

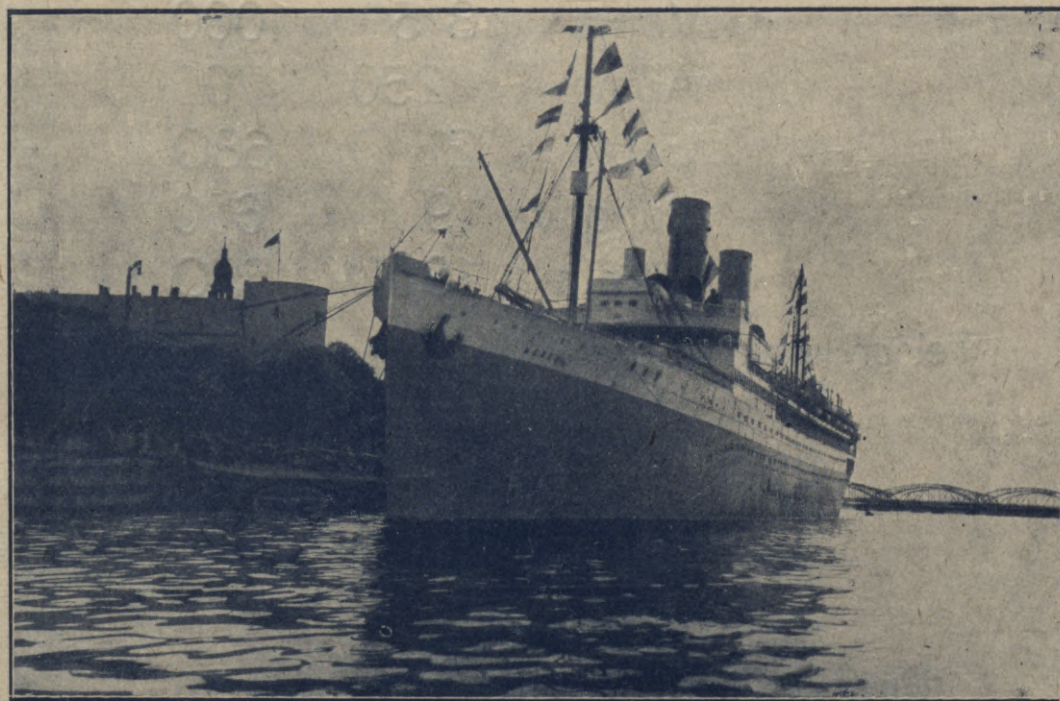
JŪRNIĒKS

KUĢNIECĪBAS, ZVEJNIECĪBAS UN LITERĀTŪRAS & MĒNĒŠRAKSTS

№ 9

Septembris

1930



Okeana tvaikonis „Mexique“
lielākais kuģis, kāds jebkad iebraucis Rīgas ostā.

:: Rīgas Latviešu Biedrības Kr. Valdemāra nodaļas apgādībā ::

Valsts Kuģu Pārvalde

Rigā, Pils ielā 21. Tālr. 2-0-3-7-8.

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

Telegrammu adrese: „Valkupar“ — Rīga.

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

Priekšsēdētāja dzivoklis tālr. 2-0-3-6-6.

Rikotāja „ „ 3-3-4-7-7.

J Ū R Ņ I E K S

Redakcija atrodas
Rīgā, Valdemāra ielā 17
tālrunis 29231
(A. Kalniņa kuģniecības
kantori)

KUĢNIECĪBAS, ZVEJNIECĪBAS
UN
LITERĀTŪRAS MĒNEŠRAKSTS

Abonēšanas maksa:
ar piesūtišanu Latvijā Ls 6.--
gadā, Ls 3.-- pusgadā. Ārze-
mēs Ls 7.-- g. u. Ls 3.50 pusg.
Numurs maksā 50 sant.

R. L. B. Kr. Valdemāra nodaļas apgādībā

№ 9.

Septembris.

1930.

Inž. I. L. de Franka grāmata «Taupība kurināmā patēriņā tvaika katlu ierīcēs».

Latvijas Kuģu īpašnieku savienības izdevumā tikko iznākusi inž. I. L. de Franka grāmata par taupību kurināmā patēriņā tvaika katlu ierīcēs. Šī grāmata speciāli domāta kuģu mašīnu personāla zināšanu atsvaidzināšanai un papildināšanai un mūsu tehniskā literātūrā tas ir vienīgais līdzīga satura izdevums. Grāmatas uzdevums — vispusīgi apgaismot kurināmā patēriņa saimniecības nozīmi un tās pareizu nostādīšanu. Tā satur vērtīgu mācības vielu kā mēchaniķu skolas audzēkņiem, tā vispār mašīnu telpu personālam un interesentiem.

Pēc sava satura tā ietver 155 l. p. un iedalīta sekošās nodaļās: mācību par siltumu, barojamo ūdeni, kurināmo, par degšanu un ar to saistītām parādībām, velkmi dūma vados, separātoriem, pārkaršētājiem un barojamā ūdens iesildītiem, metrisko sistēmu, mēchaniskās enerģijas pāriešanu siltumā un otrādi, tvaika katliem, degtuvju ierīcēm, katlu piederām, katlu sagatavošanu darbam, tvaika uzturēšanu katlos darbības laikā, katla darbības pārtraukšanu, katla tīrīšanu un katlu sprādzieniem.

Atzīstot grāmatas vispārīglītojošo saturu un viņas nozīmi kurināmā patēriņa lietderīgai nostādīšanai, L. K. I. S. pieņēmusi lēmumu apgādāt visus Latvijas tvaikoņus ar minētās grāmatas eksemplāriem pietiekošā daudzumā, lai tie būtu pieejami lietošanai kā tvaikoņu mēchaniķiem, tā arī donkey-vīriem, kurinātājiem un ogļu padevējiem. Kas attiecas uz kuģu kurinātājiem, tad paredzēts, ka tiem 6 mēnešu laikā būs jāiepazīstas ar minētās grāmatas saturu, pēc kam tiks nozīmētas

speciālas komisijas no atsevišķu kuģu mēchaniķiem un rēderu pārstāvjiem, kas pārbaudīs kurinātāju un citu interesentu piesavinātās zināšanas un pārbaudījumus izturējošām personām piešķirs, uz sevišķu apliecību pamata, I. šķiras kurinātāja nosaukumu, kas dos tiesības uz I. šķ. kur. algu. Pie pieņemšanas darbā personām, kam būs minētās apliecības, tiks dota priekšrocība.

Sakarā ar minēto lēmumu un vispār ar grāmatas praktisko nozīmi ļoti vēlams, lai kurinātāji u. c. ieinteresētas personas censtos piesavināties grāmatā sniegtās zināšanas un arī tās pielietotu praktiskā darbā.

Reizē ar to būtu ļoti vēlams, lai mūsu kuģu mēchaniķi, kā tehniski sagatavotais administratīvais personāls, neliegtu savas domas mūsu žurnāla slejās par minētā grāmatā aizkartiem problēmiem un par to izvešanas iespējamībām praktiskā darbā, kā arī par gūtiem rezultātiem.

Ka kuģu saimniecības ekspluatācijā neesam izsmēluši visas iespējamības to, domājams, neviens nenoliegs, bet tāpat arī nebūs divu domu, ka neviena grāmatā nevar izsmelt visus praktiska darba paņēmienus un metodes. Tāpēc arī dabīgi, ka teorētiskai vielai vajadzētu iet roku rokā ar praktiskiem piedzīvojumiem un novērojumiem, vienai otru papildinot.

Būtu ļoti vēlams dzirdēt mēchaniķu domas, kas bez grāmatā aizkartiem problēmiem būtu darāms iespējamās kurināmās vielas oikonomijas sasniegšanai. Tāpat ļoti vēlams dzirdēt mēchaniķu atsauksmes par «filtrātoriem» un K. A. T. emulsiju, kas uz dažiem kuģiem tiek lie-

toti katlu tīrīšanai no nogulšņiem—katla akmeņi. Vai tie saimnieciski attaisnojas un kādi praktiski labumi gūti oikonomijas saimniecībā?

Savā februāra numurā bijām aizrādījuši par kurināšanas tehnikas nozīmi ogļu patēriņa oikonomijā. Sekojot mūsu aizrādījumiem, uz vairākiem tvaikoņiem izdarīti mēģinājumi, kas devuši ievērojamus ietaupījumus. Tāpēc būtu ļoti vēlams, lai minētos mēģinājumus izvestu mēchaniku uzraudzībā uz visiem Latvijas kuģiem atsevišķos braucienos, un gūtos

rezultātus iesūtītu redakcijai apstrādāšanai sevišķā rakstā. Redakcijai no liela svara būtu sekoši dati: pārbrauciena ilgums stundās, ogļu kvalitāte, pelnu % un nolietotais ogļu daudzums tonnās. Līdzīgas ziņas nepieciešamas vismaz par 2 braucieniem: vienu pie parastās kurināšanas kārtības un otru pēc publicētās instrukcijas mūsu žurnāla februāra numurā. Ja kāds no mēchanikiem būtu izstrādājis citu vēl labāku kurināšanas kārtību, vēlams to sīki aprakstīt.

M. K.

Jūrniekiem sava slimo kase!

Pēc ilgas un grūtas cīņas, kuŗu veda jūrnieku organizācijas un jūrniecības darbinieki, beidzot jūrnieki pielīdzināti sociālās apdrošināšanas laukā pārējiem pilsoņiem, un tiem dota iespēja apdrošināties līdz ar savām ģimenēm savā — jūrnieku slimo kasē.

Ar Tautas labklājības ministrijas rīkojumu no š. g. 2. septembra par «Tālbraucēju jūrnieku slimo kases» dibināšanu mūsu jūrniecība iegājusi jaunā laikmetā. Tagad jūrnieks varēs ar mierīgāku prātu atstāt uz ilgāku laiku dzimtenes krastus, jo par to piederīgo veselību rūpēsies pašu jūrnieku slimo kase, sniedzot ārsta un medicīnisko palīdzību, izmaksājot pabalstus vajadzības gadījumos. Par šo sasniegumu sociālās apdrošināšanas laukā priecājas visi jūrnieki, bet cik tas dīvaini arī neizklausās, tomēr ir arī tādi, kuŗi ir tikvien kā neapmierināti, bet pat visiem spēkiem kaŗo par jūrnieku spēku saskaldīšanu, cenšoties daļu jūrnieku pievienot dažādām malas kasēm, un taisni tādām, kuŗās pārsvars sociāldemokratiem. Un šie kopējā jūrnieku darba jaucēji ir sociāldemokrātu partijas biedri-jūrnieki. Šie jūrnieki cīņas karstumā aizmirst, ka viņi vispirms ir jūrnieki un ka sava aroda intereses un biedru labklājība stādāma augstāki par šaurām partijas interesēm. Katram skaidrs, ka saujiņai jūrnieku, pievienojoties kādai malas kasei, nebūs iespējams aizstāvēt savas intereses, bet apvienojoties savā jūrnieku slimo kasē, jo tikai vienībā ir spēks.

Tomēr pats ļaunākais ir tas, ka šie karstie cīnītāji par partijas interesēm pielieto pret saviem darba biedriem—apakšniekiem terroru, piedraudot tos atlaist no

darba, ja pievienošoties jūrnieku slimo kasei. Lieki aizrādīt, ka šādi draudi ir tukši nieki, jo par pievienošanas vienai vai otrai (malas strādnieku) slimo kasei var lemt tikai vairākums. Līdz šim, cik zināms, visu kuģu personālu vairākums ir izteicies tikai par pievienošanas «Tālbraucēju jūrnieku slimo kasei», un tādēļ, jācer, ka šie politiķi savu nekaunīgo demagoģiju izbeigs, un daži virsnieki (mēchaniki) vairs neterrorizēs savus apakšniekus ar «maisiem».

Šo nevajadzīgo politisko cīņu ap slimo kasi ienesa tas apstāklis, ka daži Tautas labklājības ministrijas atbildīgie darbinieki ir soc.-dēm. partijas biedri un līdzskrējēji, kuŗi ieinteresēti partijas pozīciju paturēšanā kaut dažās slimo kasēs, kādēļ arī cenšanās šīm kasēm pievienot jūrniekus, kuŗiem, pieturoties pie vēlēšanu principiem, nebūtu iespējams savus pārstāvjus iedabūt kases valdē.

Tagad «Tālbraucēju jūrnieku slimo kase» ir nodibināta un, lai tās darbības atklāšana, resp. jūrnieku ārstēšanas iesākšana nenovilcinātos, šī nevajadzīgā politiskā kņada ir jāizbeidz. Pretējā gadījumā visām jūrnieku organizācijām jāprasa izvēdināt Tautas labklājības ministrijas darba aizsardzības departamentu un pārāk karstiem politiķiem, ja tie stāda partijas intereses augstāki par tautas interesēm un veselību, jāmeklē cits darba lauks.

Jūrnieki! Visi kā viens — par «Tālbraucēju jūrnieku slimo kasi! Neļaujiet piemānīt jūs ar dažu politiku vilinošiem solījumiem, nedz iebaidīt jūs ar «rēderiem». Neaizmirstat, ka neviens jums nevar dot vairāk, kā ienāk

prēmijas no jūsu algām, rēderu un valsts piemaksām, bet šīs summas ir tik lielas, ka pilnīgi apmierina visas jūsu un jūsu ģimenes locekļu vajadzības. Rēderu pārstāvji slimo kasē, ar kuriem jūs baida, rūpēsies tikai par to, lai slimo kases līdzekļi tiktu izlietoti jūrnieku un viņu ģimenes locekļu ārstēšanai, un neaizietu citus ceļus, kā tas dažkārt notiek. Par to, ka jūrnieku slimo kase tiešām rūpēsies par visiem jūrniekiem, liecina viņas valdes sastāvs, kurā ieiet tiklab kā matrožu un kurinātāju, tā mēchaniku un kapteiņu pārstāvji. Un nav šaubu, ka šie vīri, kuri paši ir jūrnieki, labāki un pareizāki zinās jūsu vajadzības nekā dažādi malas labdari, kuri nemaz nezin, kas ir kuģis un jūra, kas jūrnieks un kādas viņu vajadzības. Tādēļ neļaujaties mulsināt jūs, bet pieprasāt, lai «Tālbraucēju jūrnieku slimo kase» uzsāk nekavējoši darbību un tai vairs neliek šķēršļus ceļā dažādi politiski intriganti.

V. K.

Ārzemju prese par mūsu kuģniecību.

Makša Kalniņa referāts par **Kuģniecības stāvokli Baltijas valstīs un sadarbību viņas uzlabošanai**, kas saīsinātā veidā bija iespiests arī mūsu žurnālā, guvis ievērību arī ārzemes presē. Tas negrozītā veidā pārdrukāts igauņu «Kaubandus — Tööstuskoja Teataja» žurnālā Nr. 17 no š. g. 1. septembra, un saīsināti atreferēts vācu «Deutsche Schiffahrtszeitschrift Hansa» Nr. 36. no š. g. 6. septembra.

Vācu žurnāls «Hansa» nāk ar saviem komentāriem, un it īpaši pakavejās pie referenta prasības dibināt Baltijas valstīs tonnāžas modernizēšanas fondu, no kuģa rēderi saņemtu pabalstus veco kuģu izmantošanas uzlabošanai, un pie prasības pēc lietderības kredīta politikas, kuģas uzdevums būtu veicināt pāreju uz jaunākiem, oikomiskākiem kuģiem. Kā viena, tā otra prasība nav «Hansai» pa prātam. Pēc viņas domām nekādi līdzekļi tonnāžas uzlabošanai latviešiem neesot vajadzīgi. Latvijas eksportieri-importieri varot savas preces pārvest arī pirmklasīgos, modernos ārzemju kuģos, kādu neesot trūkums.

Tālbraucēju jūrnieku slimo kase

beidzot nodibināta ar Tautas labklājības ministrijas rīkojumu no š. g. 2. septembra. Kases valde sastādās no sekošām jūrnieku organizācijām:

1) Tālbraucēju kapteiņu b-bas (kapt. J. Nadziņš); 2) Latvijas kuģu mēch. b-bas (J. Krūmiņš); 3) Latvijas jūrnieku arod biedrības (A. Karnāts) un no Latvijas kuģu īpašnieku savienības (Fr. Žiglēvics un Maksis Kalniņš).

Šajās dienās noturēta konstruēšanās sēde un valde savā starpā sadalījusi amatus sekoši: priekšsēdētājs kapt. J. Nadziņš, pr-ja 1. biedrs — Fr. Žiglēvics, pr-ja 2. biedrs J. Krūmiņš, kasieris — M. Kalniņš un sekretārs — Karnāts.

Paredzams, ka jau tuvākās dienās «Tālbr. jūrnieku slimo kase» uzsāks darbību pilnos apmēros, t. i. sāks iekasēt maksājumus un pēc mēneša — slimo jūrnieku un to ģimenes locekļu ārstēšanu, pabalstu izmaksas un. t. t.

Pēc «Hansa» domām iznāk, ka Latvijai vispār sava tirdzniecības flote nemaz nav vajadzīga, tāpat kā nevajadzīga rūpes par viņas uzlabošanu. Tas pilnīgi saprotams, jo kā Vācija, tā arī citas kuģniecības lielvalstis patlaban ved organizētu cīņu par jauno valšķu kuģniecības iznīcināšanu. Tieši šis apstāklis arī uzliek mums vislielākos pienākumus rūpēties par mūsu tonnāžas sacensības spēju uzlabošanu. Mums ir pieejama jūra un tāpēc arī dabīgi, ka mums jāizmanto visi tie labumi, ko viņa mums spēj dot, un šeit nu jo sevišķi nedrīkstam atstāt novārtā kuģniecību. Mums nekrīt svarā tikai rūpes par to preču pārvešanu, kuģas sūta mūsu eksportieri un importieri, bet gan jo sevišķi piedalīties ar saviem kuģiem plašajos pasaules tirgos. Pie saprātīgas un tālredzīgas politikas to mēs arī panāksim, un mūsu kuģniecība spēs dot mūsu valstij milzu vērtības, kā to jau spilgti pierāda mazās Norveģijas kuģniecības sasniegumi. Tāpēc arī dabīgi, ka cīņā par mūsu kuģniecības nākotni, viņas eksistenci, mēs drīkstam prasīt pielietot tādus līdzekļus, kas padarītu to vērtīgāku un sacensības spējīgāku.

Jūrnieki, abonējiet savu žurnālu!

Pārmaiņas pasaules tonnāžā.

«Lloyds Register of Shipping» pēdējais izdevums sniedz interesantas ziņas par pārmaiņām pasaules tonnāžā. Šīs pārmaiņas notikušas kā kvantitatīvā, tā arī kvalitatīvā ziņā, arī dzinējspēku izvēlē.

Pārmaiņu ilustrācijai pievedīsim salīdzinošus skaitļus par pēdējiem gadiem:

	miljonos brutto reg. tonnas			
	1924. g.	1926. g.	1928. g.	1930. g.
1. tvaikoņi, kuri nāmi ar ogleņiem	42,3	41,—	40,7	40,—
2. tvaikoņi, kuri nāmi ar eļļu	17,2	18,2	19,1	19,9
3. motora kuģi	2,—	3,5	5,4	8,1
4. buņu kuģi	2,5	2,1	1,8	1,6
	64,—	64,8	67,—	69,8

Kā no šiem datiem redzams, pēdējo 6 gadu laikā pasaules tonnāža pieaugusi par 5,8 milj. br. reg. tonnām. Viss minētais pieaugums krīt uz motora un ar eļļu apkurināmo kuģu rēķina. Motora kuģu tonnāža šajā laikā pieaugusi par 6,1 milj. br. reg. tonnām, bet ar eļļu apkurināmo tvaikoņu tonnāža par 2,7 milj. tonnām. Tā tad pievestie divi dzinējspēku veidi devuši 8,8 milj. br. reg. tonnas lielu pieaugumu, kamēr ar ogleņiem apkurināmo tvaikoņu tonnāža samazinājusies par 2,3 milj. tonnām, un buņu kuģu tonnāža par 0,9 milj. tonnām. Tā tad, ar ogleņiem kurināmais tvaikonis un buņnieki uzdod savu cīņu motora kuģiem un eļļai kā kurināmai vielai.

Spriežot pēc dzinējspēku mehānismu sistēmām, minētā laikā nav pieaugusi kolbmašīnu pielietošana, bet turbīnu sistēmas pielietošana pieaugusi par 0,4 milj. tonnām un motoru pielietošana par 6,1 milj. tonnām.

1. Anglija ar kolonijām	10.754 kuģi ar	23.381.614 br. reg. ton.
2. Z. A. S. V. (jūras un ezeru kuģi)	4.223 " "	14.045.808 "
3. Japana	2.060 " "	4.316.804 "
4. Vācija	2.157 " "	4.229.235 "
5. Norveģija	1.916 " "	3.668.289 "
6. Francija	1.651 " "	3.530.879 "
7. Itālija	1.380 " "	3.331.226 "
8. Holande	1.401 " "	3.086.315 "
9. Zviedrija	1.417 " "	1.623.938 "
10. Grieķija	546 " "	1.399.899 "
11. Spānija	891 " "	1.231.737 "
12. Dānija	705 " "	1.088.006 "

Kopsummā 29.101 kuģis ar 64.924,750 br. reg. ton.

Kas attiecas uz būvniecību, tad pievēstā laikā uzbūvēti pavisam 12,9 milj. br. reg. tonnas, resp. vairāk kā 2 milj. tonnas gadā, bet noplēstas 4,7 milj. reg. tonnas un gājušas bojā apm. 2,6 milj. tonnas. Intensivitāte būvniecībā nav varējusi neatstāt iespaidu un pasaules tonnāžas kvalitāti. Tā ievērojami uzlabojusies, jo jaunbūvēs pielietoti tehnikas sasniegumi. Samērā ar pārvaldāmo tirdzniecības floti procentuāli jaunākā tonnāža pieder sekošām valstīm:

	no 1—5 gadu vecumā
1. Norveģijai	30,16%
2. Holandai	24,00%
3. Vācijai	22,22%
4. Anglijai	21,60%
5. Dānijai	19,20%
6. Zviedrijai	18,11%
7. Itālijai	15,15%
8. Spānijai	12,40%
9. Francijai	12,28%
10. Japanai	11,40%
11. Z. A. S. Valstīm	4,30%
12. Grieķijai	2,50%

Kā redzams, tad jaunākās tonnāžas ziņā pirmā vietā stāv mazā Norveģija. Viņa ir arī viena no tām valstīm, kas pārvalda ievērojamu motoru kuģu un tankeru tonnāžu. Pēc savas tonnāžas apmēriem viņa pēdējos divi gados izbīdījusies starp pasaules tonnāžas valdniecēm no 7. uz 5. vietu.

Pēc «Lloyds Register» datiem šodien pasaules kuģniecību pārvalda sekošas 12 galvenās kuģniecības nācijas:

kam, kā redzāms, pieder apm. 93 proc. no vispasauls tonnāžas, un tikai atlikušos 7 proc. sadala savā starpā visas pārējās

piejūru nācijas. No šīm pārējām valstīm savukārt izdalās sekošas 20 valstis:

1. Brazīlija	ar 388 kuģiem	— 558.777	br. reg. ton.
2. Beļģija	" 243	— 553.037	" "
3. P. Krievija	" 347	— 532.096	" "
4. Argentīna	" 335	— 323.025	" "
5. Ķīna	" 216	— 319.315	" "
6. Šomija	" 355	— 313.143	" "
7. D. Slavija	" 161	— 302.481	" "
8. Portugāle	" 272	— 265.265	" "
9. Latvija	" 125	— 195.527	" "
10. Čīle	" 121	— 193.131	" "
11. Turcija	" 190	— 177.199	" "
12. Dancija	" 36	— 134.961	" "
13. Hondura	" 37	— 98.786	" "
14. Panama	" 30	— 75.497	" "
15. Igaunija	" 126	— 72.089	" "
16. Rumanija	" 35	— 68.650	" "
17. Peru	" 39	— 64.345	" "
18. Venecuēla	" 45	— 62.026	" "
19. Polija	" 30	— 52.688	" "
20. Meksika	" 48	— 48.675	" "

starp kuģām, kā redzāms, Latvija ieņem devīto vietu, pretēji 12. vietai pirms divi gadiem. Savas kuģniecības veidošanā mēs esam pārspējuši 11 ievērojamas vie-

nības, bet tomēr tālu vēl neesam iekarojuši sev to stāvokli, kāds mums pienāktos, ievērojot mūsu valsts piejūras un starptautisko stāvokli. M. K.

K. Škerbergs.

Kuģu ornāmenti.

Jau no seniem laikiem visu nāciju jūrnieki ir centušies savus kuģus izdaiļot cik un kā katrs to spējis un pratis. Agrākos laikos labi uzkoptie lielie buķenieki ar savu daļumu saistīja ostā katra garāmģājēja uzmanību. Jūrniekos visos laikmetos pastāvējusi sīva sacensība turēt savus kuģus, cik vien iespējams, tīrus un patīkami krāsotus, lai tos uzlūkojot būtu aistētiska bauda. Mūsu dienās galvenā vērība jāpiegriež pie kuģu krāsošanas tam apstāklim, lai skaistums un praktiskums būtu savienoti, tikai, par nožēlošanu, ne katrreiz tas izdodas. Interesanti novērot, ka uz dažiem kuģiem netiek žēlota ne krāsa, nedz arī darbs, bet tomēr kuģa izskats neatstāj patīkamu iespaidu, jo pie krāsu kombinācijas daudz kas grēkots, turpretim viens otrs kuģis, kas prasa daudz mazāk krāsu un darba, ir vienmēr patīkams.

Senie ēģiptieši jau priekš dažiem tūkstošiem gadiem savus kuģus greznojuši dažādiem ornāmentiem, kuriem, pa lielāku

daļai, simboliska nozīme. Šī gadusimteņa sākumā Abusirā atraktas ķēniņa Sannure kapenes, kuģu vecumu aprēķina ap 5000 gadu, kuģās atrasta kādā sienā glezna, kuģā attēlots valdnieka kuģis. Slaidais kuģa priekšstēviņš bagātīgi grēznots izgriezumiem — izplaukušām puķēm, un virs tā zeltīta saules ripa. Valdnieka standartā lauvas tēls ar ragiem. Kuģa buķas sadalītas vairākos krāsainos kvadrātos, no kuģiem sastādīta piecstaraina zvaigzne, zem tās pieclapaina lotusa puķe. Rājas un masti raibi krāsoti. Mastu galos divi zeltīti vanagi, kuģi simbolizē ēģiptiešu dievu Herosu. Vēlākos laikos arī pie citu nāciju kuģiem sastopami līdzīgi rotājumi. Tā, piem., Vilhelma Iekarotāja kuģi savos mastu galos nesa zeltītu krustu. Ziemeļu ķēniņa Sveijāna, 11. gadusimteņa sākumā, kuģu mastu galus greznoja zeltīts krauklis; Anglijas kara kuģiem Indriķa III. laikā — zeltīts kronis; uz spāniešu kuģiem XVI. gadusimtenī — reliģiozas emblēmas. Uz ho-

landiešu kuģiem XVIII. gadusimtenī sastopamas dārgi rotātas kara kārtes.

Sirmā senatnē priekš burām lietots stiprs audeklis ar ieaukstām vai izšūtām gleznām. Aleksandra Lielā un romiešu admirāļu kuģi lepojās ar purpursarkanām burām. Bībelē kāds pravietis dzied slavas dziesmas Tyrus pilsētai ar vārdiem: «Tavas buras bija no austā Eģiptes zīda.» Slavenās Kleopatras kuģiem, kā jau tas pie dāmām mēdz būt, buras rotātas ar puķainām mežģinēm. Chronists Snorre Skurlessons stāsta: «Karālis Sigurds Jorsalafari 1100. gadā pēc Kristus, atgriezdams no Jeruzalemes uz Konstantinopoli, pie ieejas gaidījis pusmēnesi uz sāvņēju, lai ar cieši brasētām burām varētu iezēģelēt ostā, un lai visiem iedzīvotājiem būtu dota iespēja aprīnot dārgi izrotātas buras. Krusta kara laikā buras rotātas ar krusta zīmi, kas vēlāk pārgājis uz Hanzas savienības kuģiem XV. gadusimtenī. Magdelāni savā tālajā pirmā braucienā devies zem sv. Jēkaba krusta zīmes, ar kādū apzīmētas visu viņa kuģu buras. Spāniešu lielās Armodas buras 1588. gadā izdailotas dažādām svētām bildēm. Beidzamos gadusimtenos Eiropas jūras valšķu kara kuģu buras apzīmētas ar valdnieku vāpņiem.

Līdzīgā kārtā ir arī centušies izdailot kuģa korpusu. Senie foinīķieši, vikingi un normaņi pār kuģa reliņu ir izkāruši savus vairogus. Iesākumā tas darīts telpu trūkuma dēļ, jo kuģi tos laikos ir bijuši ļoti mazi. Vēlākos laikos, kad kuģi jau bija tik lieli, ka varēja atrast vietu, kur novietot vairogus, uz kuģu korpusiem ir krāsotas vairogiem līdzīgas formas, kuras ar savu daudzkrāsainību deva kuģa korpusam sevišķu skaistumu. Uz krusta karotāju kuģu korpusiem krāsoti vāpņi un no šejienes, kā redzams, ir cēlusies paraša uz kuģu korpusiem krāsot savas piederības pilsētas vāpņi, kas stiprā mērā sastopams pie Hanzas savienības kuģiem, un ir pat uzglabājusies līdz mūsu dienām. Senatnē kuģu korpusi krāsoti vairākās krāsās, it sevišķi ir bijis iecienīts strīpains mustūris; pat Anglijā karālienes Elizabetes laikā strīpaini kuģu korpusi kā tirdzniecības, tā kara flotē, ļoti bieži sastopami. Ar izgriezumiem kuģu korpusi greznoti samērā maz. Apm. ap 1500. gadiem, kad uz kara kuģiem sāka lietot tā saucamos «aizsargu lūkus»

kuģu sānos, — beidzami rotāti dažādām izgrieztām gleznām, kurās tēloti dažādi zvēri, sievietes, un citas figūras. Ar XVIII. gadusimteni izbeidzās kuģu bortu krāsošana daudzās krāsās.

Pie visām tautām kuģu priekš- un pakalstēviņi ir tikuši vienmēr sevišķi rotāti. Seno ēģiptiešu, grieķu, ķīniešu un vēl tagad spāniešu un Dalmācijas zvejas kuģiem uz priekšstēviņa krāsota acs bilde. Vidus jūras tautas piešķir acs bildei sevišķu spēku, it kā tā varētu atbaidīt visus ļaunos garus. Ķīnieši, turpretim, skaitīja kuģi kā dzīvu būtni, un tamdēļ arī acs vajadzīga, lai varētu atrast ceļu plašā jūrā. Ļoti bieži senatnē stēviņa gals mākslinieciski izveidots zirga, lauvas vai citu dzīvnieku galvā. Foinīķiešiem zirga galva uz priekšstēviņa ir kalpojusi kā nacionāla pazīšanas zīme, — atvietojusi tagadējo karogu. Zirgs foinīķiešu tautas dzīvē citādi nav nekādu lomu spēlējis, tādēļ liekas, ka šī paraša ir pārņemta no babiloniešiem vai asīriešiem, kuņiem zirga galva arī ir kalpojusi kā nacionāla zīme. Grieķijas tirdzniecības kuģiem ļoti bieži uz priekšstēviņa sastopama gudrības un skaistuma dievietes Minervas, vai arī jūras dievietes Nixes galvas reljefa bilde. Veco vikingu un normaņu kuģiem uz priekšstēviņa redzamas fantastiskas, atbaidošas drakonu, čūsku un citu riebīgu rāpuļu un bēstiju galvas, ar kuņiem domāts atbaidīt visus tumšos jūras spēkus, un kuņi ir tikuši tūlīņ noņemti, ja tuvojās kādam krastam ar draudzīgiem nodomiem. Kad kuģis vairs nav lietots, tad tūlīņ arī visas galvas un citi rotājumi ir nonesti malā un lietoti priekš mājas vārtu greznošanas. Vikingu kuģiem ne tikai stēviņš, bet arī kliverboms izrotāts visādiem fantastiskiem izgriezumiem, kuņi stāv sakarā ar dažādām burvībām un mānticībām. Vēlākos laikos, kad sāka būvēt uz buru kuģiem lielas, augstas un daudzējādas klāja uzbūves, nozūd arī stēviņa greznojumi. Ap 17. gadusimteni, kad pie kuģu būves sāk galveno vērbību piegriezt praktiskumam, un līdz ar to arī nozūd lielās klāja uzbūves, sāk atkal no jauna parādīties stēviņa greznojumi, galvenā kārtā ar dažādiem vāpņiem, sieviešu vai arī kādu nebūt jūras dzīvnieku tēliem. Pie Vidusjūras tautām ļoti bieži sastopama lauvas galva, un šāds paradums, kā liekas, mantots no Venēcijas,

jā lauva ir šis slavenās senatnes kuģniecības pilsētas vāpēni. Pēc XVIII. gadusimtena uz kuģu stēviņiem redzamas cilvēku figūras, kuģām, pa lielākai daļai, kāds nebūt sakars ar kuģa vārdu. Netikai priekšstēviņš, bet arī pakal-, un it īpaši tā saucamais «spogulis», visos laikmetos ir bagātīgi greznots un rotāts gan ar dažādiem vāpējiem, gan ar dažādu dievu un cilvēku figūrām. Priekš šī mērķa ir ticis tērēts daudz līdzekļu, katrs ir gribējis parādīt uz ārieni savu bagātību, mākslu un varenību. Anglijas valdīt-

ba pat ar likumu ir bijusi spiesta ierobežot šo greznošanās kāri, un noteikt summu, kādu drīkst iztērēt ārpus borta rotājumiem katram kuģa kuģim.

No tā laika, kamēr sāk nozust būvēnieki no skatuves, arī nozuduši visi ornamenti no kuģu korpusiem. Vienīgi kuģa kuģi lepojas ar valsts vāpējiem. Pie tirdzniecības kuģu būves tagadējā laikā galvenā kārtā vēriba tiek piegriezta praktiskumam, un lai pie formām nebūtu pārkāpti modernā stila likumi.

Pasauleslavenā rekordista angļa Henri Sigreva nāves brauciens.

Trīspadsmitais datums, piektdiena. Parādības, kuģas bija liktenīgas slavenajam pasaules rekordistam, — cilvēkam, kuģš pēdējos gados bija visas Anglijas dievinājums sporta laukā, — tagad šis dievinātais sportists palika par savas nācijas dienas varoni.

Pārs stundas pirms liktenīgā brauciena Sigrev kundze, sarunā ar laikraksta «Daily Mail» korespondentu, izteicās: «Šodien es ļoti nervozēju, un visādā ziņā kaut kam jānofiek. Es nevaru izskaidrot savu izjūtu, pastāvīgi ticēju un palāvos uz sava vīra spējām, pat šini nedēļā viņš vairākas reizes izproveja «Miss England II.», un es nekad neuztraucos, bet pašlaik nevaru atrast sevīm nekādu apmierinājumu.»

Katastrofa.

Par rekordista Sigreva nāvi jau zinām visā pasaulē. Bet visa šī Vindermēra ezera traģēdija tik traģiska, ka nevaru pāiet garām, neziedojs viņai dažas rindiņas.

«Miss England II.» gāja bojā 13. jūnijā trešā riņķī. Rekordists Sigrevs šini pat dienā pirmos abos riņķos divas reizes jau pārspēja motorlaivu pasaules ātruma rekordu, kuģš piederēja amerikānietim Harvudam (154 km). Pirmā riņķī Sigrevs uzstādīja ātrumu 162 km, un otrajā 159 km. Bet redzams, ka abi pārspējumi vēl neapmierināja lielo rekordistu, un viņš taisa trešo riņķi, lai pārspētu visus iepriekšējos rekorda sasniegumus. Un nejausi daudz skatītāju acu priekšā šķīstošā ūdeņa mākonī ļonojošā motorlaiva pazūd zem ūdens līmeņa. Pēc nedaudz

acumirkļiem laiva parādās atkal virs līmeņa, bet apgāzta ar ķīli uz augšu, — apstājas, — un lēni šūpojas pati savos viļņos.

Uzvara.

Vēl daži mirkli, virs ūdens līdzās motorlaivai parādās pats Sigrevs ar pārlautām rokām un kājām un plaušu plēves pārrāvumu. Viņu pieņem piesteigusies motorlaivā un sievas rokās slavenā rekordista nāves agonija turpinājās diezgan ilgi. Nākdams pie samana Sigrevs klusā, mierīgā tonī jautāja:

«Vai esmu uzvarējis rekordu?»

Noasiņotā seļā parādījās viegls smaids, kad viņš sadzirdēja atbildi: «Jā, jūs uzvarējāt.» Pēc tā otrs jautājums:

«Kur mana sieva?»

Sigrevs, redzams, nesajuta, ka viņš dzīvo pēdējos mirkļos, un pasaules slavas rekordists aizmīga uz mūžību ar iepriecinošu sajūtu par savu uzvaru.

Katastrofas cēloņi.

Kādi ir katastrofas cēloņi? To visi tagad jautā, bet pie pašreizējiem apstākļiem to noskaidrot vēl nav iespējams. Pēc «Miss England II.» bojājumiem, kuģa piepildījās ar ūdeni, pēc nedaudz mirkliem parādījās apgāzta virs ūdens līmeņa un nogrima, var nākt pie slēdziena, ka motorlaiva būs sadūrusies ar kādu peldošu priekšmetu, pret kuģu ar spēcīgu skrējiena triecienu varēja ielauzt laivas korpusu. Pielaižams ir arī, ka varēja notikt dzenvārpstas virzuļa lūzums, vai mehānisma lūzums, un pats pēdējais un, varbūt, arī visu patiesākais — ka laivas korpuss neizturēja ūdens pretestību, —

padevās, — un radās plisums vienā no iedobumiem, kuŗi laivas dibena ārienē ir vienā un tanī pat laikā gaisa amortizātors un vadošā stūre.

Sacikšu motorlaivu dibena profils stipri atšķiras no parastā motorlaivas vai ikviena peldoša līdzekļa dibena. Sacikšu motorlaivu dibens nav gluds, bet no priekšas slīd ar pakāpēm. Pie laivas milzīgā skrējiēnā šajās pakāpēs rodas gaisa sastrēgums, un šā gaisa sastrēguma novadīšanai no pakāpes līdz dzenskrūvei laivas dibenā taisīti gareniski iedobumi, kādi iedobumi ierīkoti no katras pakāpes katros laivas sānos pa vienam, gaisa sastrēguma novadīšanai. Pie laivas kustības ātruma, pāri par 100 jūras jūdžēm stundā (motora spējas, apmēram, ap 4000 zirgu spēka), šajās pakāpēs rodas pārmērīga gaisa spiediena sastrēgums. Saņemams, ka tas pie motorlaivas būves jau tiek nemts vērā, un «Miss England II.» korpuss bija būvēts no speciāla alumīnija maisījuma, kuŗu nesen tikai kā atklāja (un nosauca «gidumīnija R. R.—50»). Bet, ka redzams, šajā gadījumā laivai skrejot pa ūdens līmeņa virsmu, pie laivas lecieniem iz ūdens laivas dibena pakāpes gaisa spiediens bija tik liels, ka pat jaunizgudrotais metāla maisījums neizturēja — vienā no iedobumiem parādījās ielūzums, laiva spēji sasviedās uz sāniem, ieurbās ūdenī un nogrima zem ūdens līmeņa. Pēc atrastiem datiem «Miss England II.» katastrofas momentā sasniegusi pārmērīgu ātrumu 119,8 j. j. stundā, tas ir apm. 190 kilometrus, un šim ātrumam laivas korpuss nebija piemērots, caur ko arī aizgāja bojā pasaulslavenais ātruma rekordists uz ūdens, — anglis Henry Sigrevs, par kuŗu Anglijā

— Skandināvijas valstīs, kā arī Kanadā un Savienotās Valstīs, un beidzot ar Austrāliju un Jaunzēlandi, visur tika noturēti dvēseļu aizlūgumi par bojā gājušo pasaules slavas sportistu — varoni Sigrevu. Ar Sigrevu aizgāja bojā arī viņa mēchanīkis Hallinela, kam, izvelkot no ezera dzelmes, viņa rokā vēl atradās zīmulis un kreisajā rokā tas turēja papīra gabaliņu, uz kuŗa bija atzīmēts motora apgriezīenu skaits.

Sigreva līķi pārveda uz Londonu paglabāšanai.

Sigreva rekordi.

Sigrevs ieguva pasaules slavu kā sporta automobiļa vadītājs, un par savu uzvaru ar «Zelta bultu», kuŗa motora jauda bija 1000 zirgu spēku, 1927. gada sacensībā ieguva «sera» tituli.

Šigada marta mēnesī viņš uzstādīja jaunu pasaules ātruma rekordu ar automobili, sasniegdams 372 kilometri stundā; tanī pat laikā viņš sacenšas arī pēc pasaules rekordiēm uz ūdens.

1929. gadā viņš uzstādīja pasaules rekordu uz vienmotora laivas «Miss England», sasniegdams 132 km ātrumu. Ar «Miss England II.» viņš gribēja sasniegt ātrumu uzlabot, ko arī panāca, bet par to samaksāja ar savu dzīvību.

Sigrevs dzimis 1896. gadā, pabeidzis skolu Itonā, pasaules kara laikmetā kalpoja aviācijā, vairākas reizes ievainots, bija amputēta zem ceļa kāja, ko rekordists visu laiku slēpa un reti kāds to zināja.

Pašlaik šis pasaules varonis atdusas savās tēvijās kapenēs. Viegļu dusu par lielajiem pasaules centieniem!

Kapt. Rein. Bernhards.

Rādiotelegrafisti un kuģu virsnieki.

Vispirms lai man būtu atļauts īsumā atzīmēt, ka «Jūrnieks» ārzēmēs vienmēr pienāk ar lielu nokavēšanos. Nereti žurnāla vietā mēs saņemam tikai aploksnī ar markām un adresi. Tāpēc arī ar šīm piezīmēm esmu it kā nokavējies.

Gribētos jautāt, vai rādiotelegrafistu formu jautājums patiešām ir tik svarīgs, ka to vajadzēja pacelt presē? Pilnas formas trūkums rādiotelegrafistu vēl nenostāda ārpus likuma par kuģu administratīvo personālu, kuŗš nepārprotami kon-

statē, ka rādiotelegrafisti skaitās par kuģa virsniekiem. Bažas, it kā Jūrniecības departaments gribētu apstrīdēt pats savu izstrādāto likumu, būs, domājams, tikai nejaušs pārpratums.

Jaunāko laiku dēmkokratiskā sabiedrība vispārīgi ir pret spožām formām. Aiz šiem iemesliem pat daži redzami darbinieki principiāli atsakās no ordeņiem. Un tas, ka jūrnieku, varbūt, labi domātās formas nav īsti populāras pašu aktīvo jūrnieku aprindās, ir arī fakts: Pilnā formā

tērpts latviešu tirdzniecības flotes virsnieks ir un paliek liels retums. Ja nu vēl par šiem pašiem izņēmuma gadījumiem žurnālam «Jūrnieks» jāņem vārds, lai atkārtoti pateiktu kur un kā šī forma jānēsā, tad tas dod vielu nopietnām pārdomām, uz ko vēršama to uzmanība, kuriem formas tērpi jau ir, un kuņi tādus vēlas iegūt. Es esmu jau lasījis pasaciņu par «lapsu un vīnogām» un domāju, ka to man neviens neatgādinās. Mani uzskati ir: palikt pie formas cepurēm — vienīgā praktiskā atribūta — neaizmirstot viņu nēsāšanu savienot ar ja nu ne gluži melnu, tad, vismaz, ar tumšāku kakla saiti.

Pakavējoties pie Mākoņa kunga labi domātā, bet ar uzpūtības baltiem diegiem sadiegtā raksta, gribētos vaicāt, pār kādām savu pienākumu robežām radiotelegrafisti īsti izrāda tieksmes pacelties? Es līdz šim esmu tādus uzskatos, ka viņiem bez iebilduma jāpilda katrs no kapteiņa uzdotais darbs. Tā tas stāv rakstīts arī instrukcijās radiotelegrafistiem. Ja nu kapteinis būtu uzdevis savam telegrafistam tādus saimnieciskus uzdevumus, kuņus parasti veic I. stūrmanis, tad jādomā, ka šādam kapteiņa labi pārdomātam solim būs bijuši nopietni pamati. Tas pats attiektos arī uz žurnālu tulkošanu. Neiztur kritikas apgalvojums, it kā jūras tiesa varētu apšaubīt korrektu tulkojumu tikai tāpēc, ka to veicis radiotelegrafists. Man, par nožēlošanu, nav datu, ko raksta par radiotelegrafistiem internacionālā nautiskā prese, bet veselīgs saprāts gan vienmēr pastrīpos, ka bez radio un radiotelegrafista nav domājama modernā kuģniecība. Sevišķi nākotnē nē. Latvijas likumi pat prasa, lai pilntiesīgs radiotelegrafists pierādītu zināšanas nāvigācijā un locijā taisni tikpat daudz, cik piekrastes kuģu vadītājs. Es nedomāju, ka tāpēc radiotelegrafists gribēs vai iedrošināsies iejaukties virsnieka-nāvigatora darbos. Vienkārši viņš no šiem darbiem izvairīsies, cik tālu viņu uz to nespiedīs dienesta līguma nosacījumi. Radiotelegrafists nemaz arī nav ieinteresēts kravas skaitīšanā un stūrmaņu apmaiņīšanā no vaktīm ostās. Pat tādā gadījumā nē, ja stūrmanis tam patapinātu savu uniformu. Kas attiecas uz 10% piemaksām, tad radiotelegrafists tās saņem neatkarīgi no darba ārpus radio kabīnes, bet saskaņā ar likumu par kuģa administratīvo personālu.

Tālāk Mākoņa kungs nevar saprast, iekš kam īsti pastāv radiodienesta grūtums. Jā, arī es nezinu, cik grūts ir klāja virsnieka vai mēchanika dienests un savas nezināšanas pēc neņemšos ironizēt. Bet ka katram darbam ir savi īpatnēji apstākļi, to gan es zinu. Ir pārbaudīts fakts, ka radiotelegrafista arodnieciskais mūžs ir pārāk īss. Pēc 40.—50. dzīves gada, kad stūrmanis ir jau kapteinis un var daudz maz atvilkt elpu, telegrafists jau tik tālu nolietojies, ka ir par apgrūtinājumu netikvien pats sev, bet arī savai apkārtni. Piedzīvojumi rāda, ka no 100—120 radiokursantiem Latvijā caurmērā iznāk 1—2 radiotelegrafisti. Pārējiem jau pašā sākumā trūkst — cik tas arī savādi neizklausītos — vajadzīgo dāvanu, īpašību. Varbūt pat tās intelliģences, ko savā rakstā domājis mans kollēga. Radiotelegrafista darbu nevar kvalificēt pēc telegrammu skaita mēnesī un pēc 8 darba stundām dienā. Blakus minot, vētras un miglas gadījumos darba laiks ir obligātoriski 24 stundas. Arī radio laika ziņas, vētras brīdinājumi, nāvigācijas telegrammas u. t. t., par kuņam neko nepiemīn Mākoņa kungs un uz kuņam nereti nākas gaidīt gaŗas stundas, no pirmā acu uzmetiena izliekas tikai kā sīks, nenozīmīgs darbs «siltā kabīnē»... Bēt tomēr... Izlobīt vajadzīgo staciju no tūkstotsbalstīgās rādiosatiksmes, kur ikbrīdi ausīs klieudz apkārtējie kuģi, kur vajadzīgie signāli, varbūt, pavisam vāji sadzirdami, ne vienmēr ir tik viegli. Un tad vēl modernais radiotelegrafistu krusts — radiokoncerti. Tos dzird cauri arī uz kuģa 600 metru noskaņojuma un no viņiem nevar izvairīties, tāpat kā no vilņiem vētrainā jūrā. Ir grūti vārdos izteikt kā minētie apstākļi darbojas uz dzīva cilvēka smadzenēm, sevišķi, ja viss tas atkārtojas no stundas stundā, no dienas dienā, un tā līdz bezgalībai. Mazais ūdens piliens jau arī ar laiku sagrauž lielo, cieta akmeni. Nav brīnums, ka, pēc «8 stundu darba dienas siltā kabīnē», vakarā radiotelegrafistam nereti galvā spēlē «džess» un tam nenāk miegs līdz rīta gaismai, — līdz nākošai 8 stundu darba dienai. Katram mirstīgam būs skaidrs, ka radiotelegrafista arods ar likumu ir ieskaitīts veselībai sevišķi kaitīgo sarakstā, ne jau nu tāpēc, lai dotu vielu tēvišķīgai ironijai. Maslas stacijās aiz augstāk minētiem iemesliem valsts radiotelegrafisti strādā tikai

4—5 stundas dienā un neviens par to nebrīnas.

Es nedomāju, ka Mākoņa kungs paliks savos nenasniedzamos augstumos mierīgi sēžot uz lauriem. Droši vien, viņš gribēs šini jautājumā vēl izteikties. Vai

tādā gadījumā nākošā rakstā nevarētu noskaidroties mākonī no paraksta? Ir taču pamācoši redzēt, ar ko katru reizi iznāk strīdēties.

Jānis Delle.

Jūrskolotājs P. Neimanis.

Magnētiskā kompasa mazā vārdnīca.

(8. turpinājums.)

Sadalīt B iekš B_1 un B_2 .

Šī sadalīšana ir vajadzīga kuģiem, kuģi ievērojami maina savu magnētisko platumu. Pēc B_2 lieluma var noteikt kompensēšanai vajadzīgā Flinderbāra veidu un gaļumu. (S. Flinderbārs 7.)

1) Zemes lodes vienā vietā var noteikt vienīgi summu $B_1 + B_2 = B$. Vairāk vai mazāk pareiza sadalīšana ir iespējama tikai tad, ja B ir novērots divās vietās ar dažādu magnētisko platumu. Apzīmēsim šīs vietas ar „pamata stacija” un „jūņas stacija”. Pieņemsim, ka „pamata stacija” atrodas Latvijas piekrastē. „Jūņas stacijas” B apzīmēsim ar B' .

2) Lai sadalītu „pamata stacijas” B viņa sastāvdaļās $B_1 = X$ un $B_2 = Y$, uzrakstīsim sekošus nolīdzinājumus:

$$\begin{aligned} X + Y &= B \\ \frac{1}{H} X + \frac{\text{Tang } \Theta}{2,7} Y &= B' \end{aligned}$$

(S. maiņas koeficientā B ar platumu maiņu.)

X un Y aprēķināšana no šiem nolīdzinājumiem redzama sekošā piemērā.

Piemērs: Rīgā $B = -10^\circ$, pie Kap Leeuwin $B' = +16^\circ$. Pie Kap Leeuwin $\frac{1}{H} = 0,8$ un $\frac{\text{Tang } \Theta}{2,7} = -0,9$, no šejienes mēs dabonam

$$\begin{aligned} X + Y &= -10^\circ \\ 0,8X - 0,9Y &= +16^\circ \end{aligned}$$

Atrisinot tagad šos divus nolīdzinājumus, dabonam tālāk

$$\begin{aligned} 0,9X + 0,9Y &= -9^\circ \\ 0,8X - 0,9Y &= +16^\circ \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} 1,7X &= +7^\circ \\ X &= +4^\circ \end{aligned}$$

Ieliekot dabūto X lielumu pirmajā nolīdzinājumā, dabonam

$$\begin{aligned} 4^\circ + Y &= -10^\circ \\ Y &= -14^\circ \end{aligned}$$

Tā tad $B_1 = X = +4^\circ$ un $B_2 = Y = -14^\circ$.

Ar B_2 lielumu var tagad no tabulas Nr. III. izņemt pieliekamā Flinderbāra lielumu.

3) Dabūtie rezultāti būs jo drošāki, jo lielāka būs platuma starpība starp „pamata stacija” un „jūņas stacija” un jo uzticamāki ir abi novērotie B , t. i. jo mazāk viņi ir iespaidoti no puspastāvīgā magnētisma.

4) Ja ir zināms būves kurss, tad sadalīšanu var izdarīt arī sekoši:

Mēs zinām, ka $B_1 = P$ un $B_2 = cZ$; tāpat $C_1 = Q$ un $C_2 = fZ$, tā ka f var pieņemt līdzīgu nullei, tad $C = Q$.

Piemērs: Pieņemsim, ka kuģis būvēts uz kursa $\bar{\epsilon} = \text{SSW}$ un noteikti pirmatnējie koeficienti $B = +10^\circ$ un $C = -5^\circ$. Pēc formulas $P = Q$. Cotang ξ , mēs dabonam, ka $P = 5^\circ \times \text{Cotang } 23^\circ = 5^\circ \times 2,4 = +12^\circ$.

Tagad no $B = B_1 + B_2$, dabonam, ka $B_2 = B - B_1 = +10^\circ - (+12^\circ) = -2^\circ$.

5) Angļi, ja trūkst augšā norādīto datu, uz parastajiem tirdzniecības kuģiem pieņem eksperimentāli B_2 (priekš dienvidus Anglijas) no -4° līdz -5° , kas Latvijas piekrastē būs apmēram no -5° līdz -6° .

Sānsveres deviācija un koeficients vispārīgi.

1) Pie kuģa sānsveres parasti mainās arī deviācija. Šī maiņa ir vislielākā uz kursiem Nord un Süd un izzūd uz kursiem Ost un West.

2) Sānsveres deviācijas koeficients χ grados ir deviācijas maiņa uz kursiem Nord vai Süd pie 1° sānsveres. χ dabon zīmi plūs, ja kompasa rozes Nord gals tiek novilkts uz luv pusi un minus, ja tiek novilkts uz lejas pusi.

3) Ja χ ir zināms, tad deviācija δ i pie pastāvīgas sānsveres var tikt aprēķināta pēc sekošas formulas:

$$\delta i = \delta - \chi. i. \cos \xi$$

- δ — šeit ir deviācija uz tā paša kursa uz līdzena ķīļa no tabulas. Ost dev. skaitās ar +, West deviācija ar —.
- i — sānsveres leņķis; ja kuģis ir savvēries uz labiem sāniem, tad i skaitās ar zīmi +, ja uz kreisiem sāniem, tad ar —.
- ξ — pieturētais kurss; uz nordlīgiem kursiem $\cos \xi$ skaitās ar zīmi +, uz südlīgiem kursiem ar zīmi —.

4) Sānsveres deviācijai ir sekoši cēloņi:

- I. Pols, kuģš, kuģim uz līdzena ķīļa esot, atrodas tieši zem kompasa, pie sānsveres aiziet uz luvpusi un izsauc deviācijas maiņu.

Uz luvpusi, ja tas bijis Sūd pils (zilais).

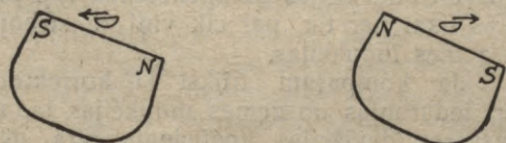
"lejas" " " " " Nord pils (sarkan.).

- II. Kuģa šķērsdzelzi pie sānsveres tiek izsautā vertikāla indukcija. Tā ka šeit krit svarā galvenā ziņā caurejoša šķērsdzelzs (— e stieņi), tad rodas

N platumā luvpusē S pils (zilais) {tā tad deviācijas maiņa uz luvpusi.

S platumā luvpusē N pils (sarkanais) {tā tad dev. maiņa uz lejas pusi

Zim. № 15.



Mūs platumos aiz norādītiem iemesliem uz Nord vai Sūd kursiem rozēs Nord gals pie katra grada sānsveres tiek novilkts uz luvpusi par apm. $1/2^\circ$, kas dod sānsveres deviācijas koeficientu $\chi = +0,5^\circ$.

5) Sānsveres deviācijas koeficienta χ abstraktais lielums.

Poli apakš kompasa dod pret kuģa klāju vertikālus spēkus. No pastāvīgā pola nāk spēks R (S. 3. Puassona nolīdzinājumu), no vertikālās indukcijas pola — spēks kZ. Bez tam vertikālu spēku dod arī g stieņi; piem. kompasm uz achterdeķa viss kuģis ir viens liels + g stienis. Zemes magnētiskā horizontālā indukcija izsauc šini stieni apakš kompasa uz nordlīgiem kursiem S polu un uz südlīgiem kursiem N polu, kamdēļ vertikālais (pozitīvs) spēks vienreiz tiks palielināts un otrreiz atkal samazināts, no kam ceļš sānsveres deviācijas nevienādība uz kursiem Nord un Sūd. Pretēji iedarbojas — g stieņi. Ņemot vērā norādīto g stieņu iedarbību, sānsveres magnēta-kompensatora novietošanu vislabāki izdarīt uz kursiem Ost vai West, kur g stieņi top nemagnētiski, jo X uz šiem kursiem līdzinās nullei.

Parametri h var pieņemt parastos apstākļos par nulli, jo tādu stieņu (nesimmetrisku) uz kuģa tikpat kā nav.

Ņemot vērā augšā sacīto, χ abstrakto lielumu var izteikt sekoši:

$$\chi = \frac{(R + kZ) - eZ}{\lambda H.}$$

R + kZ ir sānsveres deviācijas pirmās daļas cēlonis un — eZ — otrās daļas.

Augšā pievestā formula var tikt izteikta arī sekoši:

$$\chi = \frac{\text{Tang } \Theta}{\lambda} \left(\frac{R}{Z} + k - e \right),$$

no šejienes skaidri ir redzams, ka sānsveres deviācija mainās ar platuma maiņu, jo izteicienā ieiet Tang Θ .

Sānsveres deviācijas un — koeficienta aprēķināšana.

Ja ir noteikta, vislabāki uz kursa Nord vai Sūd vai viņu tuvumā, deviācija δi pie savvērtā kuģa, un ir zināma deviācija uz tā paša kursa kuģim taisnam esot, tad viegli aprēķināt koef. χ pēc sekošas formulas:

$$\chi = \frac{\delta - \delta i}{i. \cos \xi}$$

zīmes tiek skaitītas sekoši: Ost dev. +, West dev. —; sānsvere uz labo +, uz kreiso —, nordlīgi kursi +, südlīgi —.

Piemērs: sekošos piemēros tiek meklēts sānsveres dev. koef. χ .

1) Uz kursa Nord, pie 10° sānsveres uz labajiem sāniem novērota deviācija $\delta i = 8^\circ W$. Taisnam kuģim uz tā paša kursa bija $\delta = 2^\circ W$. No šejienes:

$$\begin{aligned} \chi &= \frac{\delta - \delta i}{i. \cos \xi} = \frac{-2^\circ - (-8^\circ)}{+10. +1} = \\ &= \frac{+6^\circ}{+10} = +0,6^\circ. \end{aligned}$$

2) Uz kursa SSW, pie 12° sānsveres uz kreisajiem sāniem, novērota deviācija $\delta i = 6^\circ O$. Taisnam kuģim uz tā paša kursa bija $\delta = 1^\circ W$. No šejienes:

$$\begin{aligned} \chi &= \frac{\delta - \delta i}{i. \cos \xi} = \frac{-1^\circ - (+6^\circ)}{-12. -0,9} = \\ &= \frac{-7^\circ}{+10,8} = -0,64^\circ. \end{aligned}$$

3) Pēc tam, kad χ ir noteikts, var tikt aprēķināta priekš kautkuļa kursa ξ sānsveres dev. δi pēc formulas

$$\delta i = \delta - \chi. i. \cos \xi.$$

Piemēri: sekošos piemēros atrast sānsveres dev. δi .

1) Uz kursa NO u. N kuģim 12° sānsvere uz labajiem sāniem. Taisnam kuģim uz šī kursa bija $\delta = + 8^\circ$. $\chi = + 0,5^\circ$.

Sānsveres dev. šeit būs:

$$\begin{aligned} \delta i &= \delta - \chi \cdot i \cdot \cos \xi = \\ &= + 8^\circ - (+ 0,5^\circ \cdot 12 \cdot 0,8) = \\ &= + 8^\circ - (+ 4,8^\circ) = + 3,2^\circ. \end{aligned}$$

4) Uz kursa SSO kuģim 10° sānsvere uz kreisajiem sāniem. $\delta = + 2^\circ$. $\chi = - 0,6^\circ$. Sānsveres dev. šeit būs:

$$\begin{aligned} \delta i &= \delta - \chi \cdot i \cdot \cos \xi = \\ &= + 2^\circ - (- 0,6^\circ \cdot 10 \cdot 0,9) = \\ &= + 2^\circ - (- 5,4^\circ) = + 7,4^\circ. \end{aligned}$$

Sānsveres deviācijas un koeficienta mainīšanās ar platuma maiņu.

Kuģiem, kuģi būvēti ziemeļu platumā, sānsveres deviācijai parasti ir sekošs gājiens: Ziemeļu platumā kompasas adatas Nord gals pie sānsveres tiek novilkts uz luvpusi; ceļā uz dienvidiem sānsveres deviācija samazinās; uz magnēt. ekvatora vēl arvienu ir novilkšana uz luvpusi; vairāk vai mazāk lielā dienvidus platumā sānsveres dev. top par nulli. Pēc tam iesākas novilkšana uz lejas pusi. No sacītā ir redzams, ka sānsveres dev. koeficients parasti ir pozitīvs un ceļā uz dienvidiem mainās uz negatīvo pusi. Maiņas būs daudz mazākas, ja koef. D ir kompensēts ar bumbām vai cilindriem, kas iedarbojas no zemes indukcijas. (S. sānsveres dev. kompensēšanas ierīces.)

Sacītais top saprotams, apskatot formulu

$$\chi = \frac{\text{Tang } \Theta}{\lambda} \left(\frac{R}{Z} + k - e \right)$$

R parasti ir pozitīvs (zilais pols apakš kompasas), tāpat pozitīvs ir k (vertikālā dzelzs apakš kompasas), e pats par sevi ir negatīvs, kamdēļ — e arī iznāk pozitīvs. Tā ziemeļu platumā, kur Tang Θ arī ir pozitīvs, visi χ locekļi iznāk pozitīvi. Dienvidus platumā Tang Θ ir negatīvs, kamdēļ top negatīva arī formulas otrā puse $\frac{\text{Tang } \Theta}{\lambda} (k - e)$;

lielākos platumos viņa pat var kompensēt formulas pozitīvo pirmo pusi $\frac{\text{Tang } \Theta}{\lambda} \cdot \frac{R}{Z}$

(Tang Θ negatīvs, R pozitīvs, λ pozitīvs, Z negatīvs un kopēja zīme pozitīva) un tājāk var pat pārsniegt pirmo pusi, kamdēļ χ var tapt negatīvs.

Sānsveres deviācijas kompensēšanas ierīces.

1) Sānsveres deviācijas pirmo daļu (R+kZ) kompensē ar sānsveres magnētu (S.), kuģš atrodas vidū, apakš kompasas, perpendikulāri kuģa klājam. Magnēts tiek novietots ar tādu aprēķinu, lai kuģa vertikālais spēks tiktu pataisīts par nulli.

2) Sānsveres deviācijas otro daļu (—eZ) kompensē ar attiecīgi pārtrauktu šķērs dzelzi (+ e stieņi). Tādi ir D- korrektori, kuģi iedarbojas no zemes indukcijas. (D- bumbas kompensē gandrīz $\frac{2}{3}$ no sānsveres koeficienta otrās daļas). Tā ka šī kompensēšana ir bez tam platuma pastāvīga, tad ir ieteicams kuģiem, kuģi stipri maina savu magnētisko platumu, pielietot D- korrekturus, kuģi iedarbojas no zemes indukcijas. Ieteicams koeficientu D pat par dažiem grādiem pārkompensēt, lai pilnīgāki tiktu nokompensēti — eZ. D- korrektori, kuģi iedarbojas no adatu indukcijas, uz sānsveres deviāciju neatstāj nekādu iespaidu.

D- bumbas vai cilindri pie šķidrums kompasēm iedarbojas, kā zināms, pa daļai no zemes, pa daļai no adatu indukcijas. Sānsveres deviācijas kompensēšanā viņi piedalās tikai par tik, par cik viņi iedarbojas no zemes indukcijas.

Ja kompasam trūkst D- korrektoru, kuģi iedarbojas no zemes indukcijas, tad arī sānsveres deviācijas koeficienta otrā daļa tiek kompensēta ar to pašu sānsveres magnētu kā pirmā daļa. Tas pats darāms arī ar to otrās daļas atlikumu, kas palicis pāri pēc D- bumbas vai cilindru pielikšanas. Tikai šī kompensēšana tad nav vairs tik platuma pastāvīga.

Sānsveres deviācijas kompensēšana.

1) Vispirms pieliek D- bumbas vai cilindrus un Flinderbāru.

Uz tirdzniecības kuģiem parasti pietiek pēc tam atlikušo vertikālo spēku kompensēt ar sānsveres magnētu, kuģu novieto savā vietā, kuģim uz līdzena ķīļa esot, ar vertikālo spēku instrumenta palīdzību*). Instrumenta atsvars ir novietots

*) Uz mazākiem kuģiem, kuģus viegli sasvērt, sānsveres magnētu var novietot, sasvērot kuģi uz kursa N vai S par 10° — 15° un iznīcinot pie tam parādījušos sānsveres deviāciju. Drošāki ir to darīt 4 reiz, uz kursa N un kursa S, sasvērot kuģi uz labajiem un kreisajiem sāniem un novietojot magnētu uz vidējo, no šiem 4, atskaitu. Sānsveres deviācija būs tadā ceļā pilnīgi kompensēta, mazākais priekš tā platumā, kuģā kuģis atrodas.

tā, lai magnēta adata no dzelzs brīvā vietā stāvētu horizontāli (S. vertikālo spēku instrumentu 2). Kuģi liek (apm.) uz magnētisko kursu Ost vai West. Kompasa katliņu izņem ārā un viņa vietā novieto vertikālo spēku instrumentu, pie kam viņa adatai vajaga būt rozes adatu līmenī, ar Nord galu (apm.) uz Nordu! Instrumentam jābūt horizontālam, ko redz pēc neliela līmenrāža viņa augšdaļā. Ja instrumenta adatas Nord gals tagad noliecas uz leju, tad sānsveres magnēts jānovieto ar Nord galu uz augšu, un otrādi. Sānsveres magnēts tikmēr pārbīdāms, kamēr instrumenta adata paliek horizontāla. Ja kompass ir labi uzstādīts un pie viņa atrodas no zemes indukcijas iedarbojošies D- korrektori (+ e stieņi), tad parasti ar to pietiek un sānsveres deviācija ir iznīcināta pietiekoši labi priekš visiem platumiem.

Ievērot sacīto punktā 5.

2) Ja kuģim nav no zemes indukcijas iedarbojošos D- korrektoru (+e stieņi) un ja ar sānsveres magnētu jākompensē abas sānsveres deviācijas koeficienta daļas, tad instrumenta atsvars jāuzstāda uz atskaita $Z' = (1+e) Z$, kur Z ir instrumenta pamatatskaits (S. kuģa magnētisma vertikālais kospēks 3). Pēc tam uz kursa Ost vai West, kā augšā aprakstīts, ar sānsveres magnētu izlīdzina instrumenta adatu. Arī te ievērot sacīto punktā 5. $(1+e)$ vislabāki aprēķināt no tiešiem novērojumiem (piemērs p. 4). Ja zināmi koeficienti λ un D , tad var aprēķināt arī pēc sekošas formulas:
 $1+e = \lambda (1 - \sin D)$, priekš vidējiem:
 $\lambda = 0,9$ un $D = +4^{\circ}$; $1+e = 0,84$.

3) Gadījumā, ja pie kompasa atrodas D- korrektori, kuģi iedarbojas no zemes indukcijas kā +e stieņi, bet ar viņiem netiktu iznīcināta sānsveres dev. koef. visa otrā daļa, tad palikušā daļa tiek iznīcināta ar sānsveres magnētu, pie kam rikojas tāpat, kā norādīts p. 2., tikai zem $(1+e)$ tagad jāsaprot tas lielums, kas ir palicis pēc D- korrektoru pielikšanas. Viņš tiek dabūts vai nu no tiešiem novērojumiem, vai arī no lielumiem λ_1 un D_1 , kuģi palikuši pēc D- korrektoru pielikšanas (p. 2). Piem.: ja $D_1 = 0$, tad $\lambda_1 = (a+e)$.

4) Ja pie kompasa atrodas D- korrektori, kuģi iedarbojas pa daļai no zemes un pa daļai no adatu indukcijas, kā tas ir šķidrums kompasiem, tad $(1+e)$ atrodams no tiešiem novērojumiem, vai nu izmērot uz magnētiskiem kursiem Ost un West

spēkus ar deflektoru, vai arī novērojot magnēta adatas vēzienus.

Piemērs 1. Sausais kompass. D- korrektoru bumbas. Ar de-Kolonga deflektoru izmērīti spēki: $H'o = 154$, $H'w = 170$, malas spēks = 198. No šejienes $1+e = \frac{H'o + H'w}{2H} = 0,82$.

Ja, piem., vertikālo spēku instrumenta pamata atskaits būtu 20, tad tagad viņš uzliekams uz atskaita 20. $0,82 = 16,4$.

Piemērs 2. Šķidrums kompass. D- korrektoru bumbas. Novēroti magnēta adatas vēzieni un atrasts:

Uz m/k Ost 10 vēzieni — 18,5 sek.
 " " West 10 " — 20,0 "
 malā, no dzelzs brīvā vietā — 15,0 "

No šejienes:

$$1+e = \frac{1}{2} \left[\left(\frac{15,0}{18,5} \right)^2 + \left(\frac{15,0}{20,0} \right)^2 \right] = 0,61.$$

Šinī gadījumā, pieņemot to pašu pamata atskaitu 20, atsvars jāuzliek uz 20. $0,61 = 12,2$.

Pie stipras platuma maiņas sānsveres magnēta stāvoklis jākorrigē. $(1+e)$ par jaunu aprēķināt tomēr nevajaga. Kamēr nav pārbīdīti D- korrektori, viņš paliek negrozīts.

5) Soļi pret χ pārkompensēšanu. Kuģim saguļoties uz sāniem rozes adatu sistēma aiziet no kompasa mājiņas uz lejas pusi, jo adatas guļ zemāku par rozes uzkāšanas punktu, smailites augšgalu. Šo apstākli vēl pastiprinās arī katliņa aiziešana, ja viņš uzkārts kēdēs. Pateicoties šai adatu aiziešanai uz lejas pusi, sānsveres magnēts, pareizi novietots pie taisna kuģa, tagad izrādīsies adatām tuvāki un sānsveres deviācija būs pārkompensēta, un jo vairāk, jo tuvāk rozei būs bijis magnēts. Ieteicams magnētu, pēc viņa novietošanas ar vertikālā instrumenta palīdzību, nolaist par 3—5 cm zemāku.

6) Sānsveres magnēta stāvokļa pārbaudīšana ceļā. Slikti uzstādītam kompasam, sevišķi ja trūkst D-bumbas vai cilindri, pēc lielākas platuma maiņas sānsveres magnēts jāpārbīda. Spiež to darīt tas apstāklis, ka pie kuģa svalstīšanās roze stipri staigā. Arī pie kuģa mierīgas pārgulēšanas būs zināmas neērtības, jo deviācija būs pavisam cita nekā uz lidzena kļā. Gadījumā, ja kuģim svalstoties roze stipri staigā, vajaga vispirms

pārlicināties par staigāšanas iemesliem: vai staigāšana nāk no sānsveres deviācijas mainīšanās, vai arī no citām kādām kompasa, parasti mēchaniskām, kļūdām. Ja roze staigā vienādi, kā uz kursiem Nord vai Sūd, tāpat arī uz kursiem Ost vai West, tad vainojama nav sānsveres deviācija. Ja, turpretim, uz kursiem Ost vai West roze nomierinās, turpinot staigāšanu uz kursiem Nord vai Sūd, tad cēlonis ir sānsveres deviācijā. Tādā gadījumā, kuģim svalstoties, uz kursiem, tuviem Nordam vai Sūdām, eksperimentāli meklē tādu sānsveres magnēta stāvokli, pie kuļa roze būtu vismierīgāka. Iepriekš katras protektējamās sānsveres magnēta pārvietošanas, vajaga visādā ziņā pierakstīt viņa veco stāvokli, lai gadījumā, ja no mēģinājuma nekas neiznāktu, varētu viņu atlikt atkal atpakaļ vecajā vietā, jo citādi lietu var samaitāt vēl vairāk.

Ja pie mierīgi pārguloša kuļa rozes Nord gals ir aizgājis uz lejaspusi, tad sānsveres magnētu, gadījumā ja uz augšu ir sarkanais gals, vajaga nolaist zemāku, ja zilais, tad pacelt augstāku; ja uz luvpusi, tad jārikojas otrādi.

Ja pie magnēta nolaišanas viņš apakšā atsitas, tad tas vēl nenozīmē, ka nekas nav vairs darāms. Magnētu vajaga izņemt pavisam ārā, ja vajadzīgs, apgrieziet ar otru galu un mēģinājumu atkārtot.

Pēc sānsveres magnēta pārvietošanās nevajaga aizmirst pārkontrolēt pusriņķa deviāciju, jo gadījumā, ja magnēts nav gluži perpendikulārs, viņa vietas maiņa izsauks maiņas pusriņķa deviācijā. Bez tam viņš var inducēt Flīnderbāru, kas arī savukārt izsauks koef. B maiņas.

Sānsveres magnēts.

Sānsveres magnēts ir vai nu viens magnēts vai arī vairāku magnētu saišķis sānsveres deviācijas kompensēšanai.

Sānsveres magnētam jābūt pēc iespējas tālāku no rozes nost. Magnēts nedrīkst nākt tuvāku rozei par 40 cm, ja tas nav iespējams, tad magnēts jāpārmaina uz citu, stiprāku. Sānsveres magnēta novietošanai vertikāli apakš kompasā ir nostiprināta misiņa caurule. Pa cauruli ķēdīte staigā platformas veidīgā ietverē, kuļā tiek novietoti sānsveres magnēti, no 1 līdz 7, tā, ka viņi viens pie otra nepieskaras.

Vecākās konstrukcijas kompasos tādas platformas nav, viņas vietā ķēdītē ir pakārtas vai arī citādi kā nostiprināts viens

magnēts. Te nu izrādās, ka bieži viņš nav pietiekoši stiprs un tāpēc uzņāk kārdinājums pacelt viņu augstāk, nekā tas pieļaujams. No tā vajaga sargāties, labāk sānsveres deviāciju nedakompensēt, nekā sacelt magnētu par daudz augstu. (S. sānsveres deviācijas kompensēšana 5).

Saskaņa (rezonance) pie vēzieniem.

1) Katram vēzienu spējīgam ķermenim (piem. vēzeklim, kuģim svalstoties, kompasa rozei, atsperēs uzkārtam kompasa katliņam) ir noteikts pašvēzēšanās ilgums. Zem vēziena ilguma saprot laika sprīdi, kuļš ķermenim vajadzīgs vienam vēzienam, ja viņš priekš tam izvests no līdzsvara un atstāts savā vaļā. Vēziena ilgums atkarājas no iekustinātās masas lieluma un sadalījuma un no to spēku lieluma, kuļi vēziena gājienā iedarbojas.

2) Ja uz vēzienu spējīgu ķermeni iedarbojas periodiski, vienādos laika sprīžos atkārtjošies impulsi, tad viņa vēzieni būs jo stiprāki, jo tuvāki sakritis impulsu periods ar ķermeņa pašvēzēšanās periodu. Šo parādību sauc par s a s k a ņ u v a i r e z o n a n c i.

Tā, piem., kuģis arī nelielā jūrā, ja viņas periods sakrīt ar kuļa svalstišanās periodu, sāks svalstīties arvienu stiprāk un stiprāk, sasniedzot ļoti lielus vēzienus. Tāpat kompasa roze viegli sāk staigāt, ja viņas vēziena ilgums sakrīt ar kuļa svalstišanās ilgumu. Atsperēs vai ķēdēs uzkārtas kompasa katliņš sāk neganti kratīties, ja kuļa satricinājumi no mašinām vai skrūves sakrīt ar katliņa pašvēzieniem u. t. l. (S. kompasa katliņš 2).

Saules insolācija.

(S. temperatūras maiņas.)

Sausie kompasī.

1) Sausos kompasus vajadzētu lietot visur tur, kur vien ar viņiem var iztikt, t. i. kur roze ir pietiekoši mierīga un kur kompass nav padots lieliem satricinājumiem. Sausie kompasī ir daudz vienkāršāki par šķidrums kompasīem un vajadzības gadījumā viegli izlabojami ar kuļa līdzekļiem. Rozes, cepurītes, smailītes var tikt turētas rezervē un ir viegli pārmaināmas.

Kuģiem, kuļi stipri maina savu magnētisko platumu, krit svarā arī tas apstāklis, ka sausais kompass arvienu var tikt kompensēts platuma pastāvīgāki. Šķidrums kompasā D-korrektori neizbēgami

būs padoti viņa lielo, stipro adatu indukcijai.

2) Moderno sauso rozi ir konstruējis W. Thomsons (lords Kelvins) 1878 g. Galvenais viņas princips ir isās adatas. Lai roze ar mazām, samērā vājām adatām tomēr būtu pietiekoši noturīga, rozes svars tiek samazināts līdz iespējamam minimumam. Tomsons pierādīja, ka šī vieglā roze būs pietiekoši mierīga, ja ar lielu kūtrības momentu tiek palielināts viņas vēzienu ilgums.

Savstarpēji peilējumi (pretpeilējumi).

(S. arī deviācijās noteikšana.) Savstarpēji peilējumi (ar vienu kompasu malā), tiek pielietoti ostās ar ierobežotu apvārsni vai arī neskaidrā laikā.

Savstarpējiem peilējumiem vienu kompasu uzstāda malā, vietā, pilnīgi brīvā no dzelzs iespaidiem un labi saredzamā no kuģa. Kuģi šveijā apkārt un, nonākot uz vēlamā kursa, dod malas novērotājam norunātu signālu un peilē malas kompasu; ja malas kompass slikti saredzams, tad viņa tuvumā šim nolūkam uzstādītu kārti. No malas kompasu tanī pašā momentā peilē kuģa kompasu; ja viņš nav redzams, tad kompasu tuvumā šim nolūkam uzstādītu kārti, pie lielākiem attālumiem skursteni vai kādu citu piemērotu objektu. Ja lielāku attālumu dēļ signālizēšana būtu apgrūtināta, tad var rīkoties arī sekoši: Salīdzina abu novērotāju, kuģa un malas, pulksteņus un, ja iespējams, nostāda viņus vienādi. No malas peilē kuģi vienādos laika starpbrīžos, pierakstot pulksteni un peilējumus. Jo ātrāki peilējumi mainās, jo biežāki jāpeilē. Uz kuģa tāpat katrs peilējuma laiks tiek atzīmēts pēc pulksteņa. Sākums un beigas tiek paziņoti ar attiecīgu signālu.

Pabeidzot novērojumus, salīdzina kuģa kompasu peilējumus ar attiecīgiem pretējiem malas peilējumiem. Attiecīgos malas peilējumus izņem pēc attiecīgā pulksteņa momenta. Starpība peilējumos ir deviācija uz piegulētā kursa.

Pirms iesāk novērojumus, ieteicams abus kompasus salīdzināt. Ja viņos ir starpība, tad kuģa kompass tiek pieņemts par pareizu un katrs malas peilējums ir ar šo starpību izlabojams.

Segpeilējumi.

(S. arī deviācijās noteikšana.)

Divu priekšmetu peilējums tanī momentā, kad viņi, skatoties no kompasu vietas, sedzas,

tiek saukts par segpeilējumu. Salīdzinot kompasu peilējumu ar seglīnijas magnētisko virzienu, dabon deviāciju.

Segpeilējumi ir deviācijas pareizākais un parocīgākais noteikšanas veids.

Sestdaļriņķa deviācija.

1) Sestdaļriņķa deviācija rodas kompasam pie pusriņķa deviācijas kompensēšanas, ja rozes adatas nav pareizi sakārtotas. Viņa rodas sevišķi viegli un sasniedz ievērojamus lielumus pie tādiem kompasiem, kušu rozes adatas bez tam vēl ir gaņas un kompensēšanas magnēti, tāpat Flinderbārs, atrodas adatām ļoti tuvu. Tas pats adatu sakārtojums, kas iznīcina astotdaļriņķa deviāciju, iznīcina arī sestdaļriņķa deviāciju. (S. adatu sakārtojums).

2) Galvenais sestdaļriņķa deviācijas locekļis ir **F. sin 3 ξ**.

Ja rodas aizdomas par sestdaļriņķa deviāciju, tad, lai gūtu skaidrību, vajaga aprēķināt sestdaļriņķa deviācijas galveno koeficientu **F** pēc formulas:

$$F = \frac{\delta n 30^{\circ} - \delta o s t + \delta s 30^{\circ} - \delta s 30^{\circ} w + \delta w - \delta n 30^{\circ} w}{6}$$

viņš nedrīkst pārsniegt 1°.

3) Ja tiktu konstatēta sestdaļriņķa deviācija, tad jāpārmaina roze pret tādu, kurai pareizs adatu sakārtojums.

Šķersmagnēti

tiek lietoti koeficienta „C” kompensēšanai.

Kompensējot „C”, iznīcina deviāciju uz kursiem Nord un Süd, izlīdzinot pie tam noturošos spēkus uz kursiem Ost un West.

Šķersspēki.

Kuģa šķersspēks ir no kursa neatkarīgs un sastāv gandrīz vienīgi no:

1) Pastāvīgā kuģa magnētisma šķērskomponenta (parametrs Q), kuš dod koeficientu $C_1 = 57,3^{\circ} \cdot \frac{Q}{\lambda H}$. „Q” zīme ir atkarīga no kuģa būves kursa. Uz ostlīgiem kursiem būvētam kuģim „Q” ir pozitīvs, uz westlīgiem — negatīvs.

2) Sāniskā vertikālā indukcijas pols būs tikai pie nesimetriski sadalītas vertikālās dzelzs. Tādā gadījumā radīsies koeficients $C_2 = 57,3^{\circ} \cdot \frac{f \cdot \text{Tang } \theta}{\lambda}$. Bet tā ka f parasti = 0, tad arī $C_2 = 0$.

Šķidruma — vai fluidkompasi.

1) Kompasa katliņš ir piepildīts ar šķidrumu. Tas nedod rozei tik viegli nākt vēzienos. Pateicoties šķidruma lielajam slāpējumam, reiz radušies vēzieni ātri atkal izzūd.

Rozes svars ar gaisa plūdiņu tiek samazināts uz 10—15 gr., tā ka kaitīgā smailītes berze, arī pie stiprām, tā tad smagām adatu sistēmām, tiek padarīta samērā niecīga. Šķidrums nelaiž arī rozei pie kuģa satricinājumiem uz smailītes lēkāt. Kompasa katliņš, šķidrums un roze sastāda pretim kuģa satricinājumiem it kā vienu kopēju masu.

2) Galvenā šķidruma kompasa pozitīvā puse ir viņu mierīgums. Mazāki kuģi, kuņģi jūrā tiek strauji mētāti, lieto vienīgi šķidruma kompasus.

Šķidruma kompasam labi pārdomāta, praktiska, solida būve ir vēl vairāk no svāra nekā sausajam kompasam.

Trūkumi un bojājumi viņam ar kuģa līdzekļiem ir grūti izlabojami. Ļoti vēlams, ka smailīte būtu ērti apmaināma. Krievijā būvētiem kompasiem tāda ierīce pastāv.

3) Lai roze pie kursa maiņām netiktu sevišķi stipri vilkta līdz, vēzienu ilgumam pie 200 mm rozēm vajaga būt ne vairāk par 17 sek., pie 220 mm ne vairāk par 19—20 sek. Lielāka caurmēra rozes šķidruma kompasiem nav ieteicamas. „Līdzvilšanas kļūda“ (pie vidējās temperatūras), apgriezoties katliņam 4 minūtēs, 200 mm rozei nedrīkst pārsniegt 4° , mazākām rozēm 3° . Tas tiek panākts ar lielu magnētisko momentu pie samērā maza kūtrības momenta, rozes vienkāršo uzbūvi un lielu starptelpu starp rozes un katliņa malām. Lai izbēgtu kursa nolasījuma kļūdu, kurā švitra pabīdāma uz priekšu, tuvāki rozei.

4) Ņemot vērā lielo magnētisko momentu un gaŗās adatas, pareizs adatu sakārtojums ir pirmā, gluži nepieciešamā prasība no šķidruma kompasa rozes. Adatu indukcija D-korrektors šeit ir neizbēgama (S. D-korrektori, arī mainīt kompasus vai rozes).

5) Kā pildījuma šķidrums tiek ņemts destilēta ūdens un spirta maisījums; 2 daļas ūdens un 1 daļa spirta. Spirta vajaga ņemt pietiekoši daudz, lai šķidrums visze-

mākās sagaidāmās temperatūrās nesasaltu. Par daudz liels spirta saturs arī nav labs, viņš pie temperatūras maiņām izsauc lielas tilpuma maiņas, pie kam jūtami mainās rozes spiediens uz smailīti, palielinoties līdz ar temperatūras palielināšanos.

Smalīte un cepurīte.

1) Sausā kompasa smailīte sastāv no misiņa statīņa ar iridija galu. Jo vieglāka ir roze, jo asākai vajaga būt smailītei.

Šķidruma kompasa smailīte tiek pagatavota no cietas bronzas un nav tik asa, jo citādi pie satricinājumiem rozes samērā lielā masa var viegli iridija galu nolauzt vai arī maitāt akmeni.

Smailītes augšgalam vajaga atrasties tieši kompasa centrā un Kardāna karekļa asu šķelšanās punktā.

Kā akmeni drīkst lietot tikai īstus dārgakmeņus (saphiru, rubinu, berilu), bet ne mikstus akmeņus, ka agātu v. t. l. Akmeņa iedobumam vajaga būt labi pulierētam un absolūti tīram.

2) Rozes noturībai ir gluži nepieciešami labs akmens un smailīte. Ja, pārbaudot noturību, atrod, ka pēdējā ir nepietiekoša, tad vispirms ar vairojamo stiklu uzmanīgi apskata smailīti un akmeni, vai smailītes gals nav nodilis, aplāts ar rūsu, varbūt pat nolauzts, un vai akmens nav pieputējis, pieķēpis vai arī citādi kā netīrs. Plaīsas un ieurbumus akmeni var izjust, uzmanīgi iztaustot akmeni ar asu šujamadatu.

Spīdekļu peilējumi.

(S. arī deviācijas noteikšana.)

Salīdzinot spīdekļa kompasa peilējumu ar viņa patieso azimūtu, dabon kompasa kopizlabojumu. Atvelkot no kopizlabojuma vietējo variāciju, dabon deviāciju. Kļūda variācijā dod nepareizu koeficientu A , ja variācija pieņemta par daudz ostlīga, tad dabon $-A$, ja par daudz westlīga, tad $+A$.

Sūd kurss.

Uz kursa Sūd, tāpat kā uz kursa Nord, lielāko deviāciju dod kuģa šķērsspēks (koef. C). $\delta s = A + E - C$. Pieņemot, ka $A = E = 0$, $C = -\delta s$. C kompensē ar šķērsmagnētiem.

(Turpmāk vēl.)

Jūrnieki, abonējat savu žurnālu!

Darba apstākļi un atalgošana kuģu virsniekiem Krievijas braucienā.

Pēc pagājušā gada algu paaugstinājuma jūrniekiem ir jūtami atviegloti viņu materiālie apstākļi, t. i. visvairāk ar algu sadalījumu. Lai netiktu virsnieku darbs izmantots par brīvu, pēc darba laika, vispārējai kuģa un kravas uzraudzībai, dienu vai nakti, ir paredzēta virsstundu atlīdzība 10 proc. algas apmēra. No augšā aizrādītās rīcības redzam, ka rēderi ir patiešām pielikuši rūpes savu atbildīgo darbinieku atalgojumā pie normāliem kuģa braucieniem. Turpretim starpība starp vieglākiem un smagākiem braucieniem, t. i. braukšanas apstākļiem, tiek regulēta ar gada gratifikāciju. Ārpus minētā atalgojuma pastāv prakse, kuģim atrodoties dokā, remontā, kā enerģiskākie virsnieki, kas sekmējuši remontdarbu pārītrināšanu, vieglāku pietikšanu nepieciešamās vietās un t. t., tiek apbalvoti no dokā vai remontdarbnīcu direkcijas. Tāpat kuģi kraujot, veicinot kravas iekraušanu, pie pieņemšanas, apsargāšanas un vispār noveršot šķēršļus, lai strādnieki netiktu aizkavēti kraušanas darbos, tiek virsnieki arī gratificēti no ieinteresēto puses.

Pēdēji minētai esamībai nav vēl dzirdēts noliegums no rēderu puses, jo katrs tāds solis, ko spēris enerģiskais darbinieks, veicina arī kuģa labklājību, samazinot stāvēšanas laiku remontā vai pārtīrinot piekraušanu.

Visai šai tekošai ritmiskai gaitai iestāties jauns laikmets. Pēdējā sezonā SSSR atklājusi koku eksportēšanu milzīgos apmēros caur Archangelskas un Lēņingradas ostām, kurā darbā piedalās arī mūsu kuģi. Sakarā ar to, ka Eksportļesam trūkst kraušanai sagatavotu strādnieku un, pēc tagadējās turienes iekārtas, katrā mainā (8 stundās) tiek nozīmēti citi strādnieki, no kā iznāk, ka kuģi piekrauj cilvēki, kas pirmo reizi kuģi un kraušanas darbu redz, nenostādājot pie tam ilgāki kā 8 stundas katrs. Strādāts tiek par 2 mainām (2×8 st.) diennakti un dažreiz pat

3 mainām. Te nu atklājas klāja virsniekiem neparedzēti smags un atbildīgs darbs: rīkojoties ar krievu zemnieku kuģa tilpnēs, gan baroties, gan cienot ar tabaciņu, bet pastāvīgi līdzstrādājot. Rūpējoties par kārtību, lai kuģis būtu kravas uzņemtspējīgs, klāja virsniekiem, tāda gadījumā, nekad vairāk neiznāk par 5—6 st. atpūtas. Saprotama lieta, ka tāda uzpurēšanās no rēderu puses nevar tikt prasīta un arī atalgojums par to nav paredzēts, bet Eksportļess, ievērodams jau iepriekš, ka viss štauēšanas darbs gulsies uz kuģu stūrmaņiem, atļaujas maksāt pēdējiem par katru aktīvu pavadītu stundu pie minētā darba, kas vairāk par 8 st. darba dienu, divi angļu šiliņus. Minētais atalgojums nav liels, bet pietiekošs, lai rastu spēku un enerģiju veikt jauno, klātpienākušo uzdevumu, nesašaurinot līdzšinējos.

Sakarā ar minēto darba sistēmu un attiecībā uz tam, cik nu kuģam ir prakse, apķērība un organizatora spējas, mūsu Latvijas kuģi (ārzemniekiem sliktāki veicas valodas neprašanas dēļ) viens, otrs ir iekrāvuši pie šiem apstākļiem 100 un vairāk kub. asis propšu vairāk nekā līdz šim to varējuši iekraut SSSR ostās. Vadošies no līdzšinējās rēderu rīcības, attiecībā pret saviem atbildīgiem darbiniekiem, nevaram domāt, ka viņi cels šķēršļus klāja virsniekiem saņemot no Eksportļesa to atalgojumu, ko faktiski ir nopelnījuši, darīdami pat zināmus ienākumus kuģim. Tomēr sarūgtinājumu izsauc tas apstāklis, ka daži kapteiņi minēto summu jau piestādījuši saviem rēderiem, un pārējie grašās to pašu darīt. Ja līdzīga rīcība atzīstama par pāreizu, tad vēlams būtu, blakus reģistrētai virsnieku gratifikācijai, piestādīt arī kapteiņu gratifikāciju, izmaksāto no Eksportļesa pēc kravas daudzuma.

Stūrmanis.

Lēņingradā, 1930. g. 7. sept.

Rādiobāka.

Līdz šim lielas neērtības sagādāja tas apstāklis, ka Anglijas dienvidaustrumu piekrastē no Hules līdz Portsmutai ne-

bija nevienas peilstacijas, lai gan šo apgabalu (ap Doveru) bieži piemeklē migla, vētras un dažādu virzienu straumes.

Pretējā pusē — Holandē ir gan veselas trīs peilstacijas, bet ar viņām nevar izlidzēties uz tik liela attāluma, pie tam, ja vajadzīgs krusta peilējums, minēto staciju peilējuma leņķis ir mazs un tāpēc bieži vien peiliņš apšaubāms un saistīts ar izdevumiem. Bieži nācās dzirdēt kugļu kapteiņu izbrīnu, kāpēc angļu iestādes tik dzīvā un nāvigācijai grūtā kugļu ceļā neatver peilstaciju?

It kā apzinādamies savu vainu, angļu iestādes uzbūvēja pie Orfordness bākas rādiobāku, nosaucot arī to par Orfordness, ar izšķiršanos signālu GFP — —

Šis angļu iestāžu solis ir ļoti apsveicams, jo līdz ar šīs rādiobākas atvēršanu ir dota iespēja jūrniekiem arī uz mazākiem kuģiem, kur nava rādiostaciju un rādiotelegrafistu, noteikt savu virzienu attiecībā uz rādiobāku, un pat kuģa atrašanās vietu. Visu to var izdarīt ar vienkāršu rādiouztvērēju, kādu parasti lieto koncertu uztveršanai, tomēr uztvērējam jābūt ar regeneratīvo saiti (atgriezenisko saiti). Kā jau teicu, personai, kuģa izdara peilēšanu, nava vajadzīgas nekādas speciālas zināšanas, izņemot to, ka jāprot apkalpot uztvērējs. Mūsu tirdzniecības flotē gandrīz uz visiem mazākiem kuģiem, kur nav rādiostacijas, tomēr ir uztvērējs, un viņi, atradami šinī apvidū, vajadzības gadījumā varēs pilnīgi patstāvīgi noteikt ar rādiopelēšanas palīdzību savu vietu.

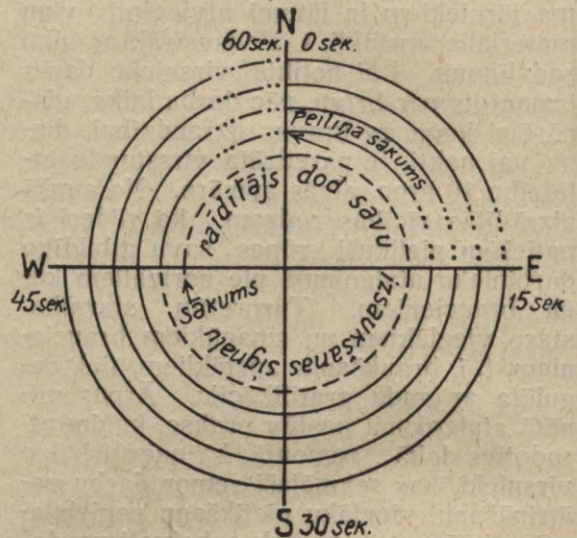
Isumā atstāstīšu pamācību pie kuģa virziena noteikšanas, attiecībā uz Orfordness rādiobāku un vietas noteikšanu. Šī pamācība ir ņemta no «Nautischer funkdiens» 1930. g.

Rādiobāka atrodas 0,25 jūras jūdzes W no Orfordness bākas. Rādiobāka sastāv no rāmja antēnas. Antēna apgriežas reizi minūtē, dodot pirmā minūtē savu signālu GFP — —, lai uz kuģa pie uztvērēja atrodošā persona varētu noskaņot savu uztvērēju tieši uz raidītāju vilni, kurš ir 1040 metri. Šeit jāpiezīmē, ka tuvu šim vilņa garumam strādā arī ugunskuģi, un proti, uz 1000 metriem, kuri dažu reizi traucē noskaņošanu, kāpēc tādos gadījumos noskaņošanu izdarāma rūpīgi, lai neklūdītos.

Otrā minūtē rādiobākas raidītājs, atzardamies tieši pret W, dod garu strīpu, (skat. diagramma Nr. 1), kuģa velkas gan-

drīz līdz N. Tuvojoties N, raidītājs dod trīs punktus, garu strīpu un vēl divus punktus.

Diagramma № 1.

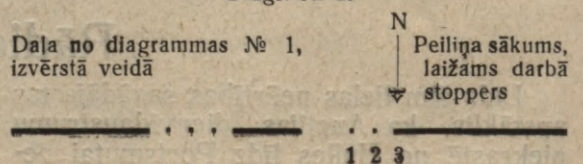


Šeit attēlots kādā kārtībā dod raidītājs signālus. Šo punktu un strīpu grupu raidītājs raida, lai varētu zināt, ka antēnas virziens pašlaik ir uz N, un otrā gadījumā, kā tas redzams no diagrammas, antēna atrodas tieši pret E, t. i. tad, kad raidītājs pabeidzis raidīt punktu un strīpas grupu un sākas strīpa.

Pienemsim, uz kuģa pie uztvērēja klausās persona un grib peilēt rādiobāku. Viņai priekšā vai rokā stoppers vai, sliktākā gadījumā, kabatas pulkstenis ar sekundu rādītāju. Uztvērējs noskaņots uz rādiobākas vilni, rādiobākas raidītājs raida pašlaik savu izsaukšanas signālu — — GFP, pienākot pie W beidz un raida strīpu, kuģu, tuvojoties N, pārtrauc, raida trīs punktus, strīpu un vēl divus punktus. Personai pie uztvērēja stoppers vai pulkstenis apturēti, ar lielāku uzmanību viņa seko pēdējam punktam. Pēdējais punkts nodots, uzmanību, nāks strīpa — peilējuma sākums. Līdz sākās strīpa, laižams acumirkli stoppers. Tas izskatīsies apmēram šādi:

Diagr. № 2.

Daļa no diagrammas № 1, izvērstā veidā



Šo strīpas sākumu peilētājs nedrīkst nokavēt, un stoppers laižams darbā ar noteiktību līdz 0,4 sekundes. Tagad peilētājs klausās tālāk. Tā kā raidītāja antēna griežas, skaņu stiprums līdz ar to mainās. Peilētājs visā uzmanībā klausās, te nāk moments, raidītāja skaņa gandrīz pilnīgi izzūd, pēc tam skaļums atkal pakāpeniski pastiprinājas. Acumirkli, kad skaņa gandrīz bija izzudusi, peilētājs atzīmē uz stoppera un tagad izrēķina, cik sekundes un to daļas ir pagājis no tā laika, kad raidītājs, atrazdamies uz N, sāka dot strīpu, līdz tam acumirklim, kad raidītāja skaņa pilnīgi izzuda.

Pieņemsim, ka raidītājs, atrazdamies uz N, sāka raidīt strīpu, stoppers bija nostādīts uz 0 sekundes, un pie strīpas sākuma stopperu laida darbā līdz tam acumirklim, kad skaņa bija gandrīz pilnīgi izzudusi, pagāja 18,4 sekundes.

Mēs zinām, ka riņķis tiek iedalīts 360 grados, raidītāja antēna apgriežas vienā minūtē vienu reizi, tas ir 360 grādi, tā tad sekundē antēna apgriežas $360:60=6$ grādi.

Diagr. № 3.

E
↑ Peiliņa sākums
laižams darbā
▼ stoppers

1 2 3

Mūsu piemērā bija pagājušas 18,4 sekundes, tā tad pa šo laiku antēna (raidītāja) apgriežas par $18,4 \times 6 = 110,4$ grādi.

Tagad, atliekot uz jūras kartes, ņemam patieso, ne magnētisko kompasu rozi, 110,4 grādi no Orfordness rādiobākas atrodam līniju, uz kādas atrodas kuģis, attiecībā uz Orfordness bāku.

Kuģa atrašanās vietu varam atrast pēc viena priekšmeta dubultpeilējuma sistēmas, peilējot pēc kāda laika atkal minēto rādiobāku. Tā kā raidītāja antēna (rāmis) raida vienā laikā rādiosignālus divos vienu otram pretējos virzienos, gaidām, un pārbaudīsim vai esam pareizi atzīmējuši laiku, vai pareizi esam peilējuši. Pēc 30 sekundēm no momenta, kad mums bija izzudusi skaņa, raidītāja skaņa atkal gandrīz pilnīgi izzūd, bet šoreiz stoppers rāda (viņš mums netika apturēts) 48,6 sekundes, no šī skaitļa atņemam 30 sekundes, atliek 18,6, tā tad starpība starp pirmo un otro peilējumu to-

mēr ir 0,2 sekundes. Saliekam pirmā un otrā peilējuma laiku $18,4 + 18,6 = 37$ sekundes, tagad dalīsim uz divi, atradīsim vidējo $37:2 = 18,5$ sekundes. Un grādos $18,5 \times 6 = 111$ grādi.

Tomēr šis peilējums nebūs vēl pareizs, bet tuvinošs, viņš ir jāizlabo. Par rādiopelējuma korekcijas izlabošanu mums ir sastādīta no R. Brūveļa kunga grāmatas zem nosaukuma «Kuģa vietas noteikšana pēc rādiopelējumiem», un tāpēc pie tās neapstāšos. Tomēr gribu atzīmēt, ka šo rindīņu autors ir peilējis augšā minēto rādiobāku vairākkārt un uz tuvākiem attālumiem korekcijas izlabošanas rezultāts bija tik niecīgs, ka viņu varēja pilnīgi atmet, t. i. iztikt bez peiliņa izlabošanas.

Peiliņa pareizība ir atkarīga no peilētāja un viņa prakses. Rādiobāka darbojas automatiski, raidot piecas minūtes signālus, tā tad, nopeilējot raidītāju pirmā minūtē, nākošās četrās minūtēs šo peiliņu var pārbaudīt. Raidītājs raida signālus sākot ar katru desmito minūti stundā, piem.:

No 12,10; 12,20;

līdz 12,15; 12,25; u. t. t.

Rādiobāka signālus raida nedziestot un modulētus, tāpēc uztvērējam pirmā gadījumā jābūt ar reģeneratīvo saiti.

Atkārtoju, raksta autors ir peilējis vairākkārt šo rādiobāku, pat atrazdamies noteikti zināmā vietā, un rezultāti ir bijuši arvien vairāk kā apmierinoši. Atvērdamas šo rādiobāku, angļu iestādes ir pakalpojušas mazākiem kuģiem, kuģiem nav rādiostacijas, tomēr arī kuģim ar rādiostaciju ir savi labumi, jo, peilējot šo rādiobāku, atkrīt peiliņu nemšana no citām peilstacijām, kur par katru peiliņu ir jāmaksā, un, ņemot peiliņus vairākas reizes, sanāk diezgan prāva summa. Rādiobāka bija uzstādīta izmēģinājumam, un par viņu tika lūgtas atsauksmes. Tā kā atsauksmes, domājams, bija labas, rādiobāka atstāta savā vietā. Cerams, ka drīzumā angļu iestādes uzstādīs gar savu niekrasti vairākas tādas automatiskas bākas, kam sekos, droši vien, arī citas valstis.

Ja līdz šim šinī rajonā kuģniecība bija zināmos apstākļos apgrūtināta, tad tagad tā ir daudz drošāka.

Atkārtoju, ka peiliņa pareizība ir atkarīga no peilētāja un viņa prakses. Kļūda iztaisa par 0,5 sekundēm ir ļoti jūta-

ma, īpaši uz lielāka attāluma. Kā zināms, radiobāka raida punktu un strīpas grupu, lai vērstu peilētāja uzmanību uz to, ka pēc mirkļa jāsak peilēt. Gadījumā, ja kaut kādu iemeslu dēļ nebija iespējams peilējumu izdarīt sākot ar N, to var izdarīt sākot ar E pēc signāliem

Ar bultu atzīmētā strīpas sākumā palaižams stoppers, pārējais tāpat kā augšā bija aprakstīts. Tikai šoreiz pie dabūtā gradu skaita jāpieliek 90 grādi, jo mēs peilēšanu sākām ne no N, bet no E.

Rādiotelegrafists.

Ko mums māca ilgstošā krīze.

Ilgstošā kuģniecības krīze, kuŗa sākās jau pagājušā gada decembrī, tagad, liekas, sasniegusi savu degpunktu, un frakšu krišanās apstājusies uz tik zema līmeņa, kāds vēl pēckara gados nav piedzīvots.

Frakšu krišanās apstāšanās gan ir pirmā uzlabošanās pazīme, bet, pirms pasaulē nebūs iestājušies daudz maz normālāki saimnieciski un politiski apstākļi, mums nav drošas izredzes, ka krīze tuvākā laikā var izbeigties, un tā ar dažādām variācijām var turpināties vairākus gadus.

Katrs, kuŗš daudz maz pazīst kuģniecību un pārziņ mūsu tirdzniecības flotes tonnāžas stāvokli, sapratīs, ka šādas krīzes ieilgšana var tai draudēt ar katastrofālām sekām, sevišķi tiem kuģiem, kuŗu īpašniekiem nav visai stipra finansiāla aizmugure, jo maz ticams, ka valdība grūtā brīdī nāktu kuģniecībai talkā ar reālu palīdzību. Līdz šim valsts pret kuģniecību bijusi visskopākā.

Mūsu nelaime — veca un nemoderna tonnāža, kuŗa gan pilnīgi jūras spējīga un droša, bet neoikonomiska degvielu patēriņā un gausa savā gaitā. Mūsu flotes normālais 3000 tonnu dw. tvaikonis pie 8 mezglu ātruma nodedzina 14 līdz 16 tonnas ogļu, bet pašreiz lielākās ārzemju kuģu būvētavas piedāvā 3000 tonnu tvaikonus ar 9—11 mezglu ātrumu, pie 7—10 tonnu ogļu patēriņa. Šie tvaikoņi gan maksā ap 32000 mārc. sterliņu, pret mūsējo 12 līdz 15 tūkstošu mārciņu sterliņu. Un tagad nu mēs redzam īstenībā, ka mūsu «lētie» kuģi, par kuŗiem visi mēdza domāt, ka tie varēs braukt vēl tad, kad citu valšķu dārgie kuģi sāks pie pāļiem rūstēt, stāv dikā, bet dārgie ārzemnieki ar saviem modernājiem kuģiem vēl brauc un nedomā tos nolikt. Te, zināms, pa daļai vainojams mūsu rēdereju lieko rezerves kapitālu trūkums, bet vairāk gan kuģu neoikonomiskums.

Mēģināsim te dot īsu pārskatu par mūsu veco un moderno ārzemnieku kuģu ekspluatācijas izdevumiem. Jaunais 3000 tonnu tvaikonis ir par 17000 m. sterl. dārgāks, resp. tā ieguldītā kapitāla amortizācija (pret 15000 m. sterl.) pie 6% gadā ir par ca. Ls 25500 lielāka. Bet uz ogļu patēriņa, skaitot, ka kuģis caurmērā ir braucienā gadā 165 dienas, bet ostās 200 dienas, ietaupot braucienā 5 tonnas dienā, bet ostā 1 tonnu dienā, tas gadā ietaupa 1075 tonnas, resp. apm. Ls 25.000, vai, pareizāki sakot, ogļu ietaupījums jau vien sedz kuģi vairāk ieguldītā kapitāla amortizācijas procentus, un īpašniekam par labu paliek viss lielais ietaupījums, ko dod kuģa 2 mezglu lielākā ātruma starpība (kas gadā iztaisa ap 35 dienas brauciena pie pilna tvaika!), mazāk vajadzīgo bunkuru vietā vairāk uzņemtas kravas (apm. 1000 tonnas gadā!). Šie ietaupījumi, rēķinot kuģa dienas izmaksu Ls 300, un par vairāk pārvadātām tonnām c. 5 šiliņus, dod rēderam gadā apm. Ls 14250, nerēķinot to peļņu, kuŗu tas var iegūt, ja tā kuģis 12 braucieni vietā izdara 14 braucienus. Kas attiecas uz ārzemnieku lielākām algām, tad šo starpību sedz atlikums no mazāk ļaužu (22 vietā 17) un lielā starpība uz apdrošināšanas prēmijas (5% pret 12%).

Salīdzināsim vienu vecā kuģa braucieni ar jaunā kuģa braucieni. Rīgā abi kuģi iekravās vienādi, 10 dienās (900 std.), bet braucieni līdz Francijai jaunais kuģis iztaisīs par 1½ dienām ātrāki, resp. kopā ar atpakaļbraucieni ar oglem 3 dienas ātrāki, resp. 9 dienās pret vecā kuģa 12 dienām. Viņi vienādi lešēs 10 dienas. Ogles jaunais kuģis nolietos: $(9 \times 10) + (20 \times 1) = 130$ tonnas, bet vecais kuģis $(12 \times 15) + (20 \times 2) = 220$ tonnas. Tā tad jaunais kuģis vienā braucienā ietaupa 90 tonnas ogles un 3 dienas, vai, pārrēķinot naudā: $2000 + 900 =$ Ls 2900, nerēķinot to summu, kuŗu dod krava, ko uzņem 110

t. mazāk vajadzīgo bunkuru vietā. Citiem vārdiem sakot, jaunais kuģis var ar vienlīdzīgiem rezultātiem vest to pašu krāvu, ko vecais kuģis, par vairāk nekā 2 šiliņiem standartā lētāki. Un savā aprēķinā es nemaz neievēroju tos ietaupījumus jaunā kuģa saimniecībā, kuģus dod remontu nevajadzība un lētās 4-gadējās klases atjaunošanas. Šīs summas arī gadā iztaisīs savus Ls 25000.

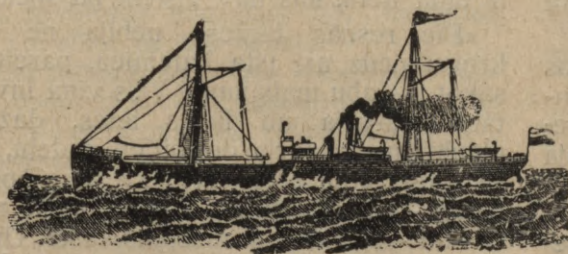
Te nu mums skaidri redzams, ka vecie kuģi patiesībā ir neoikonomiski un tie nebūt nav pasaules tirgū konkurences spējīgi. Ja labo konjunktūru gados mēs esam varējuši savus kuģus ekspluatēt ar peļņu un tikt uz zaļa zara, tad par to jāpateicas vairāk mūsu pašu pūlēm un taupībai. Mēs esam varējuši tikai eksistēt blakus jauniem tvaikoņiem, bet mūsu iedomas par konkurenci ar ārzemniekiem, ja tādas ir bijušas, ir tagad galīgi sairusas.

Ja sākumā naudas un kreditu trūkuma dēļ bijām spiesti pirkt vecos kuģus, tad tagad mums no tiem jāizvairās un jākopo visi spēki jaunas un modernas tonnāžas iegūšanai un esošo veco kuģu modernizēšanai, izmantojot visus jaunākos tehniskos sasniegumus. Un te jānāk valdībai

mums talkā ar speciāliem kredītiem veco kuģu pārbūvēm, modernizēšanai. Lai daži, kuģi vēl nesaprot vecās tonnāžas bēdīgo stāvokli, neziņas dēļ neciestu vēltīgus zaudējumus, būtu sperami pat soļi to pirkšanas ierobežošanai, noliedzot nākotnē kredītu, teiksim, vecāku par 20 gadu kuģu pirkšanai.

Mūsu vecie kuģi, paldies Dievam, savu mūžu nobeigs vēl godam, jo jaunās un modernās tonnāžas vēl nav pasaulē tik daudz, lai galīgi izspiestu no pasaules tirgus veco tonnāžu. Tomēr ar katru gadu aug jaunais tonnāžas pārsvars un veciem kuģiem ar katru gadu grūtāki būs savilkt galus kopā, kādēļ jau tagad jāspēr noteikti soļi mūsu tirdzniecības flotes tonnāžas kvalitātes uzlabošanai. Pretējā gadījumā, pērkot tikai vecākus kuģus, varam nonākt jau pēc dažiem gadiem bezizejas stāvoklī. Valsts pienākums pret kuģniecību un kuģniecībā nodarbinātiem pilsoņiem jau laikus spert soļus varbūtējo sarežģījumu novēršanai, piešķirot plašākus līdzekļus vecās tonnāžas modernizēšanai un jaunu, modernu kuģu pirkšanai.

V. Kalniņš.



V. MÄGGI

Kuģu piederumu un
provianta tirgotava.

GAĻAS UN DELIKATES PRECES

Kuģu proviantēšana un kontraktēšana.

R I G Ā

Galvenais veikals: Ausekļa ielā № 11 (Keizardārza iela.) Tālrunis 3-0-0-8-0.
Privāti — 3-1-8-6-5.

EKSPORTS — TRANZITS — IMPORTS

Kuģu «BONDED STORES» pastāvīgi krājumā.

Telegrammu adrese: Rimäggi — Rīga. Rēķini bankās: Latvijas bankā.
Uniona bankā 1030.

LITERĀRISKĀ DAĻA.

Viktors Kalniņš.

Jenķis Kārlītis.

Ruana ir tāda pati ostas pilsēta kā visas citas: tikdaudz krogu, cik gadā ostā ienāk kuģu, un krogos tikdaudz meiču, cik uz šiem kuģiem jūrnieku. Var jau arī būt, ka kāda baznīca ir lielāka, kāda pils grēznāka, vai kāds tornis šķībāks nekā citā pilsētā, bet tā tad ir arī vienīgā atšķirība, kurai jūrnieks lielu vērību nepiegiež.

Tādās domās par Ruanas ostu bija šonera «Julie-Auguste» matroži, jo tirgotājam bija labpaticies saņemt krāvu šaurajā krastmalā, starp kuģi un krogu, kurā kāds jokupēteris bija iesaucis «Pie resnās tantes», viņa īpašnieces miesas pārpilnības dēļ.

Patiesi, Ruanā ir tāpat kā citās ostās: pirms jūrnieks no ostas rajona nokļūst pilsētā, viņam jāiet garām pāris desmit krogiem, pa kuģu atvērtajām durvīm un logiem plūst vilinoša mūzika un pudeļu šķindoņa, kairinoša alus un cepta šķiņķa smaržas.

«Julie-Auguste» bija atstājusi klinšainos Sv. Labrenča upes krastus oktobra sākumā, līdz ar rudens vētrām un pirmo sniegu. Ņūfaundlandes sēkļos vilni aizskaloja daļu no klāja kravas, bet Atlantikā vēji aiznesa vienu-otru vēl tīri lietojamu buru, un «Julie-Augusti», kurai bija jau trešais desmits gadu, veselu nedēļu lauzīja krusta jūrā. Septiņas dienas un septiņas naktis zēni nebija noģērbuši eļļas jakas, jo tādā jūrā vecāks kuģis tek kā siets. Vēl tagad zēnu rokas bija tulznu un pumpu dzelzs rokturu rūsas pilnas.

Trīsdesmit un divas dienas un naktis redzēt tikai svina pelēkās debesis, vilņu putojošās galotnes, skatīt līdz apnikšanai pazīstamās astoņu līdzbiedru seas, klausīties vēja gaudošanā darvotās vantis, masta čikstoņā, piesmakušā un pēc pelējuma odošā rufē, vai salt pie stūres rata, ir bezgala apnikstošas un garlaicīgas lietas, kādēļ «Julie Auguste» zēni jau pirmā vakarā nevarēja vienaldzīgi paiet garām «Pie resnās tantes» plaši atvērtajām durvīm. Un kur jūrnieks iegriežas pirmā

vakarā, tur tas ir pastāvīgs viesis, līdz kuģis to atkal ved uz jaunu ostu — jaunu krogu.

Un kur gan jūrnieks, kad nav jābēdā par rēvēšanu un pumpēšanu, var svešā pilsētā labāki izklaidēties nekā krogā? Pie pudeles laba vīna aizmirstas visas rūpes un raizes, nesenās vētras liekas kā liegas šūpuļa dziesmas, raisās mēle un brīvi lokās svešās, maz pazīstamās valodas skaņās. Pēc pudeles laba vīna latvietis un francūzis, runājot savās mātes valodās, saprotas itin labi. Vismaz jūrnieki. Kroga dzīve jūrniekam ir tuva ar savu bezbēdību, azartu. Krogā iet vēl nenozīmē dabūt «zilās acis», cauru pakausi, vai nazi ribās. Šīs piedevas dabū tikai tas, kas tās meklē, vai — kam liktenis tās lēmis. Ja ietura mēru, krogs nav par sliktu nevienam. Bet mērs — tā ir tāda lieta, kas nav visiem pa spēkam.

«Pie resnās tantes» nebija ne īsts krogs, nedz arī īsta kafejnīca, pareizāki sakot, — abu maisījums. Viss viņa inventārs sastāvēja no lielas letes, dažiem plauktiem ar pāris desmitām pudeļu, pāris galdiņu un pāris duču krēslu. Apkalpotāji — resnā tante, divas apaļas meičas un — elektriskā mūzikas kaste. Dienā te reti kāds iemaldījās, bet par to vakarā dūca kā bišu stropā. Tad te saplūda jūrnieki no apkārtējiem kuģiem, bez apstājas čikstēja un gaudoja vecā mūzikas kaste, jūrnieku skaļie smieklī un dziesmas juku-jukām ar abu meiču spieģšanu trīcināja apkārtējās ielas un tāli atbalsojās pāri Sēnas klusajiem ūdeņiem.

Šie vakari pie «Resnās tantes» maksāja drusku naudas, bet kas par to? Sv. Labrenča krastos nebija kārtīga kroga, kādēļ katram zēnam pie kapteiņa bija par labu mazākais trīs mēnešu alga. Ar to pietika nevien pāris nedēļu jautrai dzīvei, bet pie labas gribas varēja arī atlicināt kādu grasi un nosūtīt uz mājām. Un liela nelaime arī nava, ja tas kādreiz aizmirsās? Līdz dzimtenes krastiem vēl tāls ceļš un pa

to laiku var atlicināt priekš raiba zīda lakata mātei, angļu tabakas un pīpes tēvam, bet raibā gliemēžu vāka bilžu rāmīša līgavai. Un ja kapteinis nava tīri bez sirds, arī pāris desmit rubļus var iesiet mātei lakata stūrī, vai tēva tabakas makā.

*

Spēcīgas rokas rautas, plaši atvērs rufes durvis un mazā lampiņas liesmiņa raustīdamās un kvēpinādama zemu noliecās spirtgās vēsmas priekšā.

Pār rufes augsto sliekšni pārkāpa drukns puisis un, aizcirtis aiz sevis durvis, nostājās pie vakariņu atlieku piebārstītā galda.

«Nu?» izstiepis kaklu un sastrādātiem pirkstiem veltīgi pūlēdamies aizpogāt sastīvināto apkaklīti, vaicāja kaklu staipīdams no rufes kakta iznācis garš, kalnējs puisis.

«Pie velna!» norūca ienācējs, un dusmīgi ar dūri uzsita galdam. «Ne plika centa!»

«Vecais dusmīgs?» atlaidis nepaklausīgās apkaklītes stūrus, dzīvi iesaucās garais. Viņa sejā atspoguļojās neliekuļota vilšanās.

Ienācējs smagi atkrita solā. «Esat jau atstājuši pie Resnās pa mēneša algai,» pēc britiņa viņš negribēdams iesāka, «un viņš nevēloties pieredzēt to, ka mums tur novelkot pēdējo kreklu.»

«Lai nebēdā par mūsu krekliem!» garais dusmīgi norāva apkaklīti un iemeta kojā. «Vai tu nevarēji viņam to pateikt?» viņš dusmīgi berzēja sastaipīto kaklu un apšēdās ienācējam blakus.

«Ko niekus — naudu jādabū!» no augšējās kojas atskanēja dobja balss.

Abi pagriezās pret koju, no kuŗas rēgojās divi balti stilbi, kuŗiem muskuļainās un tetovējumiem klātās rokas steidzīgi uzvilka kārtīgi iepresētās biksas.

Biksas bija uzvilktas un no kojas malas nolēca stalts puisis. No kambizes ienāca arī ceturtais, jau pilnīgi saģērbies zilā malas uzvalkā.

«Lai Edvards izmēģina roku!» uzsitis rūpīgi presēto bikšu īpašniekam uz pleca, iesaucās pēdējais. Smīnēdams viņš skatījās Edvardā un braucija savas tikko dīgstošās ūsiņas.

«Jā, Edvards lai pamēģina!» piebiedrojās abi pārējie.

«Kāpēc man jāskrien ugunī?» jau daudz rāmākā balsī atbildēja Edvards. «Vai

vakar man viegli nācās izspiest tos desmit frankus? Jēkab, tev jāiet vēl reizi!» viņš nobeidza pārliecinoši.

Jēkabs tikai atmeta ar roku.

«Ja grib, lai iet Jānis,» viņš pēc britiņa pamāja ar galvu dīgstošām ūsiņām, «vai Andrējs.»

Rūfē iestājās smags klusums. Visi jau bija pēc kārtas brīdināti no veča — tā uz kuģa sauca kapteini, kaut arī tam būtu tikai divdesmitpieci gadi. Reiz vecais bija teicis «nē», tad tur nelīdzēja ne zāles, nedz plāksteris. Tā jau nebija pirmā reize, kad vecais kā ar nazi nogrieza zēnu krogu priekus.

«Tad Džo un Luļu lai šovakar pagaida!» piepeši iesmējās Jānis.

«Pie joda ar Džo un Lulu!» dusmīgi nosplāvās Jēkabs. Izvilcis tabakas maku, viņš piebāza pīpi, un klusēdams to pasniedza tālāki. Maks apgāja rufi un krietni plānāks atgriezās Jēkaba bikšu kabatā.

«Andrēj,» viņš piepeši dzīvi iesaucās, «vai mēs nevar ko sašpleisēt?»

Matroži sāka žvadzināties pa kabatām.

«Saskaitīsim!» ar roku noslaucījis galda stūri, sacīja Jēkabs. Uz galda noskanēja pāris angļu pensu, daži Kanadas centi, spāņu centissimo un pāris franču sū.

«Trīs glāzes alus,» vīlies cerībās, norūca Jēkabs, saskaitījis naudu. «Bez dzeramnaudas.»

Trīs glāzes alus dēļ tak četri kārtīgi jaunekļi nevarēja rādīties krogā, tas bija visiem skaidrs.

Sasodīts vecais krams! Būtu tak mazākais vēl šovakar iedēvis kaut desmit frankus. Katram pāris glāzes alus un pārējais meičām dzeramnaudā. Par to Džo tik mīlīgi prata smaidīt un iekniebt Jēkabam vaigā. Nudien, nolādēta dzīve. Te pie vecā paša sūri-grūti pelnītā nauda, tur — Džo un Lulu, kuŗām katrai Jēkabs deva pa pieci franki dzeramnaudas, un te nu tev visi vakari jāpel rufē!

Uz klāja kāds nolēca no faltrepēm un nedrošiem soļiem tuvojās rufei.

«Vai kāds no «Resnās tantes» paziņām? Vai tiešām Džo būs kādu sūtījusi pēc viņa?» Jēkabs iedomājās un nosarka. «Un kabatā — ne sū! Tāds kauns! Četri zēni kā ozoli, un nevar no vecā dabūt ne priekš glāzes alus!»

Kāda sveša roka ārpusē meklēja knopi un zēni zipkārīgi pagriezās pret durvīm.

Beidzot krope — tā uz kuģiem sauc durvīs ievērtā striķa galu, kas kalpo rokuru vietā — bija atrasta, un durvīs parādījās neliela auguma vīrs, pusmūža gados, kuŗš ziņkārīgi vēroja mūsu matrožus.

«Labvakar, tautieši!» sveicināja svešais. Viņa valodai bija nepārprotams ārzemnieka akcents. Zilais angļu uzvalks, jūrnieka cepure pār melniem, jau sirmojošiem matiem, vecas kapara naudas sejas krāsa, un melnais, krusteniski saliktais kakla lakats nepārprotami liecināja, ka tas ir visās jūrās un visos vējos sālīts un žāvēts, vecs jūrnieks. Jenķis.

«Labvakar!» atņēma «Julie-Auguste» zēni sveicienu, un Jēkabs, priecīgs, ka ienācējs nav Džo sūtīts, pavirzījās un atbrīvoja ienācējam vietu uz sola.

«Es jau tūliņ domāju, ka satikšu tautiešus,» čaloja ienācējs, visiem pēc kārtas roku sniegdams. Viņš oda pēc viskija vai stipra ruma.

«Tu no tā englišmeņa, kas mums piesējās priekšā?» vaicāja Jēkabs.

«Yes,» atbildēja svešnieks, nosēzdamies viņam blakus. «Tikko piesējāmieš, devos malā un taisni šurpu — sen jau nesmu ticies ar tautiešiem. Tas ir,» viņš noklepojās, «ieskrēju tikai tepat pretim krogā un iemetu pāris «hot whisky». Sasodīti auksts!» Viņš nodrebinajās.

Zēni klusēja. Apciemojums bija pārāk negaidīts, kaut gan tautieši svešumā satiekas tik labprāt. Bet šis tautietis bija vismaz divas reizes vecāks par «Julie-Auguste» vecāko matrozi. Un tā ir liela starpība.

«Sen jau nesmu ticies ar tautiešiem,» it kā atvainodamies par savu apciemojumu, turpināja vecais jenķis. «Pēdējos gados braucu starp Austrāliju un Frisco. Jā.»

Vecais pārlaida rufei pētošu skatu un dziļi ievilka rufes ellas jaku un darvas smakas piesātināto gaisu.

«Jā, kā manos laikos,» viņš pēc brītiņa nopūtās. «Es uz šāda kuģa sāku,» viņš turpināja. Ieraudzījis uz galda samesto sīknaudu, viņš iesmējās un uzsita Jēkabam uz pleca.

«Well? Iesim malā?» viņš, norādīdams uz naudu, pētoši pavērās matrožos.

«Negribas,» novilka Jēkabs. Pārējie rādīja saīgušas sejas.

«All right!» Viņš izvilka no kabatas viskija pudeli un nolika uz galda. «Ve-

cais atkal nedod ne centa? A? Tāpat kā manos laikos!» Un vecais sāka tik gardi smieties, ka arī zēniem negribot bija jāpiebiedrojas.

«Ej, kok', kambizes žurka!» sauca Jānis kambizes durvīs. «Viļķi!»

«Un pāris silķītes ar maizi!» nosauca kokam pakal vecais jenķis.

Jēkabs ar roku noslaucīja no galda vakariņu atliekas un sabīdīja traukus pie malas. Izzvejojis ar pirkstu no lielas emaljētas krūzes tējas biežumus, izskaloja to ar auksto tēju no katliņa un nolika vecā jenķa priekšā.

Koks, nīprs un apaļš lauku zēns, pasniedza pa kambizes logu šķīvi ar pāris nomizotām silķēm un puskuķuli pašcepšanas rupjmaizes.

«Tā tik ir maizīte!» priecājās vecais. «Tādu neesmu sengadus ēdis. Jā. Tie bija laiki...» viņš nobeidza domīgi.

Kad krūze ar viskiju gāja trešo reizi apkārt galdam, vecais jenķis jau bija krietni ieskurbis un arī zēnu galvas mētās siltas.

«Dēls, vēl pāris silķītes!» vecais jenķis pamāja ar galvu kokam, kuŗš, kambizes lodziņā iegūlies, ziņkārīgām acīm vēroja rufē notiekošo.

Kokam nebija divas reizes jāsaka, un šķīvi parādījās silķes ar sagrieztiem sīpoliem.

«Malacis,» jenķis pastīvu mēli slavēja koku. «Kā tevi sauc?»

«Kārlis.»

«Kārlis? H—em, tā tad vārda brāļi. Arī mani reiz sauca par Kārlīti. Tagad — Charlie. Jā, Charlie. Vecu, no visiem nolādētu jenķi, pasaules vazaņķi. Yes. Damn'.» Vecais jenķis sadūga un apklusā.

«Nevajaga jau tik ļauni...» nedroši ierunājās koks.

Vecais jenķis pacēla galvu un brīdi skatījās kokā.

«Dzeri!» viņš, piepeši satvēra krūzi un sniedza kokam.

«Pareizi, nemaz jau nav tik ļauni, ja par to nedomā. Dzeri!»

Koks bailīgi atvilkās kambizē un tumšā loga caurumā bija redzama tikai viņa piesarkusi seja.

«Dzeri, ja tev dod,» smējās Jānis. Viņš kā vecākais matrozis izturējās pret koku, pēc vecās jūrnieku parašas, ar parupju, bet labsirdīgu bārdzību.

Zēns kautrēdamies saņēma krūzi. Stiprais viskijs izspieda tā acīs divas lielas asaras. Divas izbiedētas asaru pilnas acis lūdza atļauju nolikt krūzi. Iereibušie matroži grasījās to piespiest iztukšot krūzi, bet jenķis pasteidzās atņemt krūzi un iztukšoja to vienā malkā.

«Lai puika dzīvo mierā,» silķes asti sūkdams sacīja jenķis. «Arī mani spieda dzert un tas man laba nenesa. Soso-dīts!»

«Niekļ,» smējās Andrējs, «malks viski-ja viņam slikta nedarīs. Padīrās āžus un rīt būs atkal vesels.»

Viskija pudele bija sausa un matrožu galvas karstas. Iesākās vispārējs strīds par dzeršanas labumiem un ļaunumiem. Ja līdz šim «Julie-Auguste» matroži bija pret veco jenķi atturīgi, zem alkohola iespauda izzuda gadu starpība un tā mistiskā godbijība, kuŗu katrs jauns jūrnieks sajūt pret jenķiem, tinot savā fantazijā tos baigas, bet kairinošas noslēpumainības plīvurā. Jaunie matroži, kuŗi patiesībā dzēra viebdamies un aiz tukšas brāvūras, jo tā, lūk, dara visi jūrnieki, slavēja viski-ju, bet jenķis Kārlītis (tā viņu draudzīgi saukāja ieskurbušie matroži), kuŗa seja bija neizdzēšamas viskija pēdas, un kuŗš dzēra ar baudu un labpatiku, nostājās pret viskiju un dzeršanu vispārī. Un, kā apliecinādams savu naidu viskijam, viņš ietrieca tukšo pudeli kaktā un, iespiedis žūksni franku koka sauļā, aizsūtīja to pēc pudeles ruma un konjaka.

«Hurry all you can!» viņš to skubināja. «Bet to labāko!»

Kad galdā parādījās konjaks, un pēc britiņa koks pasniedza karstu tēju priekš ruma, rufē valdīja bezbēdīga omulība un jenķis Kārlītis rikojās kā vecs paziņa la-bu draugu mājā.

Arī kokam bija jānogaršo rums, un drī-zi vien no kambizes atskanēja salda krāk-

šana. «Fifti-fifti» maisījums un vēlā stun-da bija zēnu nogurdinājuši.

«Ei, kambizes žurka!» noliecies lodzi-nā sauca ieskurbušais Jēkabs. «Celies!» un sniedzās pēc koka ausīm, kuŗš gulēja uz kambizes sola izstiepies.

«Lai puika gul!» satvēris Jēkaba roku, lūdzās Kārlītis. «Tev smaga dūre,» viņš it kā nokaunējies par to, ka aizstāvējis.

Jēkabs smiedamies uzsita ar dūri gal-dam, ka pudeles un krūzes džingstēdamas palēca gaisā.

«Nā, ir tev arī nags,» glābdams pudeles, sacīja Kārlītis, «bet uz mūsu kastes bija vīrs, kas ar dūri izsita krebzaķim dibenu.» Viņš piepildīja krūzi. «Prozīt!»

«Es šo dūri reiz baudīju,» pasniedzis krūzi Jānim, turpināja Kārlītis, «un nedē-ļu staigāju šķībs un greizs. Jā, tāds vīrs bija vecā «Noasa» bocmanis.»

«Tu brauci uz «Noasu»?» iesaucās Ed-vards. «Es to redzēju, kad biju vēl mazs puika.»

«Jā, tas bija mans pirmais kuģis,» iz-vairīdamies atbildēja Kārlītis. «lelej!» un viņš sniedzās pēc pudeles.

Jēkabs piepildīja krūzīti ar konjaku. Tomēr Kārlītis bija pacēlis savu jenķa noslēpumainības plīvuri, un Jēkabs neat-laidās.

«Vai tu ilgi brauci uz «Noasu?»

«Kādu nepilnu gadu,» atrūca Kārlītis. «Tie ir veci laiki un nav vērts par to ru-nāt.»

Bet Kārliša izvairīšanās tikai iekaisēja zēnu ziņkārību, un Andrējs, draudzīgi vi-ņam roku ap plecu aplicis, lūdza pastā-stīt kā viņš palicis par jenķi.

«Pastāsti, Kārlīti!» lūdzās arī pārējie «Julie-Auguste» zēni pastīvām mēlēm, kaut gan to malki no krūzītes bija daudz īsāki nekā Kārliša.

(Turpinājums sekos.)



Baltijas Linu audekļu Manufaktūras Akc. Sab.

„KENERAGS“ zvejas tīklu austuve

Fabrika: Rīgā, L. Kengeraga ielā № 6. Tālr. 31944.
Veikals: L. Miesnieku ielā № 12. Tālr. 31532.

Piedāvā no noliktavas dažāda veida izgatavotus tikai no vislabākām
angļu diedziņiem

TĪKLUS



BURU SPORTS.

Latvijas jachtkluba eksternā Daugavas regate.

Mūsu populārākie jachtmeņi kā tiesneši.



Pulkv. Itn. A. Galindoms, kapt. E. Breikšs, A. Prūlferts, māksl. F. Bours,
sekr. H. Pauliņš, kapt. A. Lontfelds.
(Uzņēmumā trūkst kapt. P. Neimans un adv. M. Kurzemnieks.)

Svētdien, 7. sept. Latvijas jachtklubs sarīkoja savu gadskārtējo eksterno Daugavas regati, kurā piedalījās 32 jachtas no visiem L.Z.S. reģistrētiem 5 klubiem.

Up V.J.K. pārstāvja ierosinājumu šogad starts bija nolikts plkst. 10, pret plkst. 11 citos gados, jo šim klubam bija plkst. 4 jāpiedalās mirušā biedra bērēs. Šī starta laika maiņa ienesa mazu sajukumu un dažas jachtas nevarēja piedalīties sacīkstē. Tomēr visi nadzīgākie zēģelētāji laikā bija pie starta, jo tie jau no agra rīta L.J.K. ostā strādāja uz savām jachtām, savedot tās sacīkstes kārtībā, jo panākumi šajā regatē nozīmē daudz. Bez klases godalgām jāizcīna arī Rīgas pilsētas kauss un «Daugavas pokāls» — Apdr.

un transp. sab. «Daugava» dāvana.

Lielas raizes jachtmeņiem darīja lēnais vējš, kādēļ par varbūtējiem regates iznākumiem dzirdēja izsakām dažādus minējumus.

Isi pēc plkst. 9 pirmās jachtas atstāja ostu un lēni devās uz starta vietu, iepretim pilij, bet lēnā vēja un stiprās straumes dēļ tikai dažas paspēja līdz plkst. 10 uzzēģelēt pret straumi pie starta vietas, bet dažas jachtas straume pat nesa uz leju, garām L.J.K. ostai. Tiesneši, kuri ar bažām vēroja jachtu neveiksmi, sūtīja tām palīgā velkoni «Vanagu». Bet tikko «Vanags» sāka kustēties, par jachtām, kuņas bezvējā lēni grozījās spogulim līdzīgā ūdenī, iežēlojās Neptuns, un lēnais

SW dažos mirkļos izvērtās bejainā ziemeļi. Kā izbiedētas kaijas, jachtas strauji traucās uz starta līniju.

Ceļa garums — 15 jūras jūdzes — no Valdemāra ielas gala līdz apgriešanās stodei pie Mangaļu jūrskolas, atpakaļ līdz starta līnijai, tālāki atkal līdz stodei, iepretim Sarkandaugavas ietekai, un tad atkal pa Daugavu uz augšu līdz mērķim, Valdemāra ielas galā. Mazo jachtu II. grupa šo papildu ceļu līdz Sarkandaugavai un atpakaļ līdz nevēģelēja.

Pulksten 11,35 atskan pirmais šāvieni un jachtu vadītāji steidz salīdzināt pulksteņus, lai, iekļuvuši starta laukumā, nenokavētu startu. Vēl atlikušas dažas sekundes līdz starta šāvienam un drudzainā steigā jachtas traucas tuvāki starta līnijai. Līdz ar bumbas krišanu un šāvieni plkst. 11.40 pirmā grupā cauri starta līnijai iet: Gorch Foks, Eila, Mignon, Ilga, Inga IV., Saga, Irene un Ivanhoe.

Otrā grupā cauri starta līnijai iet: Vivian, Laimdota, Ligo, Lempo, Smuts, Brega, Troll, Kimmo, bet kā trešā grupa plkst. 10.55, 6 metru amerikāņu klases: Luoto, Spīdola, Good Wind, Ottava un Tamara Bis. Šo jachtu starts tomēr nenorit gludi: Ottava un Good Wind, pārāk cieši blakus startējot, skar viena otru un abas paceļ protestēšanas signālus. Tiesnešiem darbs izšķirt, kuŗa vainojama

neuzmanībā. Kā pirmās cauri startam iet Laimdota un Spīdola.

Pēc lielām jachtām startē jolu klases dalībnieki. Pa to laiku jachtas strauji dodas lejup pa Daugavu. Vējš — mērens, pat lēns NW 2 m. s., ar gurstošu tendenci. Jachtām atrodoties iepretim Mangaļiem, vējš pagurst un grozās no NW uz N, bet tad atkal atspīgst svaigā brīzē. Atpakaļceļā fordevindā pirmā izplēš buŗas «Vivian», kuŗai cieši seko «Laimdota», «Tamara Bis» un «Spīdola». Soli pa solim «Spīdola» iedzen pārējās jachtas, sevišķi slavēno bezvēja skrējēju «Tamara Bis». Tikusi tai garām, «Spīdola» ātri apdzēn pārējās jachtas, jo «Tamara Bis», nospēta no pārējām jachtām, nespēja to vairs panākt.

Vēl pēdējais ceļa posms līdz mērķim. Jachtas seko viena otrai tik cieši, ka grūti noteikt uzvarētāju — tas noskaidrosies no tiesnešu aprēķiniem.

Sporta ziņā šī bija viena no interesantākām regatēm un deva kā dalībniekiem, tā skatītājiem īstu sporta baudu un veselīgu prieku.

Regate deva sekošus rezultātus:

«Spīdola» — kapt. M. Zalcmaņa vadībā — absolūti ātrākā jachta, par ko viņa ieguva Rīgas pilsētas goda kausu. Kā relatīvi ātrākā viņa saņēma arī «Daugavas» kausu, dāvātu no apdroš. sab. «Daugava», bez tam pirmo klases godalgu.

III. K. R. klase.

„Saga“ (V. J. K.) D. Dalics	4.54.12	I.
„Mignonne“ (Latv. J. K.)	5.04.45	II.

(6 dalībnieki).

I. K. R. klase.

„Ythene“ (Rīg. J. K.) K. Spāde	4.53.45	I.
„Ivanhoe“ (Vidz. J. K.) K. Grauers		

75 kv. m. šķēru kreicēri.

„Vivian“ (Vidz. J. K.) F. Kuitcs	4.41.43	I.
--	---------	----

55 kv. m. šķēru kreicēri.

„Laimdota“ (Latv. J. K.) A. Grīnups	4.50.00	distancēta
„Ligo“ (Latv. J. K.) A. Remes	4.54.10	I.

40 kv. m. šķēru kreicēri.

„Lempo“ (Vidz. J. K.) Rob. Taube	4.49.30	
--	---------	--

30 kv. m. šķēru kreicēri.

„Smut“ (Latv. J. K.) V. Kurzemnieks	5.03.21	
„Brega“ (Rīg. J. K.) H. Wendel	4.54.25	I.
„Troll“ (Rīg. J. K.) V. Švarcs	4.55.20	II.
„Kimmo“ (Vidz. J. K.) R. Treumans	4.57.21	

5 m Amerikas klase.		
„Luoto“ (Rīg. J. K.) O. Kauranen	4.49.26	I.
6 m Amerikas klase.		
„Spīdola“ (Latv. J. K.) M. Salcmans	4.38.59	I. absol. ātr.
„Tamara bis“ (Rīg. J. K.) P. Mende	4.43.41	uzdeva
„Ottava“ (Latv. J. K.) E. Freimans	4.43.41	distancēta
„Good Wind“ (Vidz. J. K.)	4.49.11	II.
20—22 kv. m jolu klase.		
„Nixe“ (Balt. J. K.) B. Lēvenšteins	3.16.36	I.
„Andromeda“ (Latv. J. K.) A. Strazdiņš	3.16.37	distancēta
„Kamerad“ (Vidz. J. K.) G. Fidlers	3.16.55	distancēta
Liepājas spec. klase.		
„Najade“ (Vidz. J. K.) J. Konstantinovs	3.59.20	I.
„Medusa“ (Vidz. J. K.) R. Starkerts	4.13.11	
Izlīdz. jolu klase.		
„Reff“ (R. J. J. K.) H. Friedenbergs	4.15.09	I.
IV. K. R. klase.		
„Carola“ (Rīg. J. K.) M. Viesenberg	3.32.13	I.
„Vera“ (Balt. J. K.) L. Stender	3.51.58	II.

(4 dalībnieki).

Vējš NNW — 2,8 sek. m caurmēra. Ceļa gaņums — 15 jūras jūdzes.
Beidzamām četrām grupām 10 jūras jūdzes.

„Amerika“ pokāla sacikstes.



„Amerika“ — pokāls.

Sacikstes sākušās 13. sept. š. g. plkst. 10.30. Angļu jachta «Chamrock V.», kas izaicinājusi amerikāņus, lai atgūtu Anglijai «America» pokālu, kā pretinieks un pokāla aizstāvētāja ir no četrām Amerikas jaunbūvētām jachtām izvēlēta jachta «Enterprice», kuŗa ir Hereshof konstrukcija, un uz kuŗas ir atrodami visi tehnikas jauninājumi, kas viņai pie izvēlēšanas ir devuši priekšrocību. Kā mēs jau ziņojām (sk. «Jūrnieks»—maiņa numurā), tiks izzēģelētas 7 sacikstes. Par uzvarētāju tiks skaitīta tā jachta, kuŗa četras reizes pienāks kā pirmā. Pirmā sacikstē tiks zēģelētas 15 j. j. pret vēju un to pašu ceļu atpakaļ. Otrā sacikstē tiks zēģelēts trīsstūris ar 10 j. j. lenķa gaŗumu katrs. Trešās dienas sacikstē atkal 15 j. j. pret vēju un atpakaļ, ceturta dienā atkal trīsstūris u. t. t. Maksimālais laiks par šīm 30 j. j. ir 5½ stundas. Ja abas jachtas iet vienā reizē caur mērķi, tad sacikste tiek anulēta un atkārtota.

Pēc pēdējām ziņām jachtas izmaksājušas:

«Chamrock V.»	— 500.000 dol.
«Weetamoe»	— 800.000 «
«Yankee»	— 700.000 «
«Whirlwind»	— 700.000 «
«Enterprice»	— 900.000 «

Ir aprēķināts, ka jachtu būve un sacikšņu sarīkošana š. g. izmaksās 3,5 milj. dol. Ja jachtu pēc sacikstes pārdotu, tad atdabūtu apm 10 proc. no viņas izmaksas vērtības. Dēļ šī pokāla zēģelē jau 79 gadus minētā laikā ir bijuši 13 izaicinājumi no angļu puses, kuŗi visi beigušies ar amerikāņu uzvarām. Un tas

viss viena apzeltīta sudraba pokāla (100 gineju vērtībā) dēļ, kuŗam pat dibena nav. Interesanti atzīmēt, ka, izņemot kapt. John Muir no jachtas «Whirlwind», un kapt. George H. Monsell no jachtas «Enterprice», visi citi komandas locekļi ir skandināvieši.

Buŗas ir pagatavotas no slavenā George Ratsey firmas un viņas ir izmaksājušas pēc zemāk pievestā sadalījuma:

Grotzēģele	— 13.000 dol.
Stagzēģele	— 2.000 «
Klīvers	— 3.000 «
II. klīvers	— 3.000 «
Balonklīvers	— 2.000 «
Flīģers	— 1.000 «
Spinakers	— 2.000 «

Viss buŗu komplekts izmaksājis — 26000 dol., kuŗu buŗu laukums pie vēja ir 700 kv. metri. Jachtas «Enterprice» īpašnieks ir H. S. Wanderbiltas sindikāts. Jūnija mēnesī vien minētai jachtai bija izgatavotas 6 grotzēģeles, un šis skaitlis vēl vienmēr tiek palielināts ar jaunu buŗu pasūtīšanu, lai atrastu īsto šai regatē piemērotāko buŗu. Katrai jachtai ir 3 rezerves masti, pie kam viens koka masts izmaksā 15000 dol., bet viens metala masts 25.000 dol.

F. Bours.

Ģimeņu brauciens pār Atlantiku.

Šinīs dienās Gibraltārā no Ņujorkas pēc 55 dienas brauciena pienāca Jowa's universitātes profesors Enrique Blanco ar savu 10 tonnas lielo jachtu. Komanda sastāvēja no prof. Blanco ar kundzi un 10 gadus meitiņu.

ZIŅAS UN AIZRĀDĪJUMI.

Jauni tvaikoņi.

Pazīstamais kuģu īpašnieks kapt. Fr. Grauds Anglijā nopircis jaunu tvaikoņi, kuŗu pārdēvējis par «Everona». Tvaikonis būvēts 1906. g. un ir 6080 tonnu liels. Personāls jau izbraucis uz Angliju pārņemt jauno kuģi.

Noteikti runā, ka kāda latvju jūrnieku grupa dibina jaunu sabiedrību, kuŗa jau izvēlējusies sev tvaikoņi ārzemēs un ievadījusi sarunas par tā pirkšanu.

Neskatoties uz slikto kuģniecības stāvokli, paredzams, ka mūsu tirdzniecības flotes tonnāža vēl šoruden sasniegs 200000 br. reģ. tonnas.

Igaunijas tirdzniecības flote

Šī gada pirmā pusē stipri pieaugusi. Iegūti 8 lielāki kuģi ar apm. 14000 br. reģ. t. tilpumu. Sakarā ar šiem pirkumiem, Igaunijas tirdzniecības flote pieaugusi caurmērā par 20%.

Pareģo bargu ziemu.

Vairāki plaši pazīstami meteorologi pareģojuši, ka šogad būs agra un bargā ziema ar iespējamiem straujiem atkušņiem, un pat plūdiem.

Pēdējo nedēļu vētras

ienesušas lielus traucējumus piekrastes kuģniecībā, un malkas pievešana Rīgai ilgāku laiku bija pārtraukta.

Franču pasaules milzenis.

Pēdējās dienās franču valdība noslēgusi līgumu ar «Generale Transatlantic Co» milzeņa pasažieru tvaikona būvē, jaunajam pasažieru tvaikonim jāpārspēj esošos pasaules lielākos milzeņus. Jauno 65—70.000 tonnas lielo milzeni nolemts būvēt Sant Lazar kuģu būvētavā, un būves darbi jānobeidz 1934. gada pavasarī. Oikonomiskais kustības ātrums 28 j. j. stundā, telpas paredzētas 5000 pasažieriem, pie kam ikkatrai 1. klases kajītei ir jābūt atsevišķai vannas istabai. Uz kuģa klāja atradīsies divi tenislaukumi, un viens laukums golfa spēlei, kā arī peldu baseinam.

Jaunajam milzenim domāts dot vārdu «Pasaule», un izmaksās no 700—750 miljonu franku, 67 proc. no šīs summas dod valsts, pie kam kara gadījumā kuģis pārīet kara flotes rīcībā.

R. B.

Jauns jūras milzenis.

Šajās dienās Glazgovā nolaists ūdenī jauns okeana milzenis «Empress of Britania»; ūdens tilpuma 42500 ton.; kuģis būvēts Kanadas Klusā okeana dzelzceļa līniju apkalpošanai un uzturēs satiksmi starp Kvebeku un Sauthemptonas ostām.

«Empress of Britania» būs vislielākais un kustības ziņā visātrākais kuģis, kādi līdz šim uztur satiksmi starp abām pilsētām.

Kuģa nolaišanas ceremonijā no stapeles piedalījās Velsas princis, un ielaišana ūdenī vilkās tikai vienu stundu un 10 minūtes, jo plkst. 13.07 kuģi atbrīvoja no blokiem, un plkst. 14.17 «Empress of Britania» jau peldēja brīvā ūdenī.

R. B.

Angļi grib noliegt veco kuģu pārdošanu uz ārzemēm.

Pēc žurnāla «Fairplay» ziņām, angļu valdība izstrādājusi projektu par tiesību noliegšanu rēderiem pārdot vecos kuģus uz ārzemēm, piespiežot tādā ceļā pašu izmantošanai nederīgos kuģus nodot noplēšanai.

Lai kompensētu zaudējumus, kas rēderiem celtos ar kuģu nodošanu noplēšanai, pretēji pārdošanai uz ārzemēm, paredzēts dibināt sevišķu asociāciju «Scrapping Pool» — noplēšanas apvienību, no kuģas līdzekļiem izsniegtu rēderiem cenu starpību piemaksas starp noplēšanas un pārdošanas cenām uz ārzemēm. Pabalstot tādā ceļā veco kuģu noplēšanu, valdība paredzējusi arī reizē jaunu kuģu būvniecības veicināšanu. Viņa prasa, lai uz katrām 2.000.000 noplēstām tonnām attiecīgie rēderi ieguldītu vismaz 1000000 mārc. sterl. jaunu kuģu būvēs. Vai šī prasība realizējama, ir diskutabls jautājums. Tiek aizrādīts, ka tādā gadījumā rēderim, kas nodod 6000 t. dw. kuģi noplēšanai — jāiegulda 3000 mārc. sterl. jauna kuģa būvē, bet kur gan lai viņš ņemot pārējo naudu, ja jauns līdzīgā lielumā kuģis izmaksā apm. 50000 mārc. sterl., un vai vispārī pie pašreizējās krīzes stāvokļa varēšot ieinteresēt kapitālu kuģu būvniecībā.

Nedebatējot iespējamības šajā virzienā, mums liekās, ka projekta realizācija ienestu veselīgāku atmosfāiru visā kuģniecībā, jo tā veicinātu liekās tonnāžas noplēšanu, kas savukārt stiprinātu vedmaksu tirgu.

Praviešu ezers un Mio-Fjords.

Zemes virsū ir ūdeņi, kuŗu īpašības ir strādāt pretīm visai dabai un dabas likumiem.

Visievērojamākais šajā ziņā ir Praviešu ezers pie Kvinbornas. Sausā laikā, kad visu ūdeņu tieksmes ir nokrist (ūdens līmena pazemināšanās), Praviešu ezera līmenis sausā laikā pastāvīgi ceļas, un pat stingri sausā laikā iziet no krastiem un pārplūdzina apkārtni. Pie lietus gāzēm ūdens līmenis pazeminājas, un šo dīvaino parādību līdz pat šai dienai pasaules zinātnieki nav spējuši atrisināt.

Otrs ezers, Mio-Fjord, atrodas Norveģijā, uz ziemeļiem no Bergenas; šī ezera virsējos slāņos vispārī ir salds un svaigs dzerams ūdens, ezera dziļuma vidus daļā ir sāļts jūras ūdens, ar visiem jūras augiem un dzīvniekiem, kuri, kā rādās, ieplūst no jūras pa apakšzemes upēm, un vēdīgi, ezera apakšējos slāņos ir nāves slānis, kuŗā atrodas tikai dažādas baktērijas. Ūdens slānis un dubli, kuri pārklāi ezera dibenu, viss piesātināts ar sērskābes hidrogenu, kuŗš nomaītā ikvienu dzīvību.

R. B.

Paziņojumi jūrniekiem

izdoti no Jūrniecības departamenta hidrografiskās daļas.

Rīgā, 1930. g. 14. augustā Nr. 7.

Posīcijas ņemtas no vācu kartēm. Peilējumi ir īstie no 0° līdz 360°, skaitot no N pār O un ugunu sektoru robežas uzdotas no jūras. Ugunu saredzamība skaidrā laikā pie novērotāja acu augstuma 5 metri virs jūras līmeņa.

15) Sakarā ar Miķelbākas torņa remontu uguns iededzināšana viņā, sākot ar š. g. 26. augustu, tiks pārtraukta.

Blakus tornim uzcelta koka pagaidu bāka, uz kuņas tiks iededzināta sekoša zibšņu uguns:

Zibsnis 2,0 sek.

Tumšs 8,0 „

Atkārtojums 10,0 sek.

Augstums virs jūras līmeņa 20 m.
Augstums virs zemes 16,9 m. Gaismas stiprums 600 Heffnera sveces.

Posīcija: 57° 36,1' N
21° 58,8' O

Hidrografiskās daļas priekšnieks

K. P u r n s.

Darbvedis J. I l z i ņ š.

Sagatavošanas kursi pie jūrskolas.

Šajā jautājumā esmu saņēmis jau vairākus pieteikumus un ceru, ka vēl vairāki jūrnieki uz to atsauksies.

Visiem, kas vēlas iestāties sagatavošanas kursos, lūdzu nekavējoši iesūtīt pieteikumus (iestāšanās kursos tiem, kuri būs pieteikušies, nebūs obligātoriska), jo kursus varētu atvērt varbūt jau šogad, ja pieteiktos ne mazāk par 20 personām.

Kuģu kustība ostās

vēl arvienu gausa un klusa. Pārsvarā līniju kuģi, kuriem arī sāk aprūkt krāvu un jābrauc pustukšiem. Koku izvedumi samazinājušies tik lielos apmēros kā vēl nekad pēc kara. Rīgas ostā novietoti brīvguļā jau pieci tālbraucēju tvaikoni, un ja stāvoklis neuzlabosies, sagaidāms, ka nākošā mēnesī brīvguļā nolikto kuģu skaits dubultosies, pat trīskārtosies. Par darba trūkumu žēlojas pat piekrastes braucieni kuģi, kuriem līdz šim darba bija pārpilnam.

Sakarā ar kuģu piemešanu, daudzi jūrnieki palikuši bez darba un to stāvoklis nav apskaužams, un daudzi spiesti mītnāties uz kuģiem.

Dzimtenes kuģu gaitas.

«**Abava**» Calais izdod propsu krāvu.

«**Albert**» Kalundborgā izdod koksu, pēc kam Dancigā ieņems ogles un dosies uz Rīgu.

«**Auseklis**» Rīgā brīvguļā.

«**Ausma**» Rīgā izkrauj koka krāvu, pēc kam dosies uz Lapaluoto pēc propiem Roterdamai.

«**Bārta**» Rīgā uzņem propsus uz Calais.

«**Balva**» ceļā no Rīgas ar kokiem uz Kralingen.

«**Biruta**» Rīgā ieņem linus un dosies uz Genti.

«**Daugava**» ceļā no Hulle ar oglēm uz Rīgu.

«**Estoril**» ceļā no Calais pēc kokiem.

«**Evermore**» izdod koku krāvu Cardiff ostā.

«**Everline**» ar ogļu krāvu ceļā no Hulle uz Reikjavīk.

«**Everonika**» ar balastu ceļā no Hulle uz Somiju.

«**Everita**» ar koku krāvu ceļā no Ykspila's (Somijā) uz Genti.

«**Evergunar**» Leņingradas ostā uzņem krāvu.

«**Everanna**» Roterdamas ostā izdod koku krāvu.

«**Everelsa**» Leņingradas ostā uzņem krāvu.

«**Everene**» Haukipudas ostā (Somijā) uzņem krāvu uz Hulli.

«**Everests**» ceļā no Stord uz Klaipēdu.

«**Florentīne**» Dānijā izdod koku krāvu.

«**Gauja**» ceļā ar propšiem no Rīgas uz Hulli.

«**Gaisma**» remontā Liepājas Kara ostas dokā.

«**Imanta**» brīvguļā Rīgā.

«**Kangars**» ceļā no Somijas ar kokiem uz Franciju.

«**Kandava**» Rīgā ieņem kokus uz Amsterdamu.

«**Konsuls P. Dannebergs**» ceļā no Rīgas ar kokiem uz Amsterdamu.

«**Kuldīga**» Rīgā izdod ogļu krāvu.
 «**Kuhrs**» Bordeaux izdod koku krāvu.
 «**Kaupo**» Gentē izdod koku krāvu, pēc kam dosies uz Cardiffu un no turienes ar ogļu krāvu uz Lisaboni.
 «**Kurbads**» ceļā uz Dancigu pēc oglēm Somijai.
 «**Kalpaks**» Rīgā atjauno klasi.
 «**Kokness**» Rīgā brīvgulā.
 «**Krīvs**» pienācis Prestonā ar krāvu no Susa un Orānas.
 «**Laimdota**» Rīgā izdod ogļu krāvu.
 «**Linhope**» Uuras ostā (Somijā) uzņem krāvu.
 «**Lia**» Nantē izdod kokus, pēc kam ieņem dzelzis priekš Gdynia.
 «**Margarete**» Kotkā ieņem kokus uz Genti.
 «**Onda**» Leningradā gaida uz krāvu.
 «**Percy**» brauc zem īres līguma starp Angliju un Zviedriju.
 «**Regent**» ceļā no Rīgas uz Genti.
 «**Rauna**» Rouenā izdod kokus, un tad no Dancigas ar oglēm dosies uz Liepāju.
 «**Skrunda**» Ainažos ieņem kokus priekš Holandes ostām.
 «**Saule**» Dancigā iekrauj koku krāvu, ar kuŗu dosies uz E. C. C. P.

«**Spīdola**» Rouenā izdod koku krāvu.
 «**Sigulda**» ceļā no Rīgas uz Genti ar kokiem un liniem, pēc kam Dancigā ieņems ogles Rīgai.
 «**Skauts**» ceļā no Calais balastā uz Rīgu.
 «**Sports**» Rīgā ieņem propsus un dosies uz Calais.
 «**Turaida**» Rīgā uzņem kokus un dosies uz Amsterdamu.
 «**Venta**» ceļā no Rīgas uz Dancigu pēc daļas kravas, un dosies uz Bostonu.
 «**Vaidava**» Amsterdamā izdod kokus, pēc kam Dancigā ieņems ogles un nāks uz Rīgu.
 «**Velta**» ceļā no Rouenas uz Dancigu pēc oglēm Rīgai.

Vēstulnieks.

N a i a d' a m. «Jūrniekam» vajadzīgi galvenā kārtā raksti par jūrniecības lietām un arī literāriskā daļā dodam priekšroku jūrnieku romāniem un stāstiem.

Atbild. redaktors-izdevējs: **J. Kreicbergs**
 Redakcijas vadītājs: **Viktors Kalniņš.**

Nākošais (oktobra) numurs iznāks 15. oktobrī

Saturs.

	lpp.
Inž. I. L. de Franka grāmata „Taupība kurināmā patēriņā tvaika katlu ierīcēs“.	257
Jūrniekiem sava slimo kase.	258
Ārzemju prese par mūsu kuģniecību.	259
Pārmaiņas pasaules tonnāžā. M. K.	260
Kuģu ornāmenti. K. Škerbergs.	261
Pasaулslavenā rekordista angļa Henri Sigreva nāves brauciens.	Kapt. Rein. Bernhards. 263
Rādiotelegrafisti un kuģu virsnieki. Jānis Delle.	264
Magnētiskā kompasa mazā vārdnīca. Jūrskolotājs P. Neimanis.	266
Darba apstākļi un atalgošana kuģu virsniekiem Krievijas braucienā. Stūrmanis.	273
Rādiobāka. Rādiotelegrafists.	273
Ko mums māca ilgstošā krīze. V. Kalniņš.	276
Literāriskā daļa:	
Jenķis Kārlītis. V. Kalniņš.	278
Buŗu sports	282
Latvijas jachtkluba eksternā Daugavas regate.	282
„Amerika pokāla“ sacikste.	284
Ziņas un aizrādījumi	285

Kuģniecības
kantoris un aģentūra
P. Dannebergs

Rīgā, Brēmiešu ielā 5, dz. 5.

Tālruni: 23570, 21968, 23493.

Nodaļa:

Ventspilī,
Lielā ielā Nr. 11,

tālruni: 1-16 un 1-71.

Telegrammu adr.: „DANNEBERGS“



Velkoņi: „Kaija“ 180 J. H. P.

„Akots“ 110 J. H. P.

A. KALNIŅŠ

kuģu piefraktēšanas
un aģentūras kantoris

Rīgā, Valdemāra ielā 17

Tālruni: kantori 29231

privātie 26658

Piefraktēšana un kladierēšana pēc darba laika tālr. 33415.

Nodaļa:

Ventspilī, Kuldīgas ielā № 15.

Telegrammu adrese: AKALNIN-RIGA.

Kuģniecības firma

„Brāļi Seeberg“

RĪGĀ



Nodaļas:

Liepājā un Ventspilī.

Telegr.: adr. „SEEBERG“.