejas kuģniecības 4-gades plāns paredz uzbūvēt sekošus kuģus: 2 Dienvidafrikas līnijai, 2 Levante līnijai, 2 Baltijas līnijai, 1 Rietumeiropas braucieniem, 5 trampa tvaikoņus, 2 krastbraucēju pasažierkuģus, 40 zvejas kuģus piekrastes un Baltijas jūras zvejai, 20 silķu zvejai lieljūrās, 2 piekrastes zvejas pārraudzības kuģus un vairākus ostas peldošus līdzekļus.

*

Janvāra mēnesis Polijas tirdzniecības flotes pārvedumos bija ļoti labvēlīgs, jo tas uzrāda pieaugumu par 20 procentiem daudzuma ziņā. Kopā š. g. janvārī pārvests 110.969 t. preču pret 90.727 t. attiecīgā mēnesī 1936. g.

„Polijas kuģniecība“ palielināja savus pārvedumus vairāk kā 30%: no 41.637 t. līdz 62.483 tonnām, no tām izvedumi — 46.251 t. (1936. g. janvārī 30.002 t.), ievedumi — 13.977 t. (1936. g. janvārī 9688 t.), bet pārvedumi transitā un starp cittaustu ostām deva 2255 t. (1936. g. janv. 1947 t.).

Polijas kuģniecības līniju grupa palielināja savus pārvedumus no 20.367 t. līdz 31.931 t. Šeit ietilpst izvedumi 21.133 t. (1936. g. janvārī 11.553 t.), ievedumi 8543 t. (1936. g. janvārī 6867 t.), pārvedumi jūras transitā 1253 t. un pārvedumi starp ārzemju ostām 1002 t. (1936. g. janvārī 1947 t.).

Polijas kuģniecības trampī pārveda 30.552 t. (1936. g. janvārī 21.270 t.). Trampī izveda 13.265 t. ogļu, 4735 t. koksa un 2560 t. kainīta. Kuģis „Visla“ izveda uz Dienvidameriku 1562 t. dzelzceļu sliežu, 1551 t. dzelzs, 11 t. lidmašīnu, 343 t. koku, 585 t. iesala, 151 t. karbīda u. t. t. Trampī ieveda 5434 t. rūdas pret 2821 t. importēto rūdu pagājušā gada janvārī.

Polijas-Britanijas kuģniecības biedrības kuģi pārveda 9863 t. preču un 61 zirgu pret 7639 t. preču un 49 zirgiem pagājušā gada janvārī. Uz abām angļu līnijām eksportā pārvestas 7098 t. (1936. g. janvārī 5525 t.), importā — 2674 t. (1936. g. janvārī 2001 t.) un bez tam uz Gdiņa — Havre līnijas, kas kalpo galvenā kārtā emigrantu pārvedumiem, 91 t., no tām importā pārvestas 89 t. (1936. g. janvārī 113 t.).

Londonas virzienā kuģi izveda 2479 t., no tām 1938 t. un 16 zirgus caur Gdiņu un 541 t. caur Dancigu. Hullas virzienā izvestas no Gdiņas 1505 t. un 45 zirgi un no Dancigas 3114 t., kopā 4619 t.

No Londonas atvesta 1151 tonna, šai skaitā Gdiņai 1020 t. un Dancigai 111 t. No Hullas atvestas 1543 t., šai skaitā 1424 t. Gdiņai un 119 t. Dancigai.

Biedrības „Gdiņa - Amerika kuģniecības līnijas” kuģi gandrīz divkārtēja savus pārvedumus attiecībā pret pagājušā gada janvārī, sakarā ar dažu jaunu pasažieru kuģu ieviešanu uz Dienvidamerikas līnijas. Rezultātā janvārī pārvestas 4784 tonnas preču un 1076 pasažieru, pret 2572 t. preču un 341 pasažieri pagājušā gada janvārī.

Polijas - Skandināvijas transporta biedrības (Polskarob) kuģi kopā pārveda 33839 t. ogļu tikai eksportā no Gdiņas (1936. g. janvārī 38.879 t.). Pārvedumu samazināšanās izskaidrojama ar mazāku braucienu skaitu (12 pret 14). Uz Zviedriju izveda 19.222 tonnas ogļu (29.665 t.), uz Norveģiju 5416 t. (9605 t.) uz Holandi 3200 t., uz Beļģiju 6001 t. Apmeklētas šādas ostas: Oxelosundi, Geteborgu divas reizes un vienu reizi Haldene, Oslo, Helsingborga, Landskrone, Amsterdama, Ostende un Antverpene.

*

Gdiņas ostas preču apgrozījumi 1937. g. februārī sekojoši (tonnās — iekavās dati par š. g. janvārī): kopējie aizjūras apgrozījumi līdz ar piekrastes apgrozījumiem — 611.432,8 tonnas (669.862,9), no tiem aizjūras apgrozījumi — 609.304 tonnas (667.241,9). No pēdējā skaitļa ievēdumiem piekrit 109.767,8 t. (121.036,6), bet izvedumiem 449.536,7 (546.205,3). Piekrastes apgrozījumi kopā ar Dancigas brīvpilsētu deva 940,2; apgrozījumi ar aizmuguri pa ūdens ceļu 1188,1. Salīdzinot ar pagājušā gada februāri abi preču apgrozījumu veidi samazinājās par 79.173,9.

*

Š. g. martā kuģu kustība Gdiņas ostā sastādīja kopā 893 kuģus ar kopējo tilpu-

mu 860.675 t. Ieradās 450 kuģu ar 436.467 t. tilpuma, bet izbrauca 443 kuģi ar 424.208 t. tilpuma. Kuģu vidējais skaits, kuŗi vienā laikā uzturējās ostā, sastādīja 58. Poļu karogs ieņēma otro vietu aiz Zviedrijas.

*

Polijas vēsturnieku biedrības pēdējā sapulcē Poznaņā Dr. Koči apskatīja tirdzniecības vēsturi Baltijas jūrā, iztirzājot maz pazīstamus izdevumus par šo tematu. Visplašāki prelegents apskatīja dāņu autora N. Ellinger Bang un Dānijas bijušā izglītības ministra darbus, kā arī dāņu muitas grāmatas no XVI gadu simtņa, kuŗās ietilpst „Oresund Tabeller”. Kādas citas dāņu archīvu pētītājas Astridas Friis pētījumi — kuŗa atrada angļu archīvos angļu muitas grāmatas no tā paša gadu simtņa — dod lielisku salīdzināšanas materiālu. Pie šo materiālu salīdzināšanas parādās skaitļu liela dažādība. Pēc tam prelegents apskatīja citus avotus, kas atļauj pētīt jūras tirdzniecību XVI gadu simtenī un no kuŗiem kā vissvarīgākos minēja prof. Kutžeba un prof. Ribarska darbus ar virsrakstu „Tirdzniecība un Polijas tirdzniecības politika no XV gadu simtņa”.

Krievija.

Krievijas ogļu izvedumi no Špicberģenas pavairojušies no 170.000 tonnām 1933. g. uz 406.000 t. 1936. g. Norveģu ogļu eksports no Špicberģenas palicis iepriekšējā, 1935. g. līmenī, 285.000 t. Šogad Krievija paredz izvest no Špicberģenas ogļu raktuvēm 500.000 t. ogļu.

*

Krievijas valdība pasūtījusi Anglijā, Swan Hunter Richardson Ltd. kuģu būvētavā, Wallsendā, 2500 t. liela peldoša doka būvi.

Vācija.

Kā vācu dienas prese ziņo, tuvākā laikā nolemts būvēt priekš Baltijas jūras lielāku vācu ledlauzi, kas apkalpos visu Vācijas Baltijas jūras piekrasti pēc vajadzības ar bazi Pillavā. Mašīnu jaudai jābūt 7500 HP ar iespēju paaugstināt to līdz 9700 HP.

*

Ar Ziemeļvācu Lloida ātrtvaikoni „Bremen” nākošā gadā paredzēts izdarīt garāku pasaules ceļojumu pa jūru, kas ilgs 3 mēnešus. Kuģis atstās Ņujorkas ostu 1938. g. 2. februārī un pēc 31.800 km gara brauciena atgriezīsies tanī pašā ostā 3. maijā.

Norveģija.

1933. g. 16. februāra noteikumi par kuģu radio iekārtas ierīkošanu uz kuģiem tiek grozīti sekojoši: Pēdējais termiņš kuģu radio iekārtošanai uz 1600—2000 brt. lieliem kuģiem 1938. g. 1. janvāra vietā nolikts uz 1937. g. 1. novembri. Kravas kuģiem, kuri pēc š. g. 1. novembra dosies Atlantikas braucienos, uz ostām tālāk par 36° ziemeļu platumu, jābūt izrīkoti ar radio iekārtu, tāpat arī visiem kuģiem no 1000—1600 brt., kuriem tiesība nest norveģu karogu.

Beļģija.

Pēc Beļģijas satiksmes ministra paskaidrojumiem vērojams, ka ar Polijas valdību tiek vestas sarunas par poļu kuģu būvju pasūtīšanu beļģu kuģubūvētavās, kam paredz izdot apm. 70 milj. franku.

*

Maija beigās uz beļģu-kanadiešu nedēļu Montrealā ieradīsies beļģu valdības skolas kuģis 3/m barkentina „Mercator”. 209 pēdas garais burinieks ir pirmais oficiālais Beļģijas kuģis, kas apmeklējis Sv. Lavrenca upes ūdeņus. 700 t. lielajam skolas kuģim, uz kuģa piedzīvojušu virsnieku vadībā apmāca nākošos tirdzniecības kuģu virsniekus, ir divi klāji un tas apgādāts ar 90 HP palīgmotoru un bezdrāts tēlegrafu.

Holande.

Angļu kanālī, 3 j. j. no Eddystonas bākas, apgāzies un nogrimis jaunbūvētais lielākais pasaulē Holandes bageris „Kantoeng”, kuģu pa jūras ceļu no Roterdamas uz Banku, Sumatrā, vilka velkonī „Humber” un „Schelde”. Bagera vērtība apm. 2 milj. guldeņu, izredzes to glābt ļoti niecīgas. Pēc Holandes preses ziņām, kuģubūvētavs A. F. Smulders, Šīdamā (Shiedam), visā drīzumā stāsies pie jauna bagera būves.

Anglija.

Londonas ostas iestādes veic priekšdarbus lielo pasažieru kuģu novietošanai, kuri ieradīsies ar tūristiem uz karaļa kronēšanas svinībām un paliks kā peldošas viesnīcas Temzē. Jau pieteikti 15 kuģi, no kuriem lielākie: angļu „Orion”, 23.371 brt.; zviedru „Kungsholm”, 20.667 brt.; „Kali-

fornia”, 16.792 brt.; „Atlantis”, 15.153 brt. Rēķinās ar ne mazāk kā 10.000 kronēšanas svinību skatītājiem, kuri pa svētku laiku dzīvos uz kuģiem ostā.

*

Pēc „Queen Mary” pēdējās pārbūves, tās brutto tonnāža ir palielinājusies no 80.774 brt. uz 81.253 un netto t. no 34.118 uz 34.253, tomēr tā vēl tālu nesasniedz franču kuģa „Normandie” lielumu.

Italiija.

Oficiāli ziņo, ka Ģenujas kuģniecības sabiedrība Societa Anonima di Navigazione la Costiera nodibinājusi kārtēju kuģu satiksmes līniju no Itālijas uz Baltijas jūras ostām. Pirmais kuģis „Snia Fiocco” jau izgājis no Ģenujas caur Neapoles, Kātānijas, Messīnas un Palermo tieši uz Gdiņas, Klaipēdas, Rīgas, Tallinas, Helsinki un Viipuri ostām. Otrais kuģis „Lanitol” drīzumā sekos caur tām pašām ostām.

Griekija.

Kaut gan katru gadu, sākot no 1927.—1929. g. grieķu rēderi izdeva vairāk kā miljonu mārciņu sterliņu lietu kuģu uzpirkšanai, bet pag. 1936. g. tādu kuģu iegūšanai izdots tikai £ 620.000,— no tām £ 542.000,— kravas kuģiem. No 1936. g. pirkti kuģiem 3 ir jaunbūvēti, 12 līdz 20 gadiem veci, 16 no 20—30 gadiem un 2 vecāki par 30 gadiem. Griekijas tirdzniecības kuģu koptonnāža sasniedz 2 milj. brt., bet no tās 190.000 t. brauc zem ārzemju, galvenā kārtā angļu karoga.

Brazīlija.

Brazīlijas prezidents iesniedzis pieprasījumu kongresam pārņemt Lloida Brasiliero kuģniecības līniju, kas turpmāk darbosies kā valsts autonomas uzņēmums zem valdības nozīmētu direktoru vadības. Ikgadējā subsidija paaugstinājama līdz £ 480.000,—. Lloida Brasiliero līnijai pieder vairāk kā 60 preču un pasažieru kuģi, kuri uztur satiksmi no Brazīlijas uz Ziemeļamerikas un Eiropas ostām.

Japāna.

Osakā Mitsubishi Jukugyo kuģu būvētavā nolaisti ūdenī Krievijas „Sovtorgflotei” būvētie kuģi: 190 brt. velkonis un trīs 500 brt. lielas jūras šalandas.



NEPTŪNA PASTS.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventi ar mācības spēkiem.



Pirmā rindā no kreisās: komandkapt. Barotājs, kapt. Brūders, inž. Šmulders, Rīgas Biržas komitejas pārstāvis Bērziņš, Rīgas Biržas komitejas pārstāvis Zalcmanis, jūrn. d-ta dir. inž. A. Ozols, Krišjāņa Valdemāra jūrskolas dir. kapt. E. Kalniņš, Kr. Valdemāra jūrskolas inspektors Ogrīņš, Rīgas ostas pr-ks kapt. Dambekalns, skolot. K. Kūns, skolot. M. Grotiņš; otrā rindā no kreisās: māksl. H. Grotuss, jūrskolot. kapt. P. Neimanis, jūrskolot. inž. Zālītis, jūrn. d-ta kuģn. nod. vadītājs kapt. Meinerts, jūrskolot. kapt. Freidenfelds un pēd. pa labi skolot. E. Breikšs. Pārējie skolas absolventi.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju izlaidums.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolā š. g. 13. aprīlī notika jauno kuģu vadītāju izlaiduma akts, kurā ieradās jūrniecības departamenta direktors inž. A. Ozols, kuģniecības nodaļas vadītājs kapt. K. Meinerts, LTR kameras kuģn. sekcijas pārstāvis A. Bērziņš un Rīgas ostas priekšnieks kapt. F. Dambekalns. Uzrunu izlaiduma aktā teica un jaunus kuģu vadītājus apsveica direktors A. Ozols.

Kr. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas IV klases kursu šogad beidza un ieguva tālbraucēja kapteiņa tiesības: Helmars Āķis, Vilis Auns, Mārtiņš Drēziņš, Jānis Druks, Mārtiņš Dzelve, Arvīds Ģinters, Jānis Ģinters, Miervaldis Gothards, Jānis Gospovskis, Voldemārs Krievs, Arvīds Ludvigs, Kārlis Majors, Edgars Matuzelis, Viljams Melvils, Rūdolfs Pēkšens, Žanis Pope, Aleksandrs Priedīts, Voldemārs Reinsons, Arnolds Ritenbergs, Jānis Skolis, Kārlis Stukis, Kārlis Šteinbergs, Georgs Šules, Augusts Ulberts, Arnolds Vasariņš, Aleksandrs Veide, Jānis Veide, Edgars Zālītis.

Ar pēcpārbaudījumiem beidza: Miķelis Andersons, Rūdolfs Freimanis, Boļeslavs Jacins, Dimitrijs Matisons un Jānis Roze.

Kā labākais šī gada absolvents Rīgas biržas komitejas balvu — zelta pulksteni — saņēma Rūdolfs Pēkšens.

Kuģu vadītāju nodaļas III klases kursu beidza un ieguva tālbraucēja stūrmaņa tiesības: Adolfs Albats, Jēkabs Andersons, Haralds Braše, Adolfs Celtmanis, Kārlis Esers, Mārtiņš Griezītis, Konstantīns Jansons, Žanis Jurgenovskis, Voldemārs Kineps, Egons Liberts, Aleksandrs Līcis, Georgs Mirbachs, Jānis Ozoliņš, Rūdolfs Siliņš, Voldemārs Tomsons; jūras kadeti: Lionels Bērziņš, Boriss Brechmanis, Austris Ķirsis, Nikolajs Lapiņš, Aleksandrs Siliņš, Rūsiņš Ūdris, Konstantīns Veselis un Aleksandrs Alksnis — ar pēcpārbaudījumu.

III kl. kursu ar pēcpārbaudījumiem beidza sekōši jūrskolnieki: Sergejs Bergtāls, Jānis Bērziņš, Oskars Duka, Arturs Emišņ, Roberts Jāvālds, Jānis Kuks, Verners Kārklis, Jānis Millers, Miķelis Pozņaks un Konstantīns Štrodachs.

Kuģu vadītāju nodaļas II klases kursu

beidza un ieguva tu vbraucēja stūrmaņa tiesības: Edgars Bērziņš, Aleksis Cughauss, Dagoberts Freidenfelds, Kārlis Harps, Jānis Jankovskis, Miervaldis Kelle, Georgs Kori, Boriss Meisels, Arturs Miķelsons, Dītrichs Peterss, Romans Purīts, Augusts Reiters, Rolfs Rutkovskis, Jānis Sedliņš, Aleksandrs Sviriņš, Voldemārs Stūrmanis, Konstantins Štrodachs, Sergejs Varkalis, Bruno Veide, Bernhards Karnups; ar pēcpārbaudījumiem beidza: Kurts Ankurs, Georgs Bērens-Rautenfelds, Arnolds Bičevskis, Jānis Dandzbergs, Jānis Lonfelds, Adolfs Mucenieks, Heinrichs Ozoliņš, Žanis Štrauss, Pēteris Vītols un Alfreds Bernhards; brīvklaušītāji — Lietuvas pavalstnieki beidza ar pēcpārbaudīj. latviešu valodā Igns Dzikas (Ignas Dzikas), Teofilis (Teofilus) Jurgaitis, Antons Kmits (Antanas Kmitas) un Pāvils Pažemeckis (Povilas Pažemeckas).

Krišjāna Valdemāra jūrskolā

š. g. 10. martā notikušos pārbaudījumos a) tiesības vadīt tvaikoņus un motorkuģus iekšējo ūdeņu braucienos ieguva: Valdemārs Jansons, Ludvigs Krūmiņš, Arturs Parasiņš un Vilis Zviedris;

b) tiesības vadīt tvaikoņus iekšējo ūdeņu braucienos ieguva: Visvaldis Hamers un Valdemārs Pušelis;

c) tiesības vadīt velkoņus līdz 100 br. reģ. tonnu tilpības Latvijas piekrastes braucienos ieguva: Kārlis Sproģis un Voldemārs Zeltiņš;

d) tiesības vadīt tvaikoņu mašīnas iekšējo ūdeņu braucienos ieguva: Arnolds Lezdiņš un Jānis-Edgars Špilbergs.

Pārmaiņas jūrniecības d-ta un Rīgas ostas ierēdņu sastāvā.

Jūrniecības dep-ta no amata atbrīvojis līdzšinējo Ovišu ugunskuģa „Laima“ kapteini, tālbraucēju kapteini P. Cīruli, kas iecelts par Rīgas ostas loci. P. Cīruļa vietā par ugunskuģa kapteini iecelts līdzšinējais Kolkas bākas uzraugs, tālbraucēju kapteinis Rūdolfs Freimanis. Maksimālā vecuma sasniegšanas dēļ jūrniecības departaments atbrīvojis no amata Rīgas ostas II iecirkņa vec. bocmani Mārtiņu Veidi, kas pēc 25 darbā pavadītiem gadiem aiziet pensijā. Viņa vietā par vec. bocmani iecelts līdzšinējais Rīgas ostas locis kapteinis Alfrēds Paeglis.

Latvju jūrnieka traģiska nāve.

Latvijas ģenerālkonsuls Dancīgā ziņo, ka Gdiņas ostā š. g. 19. aprīlī no rīta at-rasts uz ielas ar smagiem miesas bojājumiem

bezsamaņas stāvoklī Latvijas pilsonis — jūrnieks Benons Rinkuns. Cik izdevies noskaidrot B. Rinkuns nokritis no kāda nama trešā stāva balkona. Nelaimīgais jūrnieks nekavējoši ievietots Gdiņas slimnīcā Szpital Sw. Vincentego. Apmeklējot cietušo jūrnieku slimnīcā, no viņa nekādus paskaidrojumus nav izdevies saņemt, jo tas arvien vēl atradies bezsamaņas stāvoklī. Pēc ārstu atzinuma izredzes uz nelaimīgā jūrnieka atveseļošanu esot vājas. Gdiņas policijas iestādes nodarbinātas ar šī gadījuma izmeklēšanu.

B. Rinkuns ilgāku laiku strādājis uz Latvijas tvaikoņa „Kaupo“ (A/s. A. Jensen) un š. g. 15. aprīlī atstājis vietu uz kuģa ar nolūku braukt uz dzimteni, kur viņam Liepājā dzīvo piederīgie.

Pēc pēdēji saņemtām ziņām noskaidrojies, ka nelaimīgais jūrnieks š. g. 20. aprīlī slimnīcā miris. Par viņa apbedīšanu rūpējas Latvijas ģenerālkonsuls Dancīgā.

Svešumā miris latvju jūrnieks.

Š. g. 28. aprīlī Dženovā miris tvaikoņa „Everita“ II mēchanikis Arvids Pētersons, kas ilgāku laiku ārstējies turienes slimnīcā. Nelaikis apbedīts turpat ārzemēs.

Jaunas Latvijas jūras kartes.

Jūrniecības dep-ta hidrografiskā daļa izdevusi 1937. g. jauno jūras karti Nr. 8 „A b r a g c i e m s - B u l d u r i“ mērogā 1 : 50 000 (1 j. j. = 3,7 cm), kas ietver sevī rajonu $\varphi 50^{\circ}56'36''N$ līdz $\varphi = 57^{\circ}14'N$ un $l = 23^{\circ}10'E$ — $l = 23^{\circ}52'E$. Kā sīkdaļa piedots Ragaciems mērogā 1 : 10 000, kurā skaidri redzama zvejnieku izlietotā dabīgā osta dziļumā pāri 2 m. Uz kartes sīki atzīmēta Rīgas Jūrmalas pilsēta un visi ciemi no Kaugurciema līdz Abragciemam. Karte sastādīta pēc jaunākiem dziļumu mērījumiem (1934.—1936.) un situāciju uzmērījumiem. Karte ieteicama piekrastes braucējiem. Cena Ls 4.—.

Bez tam pārstrādātā veidā izdota Rīgas ostas karte. Jaunajā izdevumā visi upju un atteku piedotie dziļumi ir no jaunākiem mērījumiem. Jūrā dziļumi atstāti vecie, izņemot pārmērīto Daugavas jūras gatvi. Atsevišķi piedots arī Kīšezers. Jaunajā izdevumā pielietoti jaunie starptautiskie jūras karšu apzīmējumi. Cena Ls 5. Kartes dabūjamās jūrniecības departamenta hidrografiskā daļā Valdemāra ielā 1-a.

Liepājas tirdzniecība un kuģniecība

š. gada marta mēnesī pēc Liepājas biržas komitejas statistiskiem datiem bijusi šāda:

Liepājas ostā ienākuši 67 (pag. gadā 60) kuģi ar 21.886 (31.808) netto reģ. ton.; izgājuši 68 (52) kuģi ar 21.395 (19.826) netto reģ. ton. Imports (ieskaitot transitu) kopsummā sastāda 9.697.184 (11.713.638) kg; eksports (ieskaitot transitu) — 9.780.800 (11.032.994) kg.

Latvijas tvaikonis ar kontroles vimpeli Biskajas līci.

Latvijas tvaikoņa „Dago“ kapteinis Andrejevs š. g. 20. aprīlī ziņojis pa radio, ka kuģis ar krāvu ceļā no Ģenujas, Itālijā, uz Ziemeļeiropu pabraucis garām Ģibraltarai un tuvojies Spānijas piekrastes ūdeņiem ar starptautiskās kontroles komitejas vimpeli. Tvaikonis „Dago“ ir pirmais Latvijas tvaikonis, kas iebrāucis starptautiskā kuģu kontroles komisijas joslā.

Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem galvenā valde

savā pirmajā sēdē, izpildot biedrības statūtu § 21, par galvenās valdes priekšsēdētāju vienprātīgi ievēlēja jūrskolas direktoru kapteini Ernestu Kalniņu un par viņa biedru kuģu īpašnieku kapt. Frici Graudu.

Sadalot amatus — vienojās: par sekretāru paliek Rīgas pilsētas tehnikuma direktors inž. Voldemārs Šmulders, par kasiēri — kuģu īpašnieks ģenerālkonsuls Artūrs Zēbergs (Seebergs), par galv. valdes locekļiem paliek kuģu īpašnieki konsuls Jānis Zalcmāns un cand. oec. Pauls Dannebergs. Kā Jūrniecības departamenta pārstāvis galvenā valdē ir hidrografiskās daļas priekšnieks inž. Kārlis Purns. Apšpiežot lietas par sliktstošu cilvēku glābšanu galvenā valde nolēma apbalvot:

a) Pilsoni Zālamani Jachniņu, dzīv. Daugavpilī, Rīgas ielā 19, ar sudraba medaļu un goda diplomu, par sliktstošu meiteņu glābšanu Daugavā pie Daugavpils 1936. g. 28. jūlijā. Saulojoties Daugavmalā Jachniņš izdzirdis saucienus pēc palīdzības un pieceļoties ieraudzījis apm. 15—18 mtr. no krasta divas meitenes sliktstam, steidzies peldus tām palīgā un vienu no viņām izglābis, otra noslīkusi, kuņas liķi pēc apm. 10 min. arī atradis un iznesis krastā.

b) Istras 6-kl. pamatskolas skolotāju Alfrēdu Lielnoru un tās pašas 5-kl. skolnieku Domeniku Brici par valstij piederošā „Dzilajā-ezerā“ sliktstoša skolnieka glābšanu 1934. g. 14. maijā, kur paši glābēji, nesot vislielāko upuri — noslīka — ar zelta medaļu un goda diplomu. Balvas izsniegtas nelaiķa A. Lielnora atraitnei Birutai Lielnors un nel. D. Bricis tēvam

Germanim Bricis. Saskaņā ar G. Briča materiāliem apstākļiem — izmaksāt Ls 50 dēla pieminēklim.

c) Tās pašas skolas skolniekiem Staņislavam Svarinskim un Konstantīnam Lukaševičam, kuģi izglāba sliktstošu skolnieku, izsniegt katram atzinības rakstu par pašai dziedzīgo darbu.

d) Liepājas ostas velkoņa „Austra“ matrozi Staņislavu Tomašniti ar sudraba medaļu un goda diplomu par š. g. 7. janvārī Liepājas ostā nejauši iekrituša pilsoņa Viļa Āboliņa izglābšanu, un velkoni „Austra“ — ar atzinības rakstu par minētā pilsoņa glābšanas sekmēšanu, ierakstot atzinības rakstā „Austra“ personāla vārdus. Bez tam vēl Tomašnitim izmaksāt Ls 50,— par sabojātām drēbēm.

Ūkeana tvaikonis „Batory“ apmeklēs Liepājas ostu.

Poļu kuģu sabiedrība „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A.“ ziņo, ka sabiedrības motorkuģis „Batory“ (tilp. apm. 14.400 t. brutto un 8167 t. netto) pienāks Liepājā š. g. 17. jūnijā ar tūristiem no Amerikas. Kuģis noenkurosies Liepājas ostā uz ārējā reida un nodos pasažierus un bagažu ostas velkonim. „Batory“ atstās Liepājas ostu tanī pašā dienā.

Jauns tūristu kuģis braucieniem Rīga-Stokholma un Pernu.

Igaunijas kuģniecības sabiedrība Sergo Co. nolēmusi laist apgrozībā šovasar braucieniem starp Pernu-Rīgu un Stokholmu pasažieru-preču tvaikoni „Kalevi-poeg“. Tas domāts galvenā kārtā tūristu un pasažieru pārvadāšanai un ieradīsies pirmo reizi Rīgas ostā maija mēneša sākumā. Tvaikonis „Kalevi-poeg“ ir moderns pasažieru kuģis, kas nesen nopirkts ārēzēmēs.

Atjauno pasažieru tvaikonu satiksmi starp Latviju un Vāciju.

Ar š. g. 1. maiju starp Rīgu un Stetini atkal apgrozīsies pasažieru un preču tvaikonis „Regina“. Tvaikonis izies no Rīgas sestdienās plkst. 16, pienāks Stetinē pirmdienās no rīta. Atpakaļ no Stetines tvaikonis brauks otrdienās plkst. 15,15 un pienāks Rīgā ceturtdienās no rīta.

Tiešu kuģniecības satiksmi

starp Itāliju un Baltijas valstu ostām, kā laikraksti ziņo, atklās aprīļa beigās ar akc. sab. La Costiera kuģiem „Snia-Fiocco“ un „Lanital“. Kuģiem ir dzesināšanas ietaises un ar tiem paredz ek-

sportēt bēkonu uz Itāliju un dienvidu augļus no Itālijas. Kuģi aties ik pēc 14 dienām un apmeklēs visas Baltijas ostas, bet Itālijā Adriatikas ostas, kā: Venēciju, Triestu, Fiumi un Bari.

Polijas ierosinātais divu jūru kanāla projekts.

Saimnieciskais jūrniecības arhīvs Gdīnā ziņo:

Polijas ierosinātais divu jūru — Baltijas un Melnās jūras kanāla projekts — interesē ārzemju presi. Pēdējā laikā Hamburgas nedēļlaikraksts „Hansa“ rakstīja, ka nesēn atpakaļ Polija noslēgusi ar Turciju speciālu līgumu, kas garantē poļu kuģiem braukšanu caur Dardaneliem un Bosforu un jautā sev, kādēļ Polija to darījusi. Jo Polijai nav tiešas pieejas pie Melnās jūras. Sakarā ar to šis laikraksts secina, ka tie ir XVI un XVII gadu simteņa vēsturisko atmiņu iespaidi, jo šais gadu simtenos Polijas lielvalsts robežas sniedzās no jūras līdz jūrai. Šim laikrakstam liekas, ka Polija cenšas sasniegt konkrētu mērķi — savienot Baltijas jūru ar Melno jūru pa ceļu Visla — San — Dņestra — Prut — Donava. Nav jābrīnās — raksta tālāk laikraksts — ka Čehoslovākija nav apmierināta ar šo projektu un centīsies Polijai aizsteigties priekšā, būvējot steidzīgi kanāli starp Donavu, Labu un Oderu, pievelkot tādā veidā transita kustību uz saviem ceļiem.

Zviedru nedēļlaikraksts „Svensk Sjöfartstidning“, pārrunājot kanāla projektu, griež vērību uz momentiem, kas interesē Zviedriju, un piemetina, ka poļu ogļu rūpniecība aplēš savu gada transportu pa kanāli ap 5 miljoniem tonnu ogļu un atpakaļceļā būs iespējams ņemt līdzī mangāna rūdu no Kaukaza un chrōma rūdu no Grieķijas.

Jūras zvejniecības veicināšana Polijā.

Polijas 4 gadu investīciju plāns paredz arī jūras zvejas flotes izbūvi. Paredzēts uzbūvēt 40 jūras kuterus, 8 silķu zvejas kuģus un 2 tralerus zvejai New-Foundlandā, Islandē un Bērentsa jūrā. Jau 1937. gadā paredzēts uzbūvēt 10 kuterus un 5 silķu zvejas kuģus, kurus nodos zvejniekiem 1938. gada pavasarī. Zvejnieki varēs segt samaksu termiņos. Jau ienākuši kādi 50 pieprasījumi, tā ka visus nevarēs apmierināt.

Kuģu modelēšana Polijas skolu mācību programmās.

Lai iepazīstinātu jaunatni ar kuģu pamattipiem un ierosinātu cienīt kuģu modeļu konstruēšanu, kā arī lai veicinātu Jūras un koloniju līgas skolu aprindu darbus, Ticības un Izglītības ministrija, saziņā ar Jūras un koloniju līgas galveno valdi domā ievest 1937./38. mācības gadā publiskās pamatskolās un pilsētu ģimnazijās kuģu modelēšanu obligātu praktisko darbu robežās. Kuģu modelēšanas darbus izvedīs līdztekus ar lidmašīnu modelēšanu pamatskolu VI klasē un 1.—4. ģimnazijas klasēs. Pamatskolu VI klasē kuģu modelēšanai līdz ar lidmašīnu modelēšanu jāveltī kopā apm. 10 stundas, bet ģimnazijas 1.—4. klasē 14 stundas.

Pamatskolas ar nepieciešamo materiālu apgādās Jūras un koloniju līga, ģimnazijās ar šiem darbiem saistītos izdevumus segs no administrācijas taksēs. Lai skolotājiem atvieglotu kuģu modelēšanas darbu vadīšanu, Jūras un koloniju līgas galvenā valde vistuvākā laikā noorganizēs speciālus kursus, kas paredzēti tiem skolotājiem, kuģi vada praktiskos darbus ģimnazijās.

Jūras ekskursijas uz Parīzes izstādi.

Sakarā ar pasaules izstādi Parīzē, jau noorganizēta jūras satiksme starp Gdīņu un Francijas ostām no maija līdz septembra beigām. Kuģu braucienu saraksts jau noteikts. Gdīņas — Amerikas līnijas poļu kuģi „Batory“, „Koščiuszko“, „Pulaski“ un franču kuģi, kas pieder pie Compagnie Générale Transatlantique sezonas laikā kursēs starp Gdīņu un franču ostām: Le Havre, Cherbourg, u. t. t.

Poļu ceļojuma biroja „Orbisa“ ekskursijām būs nodrošināti jūras braucieni ar minētiem kuģiem, kas dos publikai izdevību saistīt braucienu uz Parīzes izstādi ar jūras ekskursiju.

Pasažieru pieteikšana Antverpenes ostas vateršautam.

Kā Latvijas konsuls Antverpenē ziņo, Antverpenes ostas vateršauts (Commissaire Maritime) atgādina, ka 24 stundas pirms kuģa izešanas jūrā, kuģa kapteiņiem jāziņo vateršautam, cik pasažieru bijis uz kuģa kuģim ienākot un cik pasažieru ir uz kuģa kuģim ostu atstājot. Ja pasažieru nav, tad jāpaziņo: „pasažieru nav“. Ja kāds pasažieris palicis malā, t. i. nav atgriezies uz kuģa, tad jāpaziņo vateršautam viņa vārds, uzvārds un ar kādiem dokumentiem viņš ceļojis.

Svinamas dienas Padomju Savienības ostās 1937. g.

Pēc oficiālām ziņām Padomju Savienības ostās viena nepārtraukta nedēļa skaitās septiņas dienas, ar svētdienu, kā atpūtas dienu. Bez tam noteiktas vēl 9 vispārēji svinamas dienas: 1., 22. janvāris, 12., 18. marts, 1., 2. maijs, 7., 8. novembris, 5. decembris.

Svinamās dienas atsevišķām ostām noteiktas sekojošas:

Leņingradā, Murmanskā, Umbā:

23. februāris, 16. aprīlis, 16. jūnijs, 1. septembris, 21. oktobris, 1. decembris.

Archangelskā, Oņegā, Mezenā, Pečorā:

18., 23. februāris, 22. aprīlis, 6. augusts, 3. septembris, 14. oktobris.

Karelijas ostās (Sorokā, Kemā, Kovdā-Keretā):

23. februāris, 13. aprīlis, 6. jūlijs, 12. augusts, 7. septembris, 12. oktobris.

Krimas ostās (Feodosijā, Kerčā, Evpatorijā - Sevastopolē:

17. aprīlis, 19. maijs, 6. augusts, 14. oktobris, 15., 17. novembris.

Ziemeļkaukaza ostās (Novososijskā, Tuapsē, Rostovā pie Donas, Eiskā):

23. februāris, 8. marts, 22. aprīlis, 1. septembris, 1. oktobris, 20. decembris.

Ukraines ostās (Odesā, Hersonā, Nikolajevā, Mariupolē, Berdjanskā):

5. jūnijs, 1. augusts, 1. septembris, 2. oktobris, 26. decembris.

Batumā:

25. februāris, 19. jūnijs, 17. jūlijs, 21. augusts, 2. septembris, 7. oktobris.

Poti:

23., 25. februāris, 8. marts, 6. jūlijs, 3., 20. septembris.

Tālo Austrumu ostās:

23. februāris, 8. marts, 17. aprīlis, 6. jūnijs, 1. augusts, 15. oktobris.

Kas attiecas uz sestdienām un priekšsvētku vai svinamām dienām, tāpat uz pēcsvētku dienām, tad laiku kravas operācijām aprēķina saskaņā ar čartera noteikumiem.

Tvaikoņa „Līva“ nogremdētāju prāva.

Liepājas apgabaltiesa no š. g. 26. līdz 29. aprīlim iztiesāja pie Liepājas ostas pierakstītā M. Kārklīņa un biedru tvaikoņa „Līva“ nogremdēšanas prāvu. Priekš diviem gadiem tvaikonis nogrima Ziemeļjūrā ar silķu krāvu, bet komandu izglāba tvaikonis „Sonnenfelds“. Kuģa ipašnieki par kuģi saņēma 3200 angļu mārc. lielu apdrošināšanas prēmiju, bet vispārīgā apdrošināšanas s-ba nelaiemes gadījumos izmaksāja komandai 2000 ls un bez tam vēl katram 2 mēn. algu. Izmeklēšanā noskaidrojies, ka kuģa nogremdēšanā piedalījies visa kuģa komanda. Par ļaunprātīgu kuģa nogremdēšanu bija saukti pie atbildības: 55 g. v. kapt. Kārlis Gailis, 39 g. v. stūrmanis Mārtiņš Kronbergs, 59 g. v. mēchanīķis Kārlis Kors, 37 g. v. bocmanis Andrejs Hartmanis, kurinātāji — 42 g. v. Augusts Kronpušs un 27 g. v. Pēteris Āboliņš, matroži — 19 g. v. Arturs Smildzers, 21 g. v. Žanis Garbens. 4 apsūdzētie atradās apcietinājumā, pārējie pret drošību brīvībā. Tiesā bija izsaukti 32 liecinieki un eksperti.

Tiesa nopratināja vairākus lieciniekus, to starpā Latvijas konsulu Skulti, Vācijas apdrošināšanas sab-bas pārstāvi un daudzus citus. Sevišķi nelabvēlīgu liecību apsūdzētiem nodeva tv. „Sonnenfelda“ kapteinis. Pārējo liecinieku liecības atklāja, ka par kuģa nogremdēšanu zinājusi visa komanda. Kurinātājs P. Āboliņš, bocmanis A. Hartmanis un matrožis A. Smildzers vaļsirdīgi atzinās „Līvas“ nogremdēšanā. Stronsejas ostā, Anglijā, kuģa apakšējā daļā viņi izurbuši četrus caurumus, ko pēc tam aizbāzuši ar korkiem. Kuģi nogremdēt ierosinājis Hartmanis. Kā atbildību viņš piesolījis „lielo rubli“ — 2 mēnešu algas izmaksu, ko jūrnieki saņem pēc kuģa nogrimšanas. „Līvas“ kapteinis K. Gailis, stūrmanis M. Kronbergs un mēchanīķis K. Kors „Līvas“ nogremdēšanā par vainīgiem neatzinās. Par izurbtiem caurumiem viņi neko nezinājuši. Kad kuģis sācis grimt, viņi darījuši visu iespējamo, lai to glābtu. Kad tas nav bijis iespējams, saukuši pēc palīdzības. Katastrofas vietā ieradies tvaikonis „Sonnenfelds“, kas izglābis kuģa laudis. Apsūdzību uzturēja prokurora biedrs L. Stradiņš. Viņš uzsvēra, ka „Līvas“ komanda sagādājusi negodu latviešu jūrnieku labai slavai, tādēļ prasīja vainīgos sodīt no 4—8 gadiem spaidu darbos. Apsūdzētos aizstāvēja 7 Rīgas advokāti. Interese par prāvu bija ļoti liela. Prāvā noklausīties

bija ieradušies jūrnieki pat no attālākiem Kurzemes jūrmalas novadiem.

Prāva noslēdzās 29. aprīlī un ilga 3 dienas. Pēdējā vārdā apsūdzētie atzina savu vainu un lūdza sodu mīkstināt. Pēc 8 stundām tiesa pasludināja spriedumu. Tv. „Līva“ bocmani, 37. g. v. A. Hartmani, sodīja ar 6 gadiem pārmācības namā; kurinātāju, 27 g. v. P. Āboliņu — 5 g.; matrozi, 21 g. v. Ž. Garbenu — 4 g. un 19 g. v. A. Smildzeri — ar 5 g. Pēdējam nepilngadības dēļ sodu samazināja uz 3 g. 4 mēnešiem pārmācības namā. Visiem notiesātiem sodu izciešanā ieskaitīja pusotra gada, kurus viņi pavadījuši cietumā. 55 g. v. kapteini K. Gaili tv. „Līva“ nogremdēšanā attaisnoja, bet sodīja ar 1 g. cietumā par to, ka viņš nav pietiekoši enerģiski rīkojies kuģa glābšanā. Arī Gailim soda izciešanā ieskaitīja 10 cietumā pavadītos mēnešus. Kurinātāju, 49 g. v. A. Kronpušu, par nozieguma noklusēšanu sodīja ar 1 g. cietumā. 43 g. v. stūrmanis Kronbergs un 59 g. v. mēchanīķis Rovers atzīti par nepamatoti apvainotiem un attaisnoti. Vācijas apdrošināšanas sabas civiļprasību noraidīja.

Sadursmē cietušais tv. „Gundega“ ieradies Rīgā.

Latvijas tvaikonis „Gundega“, kas Anglijas kanālī sadūrās ar pad. Krievijas tvaikoni „Kama“, pēc pagaidu remonta Roterdamas ostā, ienācis ar kravu Rīgas ostā, kapteiņa E. Deimaņa vadībā. Kuģa īpašnieku, apdrošināšanas sabiedrības pārstāvji un ostas valdes ierēdņi apskatījuši sadursmē bojāto lielo tvaikoni. Kuģa vienos sānos stipri iespiestas biežās tērauda korpusa plates 14 pēdu augstumā. Pēc kravas izkraušanas tvaikonis

„Gundega“ dosies remontā uz Liepājas karaostas darbnīcu doku.

Ledlauzis „Krišjānis Valdemārs“

17. aprīlī izbeidza sezonas darbu un ieradās Rīgas ostā. Tuvākā laikā ledlauzis dosies uz Liepāju remontā.

Jūrnieku ievēribai.

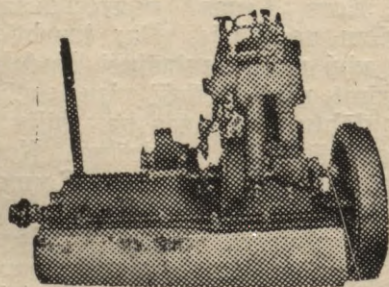
Paziņojam, ka žurnāla „Jūrnieks“ redakcijā vēl dabūjami daži eksemplāri A. B Andreviča „Jūrnieka vārdnīca“.

Kļūdas izlabojums.

Šā numura 201. lappusē rakstā „Tvaikoņa Līva nogremdētāju prāva“ nepareizi nodrukātā mēch. K. Kora vārda vietā pareizi jābūt — K. Rovers.

Rīgas biržas kursi.

Devīzes	1. maijā	
	Latos	Pārd.
1 Amer. dolars	5.01	5.21
1 Anglijas mārc.	25.16	25.28
100 Francijas franku	23.63	23.09
100 Beļģijas belgas	85.65	87.15
100 Šveices franku	116.25	117.75
100 Itālijas liru	26.60	27.10
100 Zviedrijas kronu	129.—	131.—
100 Norveģijas kronu	125.75	127.75
100 Dānijas kronu	111.60	113.60
100 Austrijas šiliņu	96.00	98.00
100 Čehoslovākijas kronu	17.65	18.15
100 Holandes guldeņu	278.40	281.40
100 Vācijas zelta marku	204.15	206.15
100 Somijas marku	11.—	11.30
100 Igaunijas kronu	137.95	139.95
100 Polijas zlotu	96.20	97.80
100 Lietuvas litu	86.20	87.40



Somijas laivu motorus

„WICKSTRÖM“

no 3 līdz 70 z. sp. piedāvā vienīgais pārst. Latvijā

Voldemārs Majors

Rīgā, Pasta ielā, 6, 13. janvāra ielas stūrī, pie dzelztilta, tālr. 22406 31420



Dzimtenes kuģu gaitas.

Tv. „Abava“, kapt. M. Zariņš — ceļā no Rīgas uz Londonu ar ģipsakmens krāvu.

Tv. „Abgara“, kapt. N. Grīniņš — laika nomā; atrodas braucienos starp Baltās jūras ostām un Angliju.

Tv. „Andrejs Kalniņš“, kapt. O. Brūvelis — ceļā no Sunderlandes ar oglēm uz Bonu, Afrikā.

Tv. „Ārija“, kapt. A. Kraukle — Ļeningradā uzņem papīrmalkas krāvu uz Calais.

Tv. „Astra“, kapt. P. Šnore — ceļā no Rīgas uz Roterdamu.

Tv. „Ausma“, kapt. J. Šnore — izdod krāvu Ruanā.

Tv. „Auseklis“, kapt. A. Miške — Liepājā dokā.

Tv. „Arethusa“, kapt. A. Alksnis — kārtējās satiksmes braucienos starp Rīgu-Ventspili-Liepāju.

Tv. „Bārta“, kapt. M. Čakste — izdod ogļu krāvu Rīgā.

Tv. „Biruta“, kapt. O. Kalniņš — Hartlepoolē uzņem ogles Rīgai.

M/K „Bru“, kapt. E. Ābels — Klagshamnā izdod krāvu.

Tv. „Ciltvaira“, kapt. A. Brensons — ceļā no Morphoubay, Kipras salā, ar rūdu uz Stetini, pa ceļam ieņemot bunkurogles Gibraltarā.

Tv. „Dago“, kapt. N. Andrējevs — ceļā no Dancigas uz Dienvidslāviju.

Tv. „Daugava“, kapt. V. Valks — Imminghamā uzņem ogles Rīgai.

Tv. „Elīzabete“, kapt. J. Millers — Kardifā uzņem krāvu Rietumāfrikai.

Tv. „Everanna“, kapt. M. Kjude — Amerikā uzņem krāvu Albānijai.

Tv. „Everalda“, kapt. V. Sole — ceļā uz Swansea no Amerikas.

Tv. „Everards“, kapt. A. Kuzņecovs — izdod krāvu Ipswichā.

Tv. „Everest“, kapt. R. Bērziņš — izdod krāvu Helsinkos.

Tv. „Everhope“, kapt. A. Kiršfelds — Savannā, Amerikā, uzņem krāvu.

Tv. „Everita“, kapt. K. Mangalis — izdod krāvu Hullā.

Tv. „Everonika“, kapt. E. Ziemeļis — Roterdamā izdod krāvu.

Tv. „Everosa“, kapt. K. Kerpe — ceļā no Amerikas uz Gdīnu.

Tv. „Gauja“, kapt. J. Grīnbergs — Anglijā uzņem ogļu krāvu Rīgai.

Tv. „Gundega“, kapt. E. Dreimanis — Rīgā izdod labības krāvu no Dienvidamerikas.

Tv. „Imanta“, kapt. J. Andrejsons — Liepājā izdod ogļu krāvu.

Tv. „Iris Faulbaums“, kapt. N. Asmenis — ceļā no Rīgas uz Liverpooli.

Tv. „Jānis Faulbaums“, kapt. R. Kalniņš — ceļā no Grangemouth'as uz Nazviku.

Tv. „Kalpaks“, kapt. M. Veide — ceļā no Anglijas ar oglēm uz Kopenhāgenu.

Tv. „Kandava“, kapt. E. Bauers — Ventspilī uzņem krāvu Antverpenei.

Tv. „Kangars“, kapt. P. Zālītis — ceļā no Gdīnas uz Archangelsku.

Tv. „Katvaldis“, kapt. I. Lejnieks — ceļā no Mančesteras (Manchester) uz Narviku.

Tv. „Kaupo“, kapt. T. Kalniņš — Tunisā uzņem krāvu Newcastlei.

Tv. „Kaupo“, kapt. V. Šalkovskis — ceļā no Oslo uz Gdīnu.

Tv. „Konsuls P. Dannebergs“, kapt. K. Bauers — ceļā uz Sundsvall'u, pēc tam ar balastu uz Rīgu.

Tv. „Krimulda“, kapt. J. Rērihs — ceļā no Liepājas uz Boness'u ar stutmalkas krāvu.

Tv. „Krīvs“, kapt. P. Pusulis — Liepājā uzņem krāvu Hullai.

Tv. „Kuldīga“, kapt. K. Zēbergs — ceļā no Dženovas (Genuja) uz Split'u, Dienvidslāvijā.

Tv. „Kurbads“, kapt. A. Kalniņš — ceļā no Newcastle uz Liepāju.

Tv. „Laimdota“, kapt. A. Laiviņš — ceļā no Roterdamas uz Rīgu ar ogļu krāvu.

Tv. „Latvis“, kapt. H. Hilbigš — Rīgā uzņem krāvu.

Tv. „Miervaldis“, kapt. M. Štāls — Rīgā remontā.

Tv. „Paula Faulbaums“, kapt. J. Jirgensons — Newcastle on Tyne uzņem krāvu Ruanai (Rouen).

Tv. „Rāmava“, kapt. E. Kristlībs — Rīgā remontā.

Tv. „Rasma“, kapt. J. Virsis — ceļā uz Ķīli ar balastu.

Tv. „Rauna“, kapt. P. Liniņš — izdod krāvu Gentē.

Tv. „Regents“, kapt. V. Bezmers — ceļā no Sfaks uz Stokholmu ar sāls krāvu.

Tv. „Rīga“, kapt. J. Tode — Aarhusā izdod ogļu krāvu, pēc kam ar balastu nāks uz Latviju.

Tv. „Rofis Faulbaums“, kapt. E. Magdeburgers — Sunderlandē uzņem krāvu Alžīrai.

Tv. „Sigulda“, kapt. A. Martinsons — ceļā no Lisabonas uz Gdīņu.

Tv. „Sigurds Faulbaums“, kapt. H. Nakunsts — uzņem krāvu Sunderlandē.

Tv. „Skauts“, kapt. J. Braunskliēpa — izdod krāvu Mančesterā.

Tv. „Skruna“, kapt. A. Ininbergs — Liepājā remontā.

Tv. „Spīdola“, kapt. P. Ratnieks — Susā uzņem fosfāta krāvu Rīemes ostai Beļģijā.

Tv. „Sports“, kapt. F. Gulbis — ceļā uz Tyne.

Tv. „Tālvaldis“, kapt. J. Muskurs — atrodas tūvbraucienos Anglijā.

Tv. „Tautmīla“, kapt. K. Dreimanis — ceļā no Ventspils uz Genti.

Tv. „Turaīda“, kapt. R. Jansons — Lisabonā izdod ogļu krāvu.

Tv. „Valdona“, kapt. M. Osis — ceļā no Roterdamas uz Ļeņingradu pēc kravas Calais ostai.

Tv. „Velta“, kapt. H. Strazdiņš — ceļā no Sušak'as uz Liverpooli, pēc tam Newportā uzņems ogles Rīgai.

Tv. „Venta“, kapt. V. Antons — Westhurtlepoolē izdod krāvu.

Tv. „Vizma“, kapt. D. Millers — ceļā no Roterdamas uz Ļeņingradu.

Kuģniecības kantoris un aģentūra

P. Dannebergs

Rīgā, Zigfrida Meierovica bulvārī 14.

Tālruni: 23570, 21968, 23493, 32661.

Nodaļa: Ventspilī, Lielā ielā 11.

TĀLRUŅI: 82 un 1-71.

Velkoņi:

„Kaija“ 180 J. H. P.

„Vanags“ 226 J. H. P.

Telegrammu adrese:

„DANNEBERG“

BURU SPORTS

F. Baura redakcijā.

Baltijas jūras regata Ventspils-Liepāja.

Latvijas zēģelētāju savienība jūlijā rīkos lielo jūras regatu no Ventspils uz Liepāju. Regatas dalībnieki sapulcēsies Ventspilī, kur 15. jūlijā notiks starts. Pēc šīs regatas nobeigšanas Liepājā L. Z. S. Liepājas autonomā sekcija no savas puses rīkos 17. jūlijā jūras regatu, bet 18. jūlijā — zēģelētāju balli, kur arī notiks regatu godalgu izdalīšana.

Sagaida ārzemju jachtu piedalīšanos.

Neiztrūks arī igauņu zēģelētāji, lai aizstāvētu L. Z. S. 1935. gada regatā Farö-sund — Ventspils iegūto kausu.

Ievērojot pagājušā numurā ievietotos 1937. g. regatu termiņus un Baltijas jūras regatas, mūsu sacīkšu zēģelētāji var būt pilnīgi apmierināti ar šo kuplo un interesanto regatu skaitu, pie kuŗu sastādīšanas Latv. zēģ. savienības priekšsēdētājam kapt. K. Spādem ir lieli nopelni.

Latvijas zēģelēšanas sezonu 9. maijā atklās Latvijas jachtklubs. Karoga pacelšana notiks plkst. 16.30 uz „Adonijas“ Andrejostā.

Latvijas zēģelētāju diena, sākot no Latvijas zēģelētāju sav-bas dibināšanas 1926. g., katru gadu notika Rīgā, bet š. g. 14. martā pirmo reizi — Liepājā. Bija ieradusies pārstāvji no visiem savienības klubiem.

Pagājušās ledus zēģelēšanas sezonas balvas Rīgas jachtklubā tika piešķirtas sekošiem zēģelētājiem: 15 m² vien-tipa klasē — pirmā punktu balva — Bob Taube — Rīg. j. k. (divas pirmās un viena otrā vieta). Otrā balva — E. Taube — Vidz. j. k. (viena pirmā un viena otrā vieta). 12 m² klasē pirmo punktu balvu saņēma stud. D. Maršics (1934. g. Eiropas meistars), 10 m² klasē pirmo punktu balvu ieguva F. Kulikovskis — Rīg. j. k.

Pagājušā sezonā ledus apstākļi nebija

sportam labvēlīgi un tāpēc arī nebija iespējams daudz zēģelēt un labi sagatavoties XI starpt. ledus zēģelēšanas nedēļai. Neskatoties uz to, mūsu zēģelētāji ieņēma otro vietu, atstādami tālu aiz sevis lielā skaitā ieradušos Vācijas zēģelētājus.

Liepājas zēģelētāji pagājušā gadā sarīkoja trīs eksternas regatas, kuŗās piedalījās 74 jachtas ar 208 zēģelētājiem.

Valšķu sacīkstes Zviedrijā. Šogad Sandhamnas zēģelēšanas nedēļā pirmo reizi notiks valstu sacīkstes starpt. 6 m R-klasē, kuŗā piedalīsies Somija, Vācija un Zviedrija. No katras valsts piedalīsies trīs jachtas. Cer, ka nākotnē šais regatās vēl piedalīsies Dānija un Norveģija.

Turpat arī notiks pirmo reizi šķēru kreiceru klasēs valstu cīņas starp Ameriku, Vāciju un Zviedriju.

Nākošā Atlantikas regata notiks 1939. gadā.

Atbildīgie redaktori: J. Kreicbergs.

A. Grasis.

Izdevējs: J. Kreicbergs.

Zvejas un saimniecības

MOTORUS

par izdevīgām cenām piedāvā

VALSTS ELEKTROTEHNISKĀ FABRIKA

VEF
RĪGĀ

Cenas, maksāšanas noteikumi un tuvāka informācija **VEF** pārdošanas daļā, Brīvības gatvē Nr. 19. Tālrunis 92008.

K.-S. BRUNO FROBEENS

LIELTIRGOTAVA RĪGĀ

Grēcinieku ielā Nr. 6. — Automatiskā tālruņa centrāle 3518

PASTĀVĪGI KRĀJUMĀ:

Ķīmikālijas. Medikamenti. Drogas. Aptieku piederumi.
Pārsienamie līdzekļi. Gumijas preces. Parfimērijas.

Visi jūrnieceki smēķē



A/S **A.S. MAIKAPARA**

„Sports“ vai „Liva“

Lorenz M. Meesenburg

Kuģu aģentūra

LIEPĀJA — RĪGA — VENTSPILS

Svina baltums — vienīgais aizsargs pret pūšanu.

Lietojiet ārējiem krāsojumiem tikai garantēti tīru svina baltumu, sagatavotu eļļā plombētās bundžās 1/2, 1, 2, 5, 10 un 20 kg.

RĪGAS SVINA UN CINKKRĀSU RŪPniecības AKC. SAB. RĪGĀ

T. PRĪVERTS

Spedīcija un nomuitošana

Rīgā, Elizabetes ielā № 103, dz. 20. Tāl. 27286

JAMES SIERING UN Co

Rīgā, L. Kalēju ielā № 14/16. Tāl. 27597

HELSING UN GRIMM

Rīgā, Pils ielā № 21 Tāl. 23496

Štāureja **„BECKMANN“**

īpašn. R. Lehnberg un R. Beckmann

Rīgā, 11. Novembra bulv. № 23. :: Tāl. 22955

C. F. PLAHTS

Koku aģentūra

Rīgā, Baznīcas ielā № 41. Tāl. 93679

H. RUDNICKIS

Rīgā, Avotu ielā 29. Tāl. 96981

Sausas zemes krāsas

Koku tirgotājs

M. DRIZIŅŠ

Rīgā, Ģertrūdes ielā № 54, dz. 2. Tālrunis 28717

V. MICHAELIS

Kuģu piederumu tirgotava

Rīgā, Miesnieku ielā № 10. - Tālrunis 22570

Valsts kuģu pārvalde

Rīgā, Pils ielā 21. Tālr. 20378

Tvaikoņi:		D. W.	Stds.
Rasma	. . . .	5400	1700
Bārta	. . . .	3900	1300
Venta	. . . .	3150	1000
Abava	. . . .	2250	700
Gauja	. . . .	2170	680
Daugava	. . . .	1900	600
Imanta	. . . .	1950	550

Tēlegrammu adrese:
„VALKUPAR“ — RIGA

Kodi: { Boe Code
Scotts 10th EDIT. 1906
Watkins & App-x
Lombard

Priekšsēža dzīvoklis tālr. 20366.

Rikotāja dzīvoklis tālr. 33477.

F. GRAUDS

R ē d e r e j a



Rīgā, Ausekļa ielā 14

Tālrunis 23792

WILTON'S ENGINEERING & SLIPWAY COMP. LTD.

N. V. WILTON'S MACHINEFABRIEK & SCHEEPSWERF

ROTTERDAM — SCHIEDAM

TELEGRAMS: WILTON SCHIEDAM

TELEPH.: 69074 (8 LINES)

PRIVATE FLOATING DOCKS

DOCK	N ^o 1	8000 TONS	} LIFTING CAPA- CITY
"	N ^o 2	4500 "	
"	N ^o 3	14000 "	
"	N ^o 4	46000 "	
"	N ^o 5	20000 "	

BIG FLOATING CRANES

"TITAN"	UP TO	100 TONS
"TITANIA"	" "	40 "
"GIRAFFE"	" "	20 "
"LAMA"	" "	20 "

PATENT SLIPWAY UP TO 3000 TONS D. W.

REPAIRS OF ANY DESCRIPTION QUICKLY AND ECONOMICALLY FORGINGS SUCH AS SHAFTS, STERNFRAMES, RUDDERS, ETC., ETC.

NOTHING TOO SMALL; NOTHING TOO BIG

AGENS FOR LATVIA: JAMES SIERING & CO. P. O. BOX. 1012 RIGA

TELEGRAMS: JAMES — RIGA

TELEPH.: 27597

Latvijas kuģniecības sabiedrība

Rēdereja, nofraktēšana un kuģu aģentūra

Tv. „Abgara“

Tv. „Arija“

Tv. „Ciltvaira“

Tv. „Gundega“

Tv. „Laimdota“

Tv. „Regent“

Tv. „Tautmīla“

Tv. „Valdona“

Adrese: RIGĀ, L. Pils ielā N^o 6. Tālruni: 33194 un 33293

VENTSPILĪ, Lielā ielā N^o 11. Tālrunis Ventspils 82

Telegrammu adrese: „LATSHIP“ Rīgā un Ventspilī