



# LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2020





**LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA**

LATVIJAS JŪRNICĪBAS  
**GADAGRĀMATA**  
2020

28. grāmata

**RĪGA 2021**

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Tālr. 29229063

E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmā vāka foto: Shutterstock.com

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, G. Dieziņa, S. Kočānes, A. Freibergas, N. Smaljšinska, R. Mūrnieka, J. Budreikas foto un foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, "Novikontas", "CSM Baltija", Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, "Gulf of Riga Regatta", "Tēvijas Sarga", "Jūras Informācijas", "Latvijas jūrniecības gadagrāmata", MVPŠ Jūras spēku Mācību centra arhīva, kā arī foto no Ivara Brauna, Naura Upatnieka, Ilzes Bernsones, Ulda Kariņa, Aleksandra Nadežņikova, Edgara Gļauņenko, Ingus Bajinska, Aināra Vimbas, Imanta Nartiša, Ulda Ozola, Matisa Stipnieka, Ģirta Sarjas personīgā arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnīeks” informācija.

LJA informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne.

Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2020” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība





# GLĀBŠANAS RIŅĶA FAKTORS

2020. gadā Covid-19 pandēmija mūs izsita no ierastā ritma un rutīnas. Vēsturē tas paliks kā gads, kas visu pasauli nolika uz pauzes: slēgtas robežas un avioreisi, aizvērtas skolu, biroju, teātru un vēl daudzu citu namu durvis. Neviens īsti nezināja, kā vajadzētu rīkoties, ko darīt un kādus lēmumus pieņemt. Pasaulei un katram tās iemītniekam pēkšņi bija vajadzīgs tāds kā glābšanas riņķis, lai izpeldētu no pandēmijas atvara.

Tā jau tas ir, ka ikdienas rutīna iemidzina modrību un pieradina pie domas, ka viss ir tik labi zināms un pārbaudīts, mehānisms darbojas, nekādu pārsteigumu. Tomēr pandēmija ieviesa savas korekcijas, un ārkārtas situācija parādīja, ka pašapmierinātībai un pašpārliecībai zūd pamats zem kājām, kad runa ir par vajadzību rīkoties neordinārā situācijā.

2020. gadā Latvijas ostās ievērojami kritās kravu apgrozījums, piedevām kā Damokla zobens virs galvām karājās politiski virzītā ostu pārvaldības modeļa maiņa. Jūrniecības izglītība atkal kārtējo reizi stāvēja būt vai nebūt priekšā. Mūsu jūrnieki pildīja *key workers* pienākumus, pārstrādājot kontraktā noteikto laiku. Jūrniecības nozarei kopumā necik labi neklājās.

Kamēr ūdens mutē nesmeļas, parasti par glābšanas riņķi neviens nedomā un īsti pat nezina, kur tas ir nomētājies. Teiktais gan neattiecas uz jūrniekiem, jo katrs kārtīgs jūrnieks lieliski apzinās, ka jūra nepiedod nolaidību un paviršību, visam jābūt kārtībā un jāatrodas savās vietās. Arī glābšanas riņķim vienmēr jābūt pa rokai: stūres mājas tuvumā, pie katra borta, kuģa priekšā un aizmugurē. Drošībai, jo, ja nu kas atgadās, jābūt gataviem sniegt otram palīdzību.

Tātad uz kuģa valda kārtība, bet uz sauszemes cilvēki to diemžēl ievēro stipri mazāk. Gan jau izdarīs, ja ne šodien, tad rīt. Tiek dalītas interešu zonas, locīti likumi un pielāgoti tikumi. Visbeidzot viss tiek salaists tādā grīstē, ka nākas ķerties pie glābšanas riņķa, bet meklēt to sāk tikai tad, kad *ūdens jau smeļas mutē*. Uz sauszemes gandrīz vienmēr katrs pirmkārt domā par savu izglābšanos.

Ūdens policija Daugavas vidū apturēja kādu laivotāju. Pēc pārbaudes izrādījās, ka laivā nav glābšanas riņķa. Laivotājs taisnojās, sakot, ka viņam esot negrimstoša laiva, piedevām viņš tik ļoti labi peldot, ka glābšanas riņķis būtu pilnīgi lieks, bet policisti aicināja viņu apzināties, ka glābšanas riņķis reizēm ir vajadzīgs, lai palīdzētu otram.

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore



# PAUZE PĀRDOMĀM

**Kam ir jābūt, lai labāk sagatavotos iespējamajiem nākamajiem izaicinājumiem? Analītiķi un padomdevēji uzskata, ka ļoti noderīgi ir mācīties tieši no kļūdām, vai ir bijuši kādi pieņēmumi, kas noveda pie negatīva rezultāta. Ja tā, tad jāizstrādā plāns, kā turpmāk līdzīgas situācijas nepieļaut. Un tas attiecas uz visiem līmeņiem: politiku, plāniem, procedūrām, lēmumiem, instrukcijām, norādījumiem un vēl daudz ko citu. Jo plašāka un detalizētāka informācija, jo lielāka pievienotā vērtība sistēmas uzlabošanai. Vārdu sakot, visa pamatā ir zināšanas, plāni, prakse un atkārtošana.**

LJA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks atzīst, ka nu jau vairāk nekā gadu liela daļa pasaules uzmanības ir pievērsta Covid-19 pandēmijai, bet tas nenozīmē, ka citi svarīgi jūrniecības jautājumi ir izzuduši, tāpēc arvien aktuālāks kļūst jautājums, kāda būs jūrniecības industrija pēc pandēmijas, jo izaicinājumu jūrniecībai netrūks arī nākotnē.

Par rūgtu šodienas mācību un vielu pārdomām nākotnē kalpo visas tās problēmas, kas pandēmijas apstākļos bija saistītas ar kuģu apkalpju maiņu. Ja kuģu apkalpju maiņas procedūras bija izstrādātas un ideāli piemērotas parastajās ikdienas rutīnas situācijās, tad Covid-19 uz šīm pašām procedūrām liek paskatīties savādāk un uzdot jautājumu: vai ir kāds rezerves plāns, kas nepieciešamības gadījumā ļautu mainīt sistēmu pat vienas nakts laikā?

Lai arī esam uzlikti uz pauzes un dzīvojam attālināti, pati dzīve taču turpinās, procesi pasaulē un Latvijā *procesējas*. Covid-19 pandēmija ir ļoti skaidri izgaismojusi globalizācijas ēnas puses, un visi pēkšņi ir aptvēruši, ka bez Ķīnas praktiski nevar izdzīvot, jo pasaules patēriņu saražo ķīniešu lētā darbaspēka armija. Bet tas, kā būtu teicis mūsu premjers, draugi, nav labi! Kuģu apkalpju maiņa, digitalizācija, kibernetiķi, no CO2 izmešiem brīva degviela, attālināta pakalpojumu sniegšana, drošība un kuģošanas drošība – tās bija visvairāk apskatītās pasaules jūrniecības tēmas, par kurām diskutēja vebināros un rakstīja starptautiskajā jūrniecības nozares presē.

## KAS NOTIKS AR LATVIJAS OSTĀM?

Tikai loģiski, ka arī Latvijā atbalsojās pasaules aktuālās tēmas, bet pie mums turpinājās arī iekšējo problēmu risināšana, piemēram, nerima kaislības ap lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu.

Ja atceramies, tad 2019. gada 9. decembrī, balstoties uz tā dēvēto Magnītska likumu, ASV OFAC par korupciju noteica sankcijas Ventspils mēram Aivaram Lembergam un četrām ar viņu saistītām juridiskām personām – Ventspils



brīvostas pārvaldei, Ventspils attīstības aģentūrai, Biznesa attīstības asociācijai un Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai. Reaģējot uz Ventspils brīvostas iekļaušanu sankciju sarakstā, Saeimai vajadzēja tikai pāris dienas, lai grozītu Likumu par ostām, nododot Ventspils brīvostu un arī Rīgas brīvostu tikai valsts



pārziņā. Tā nu pašvaldību pārstāvjiem tika liegta dalība ostu pārvaldībā un visu jautājumu izskatīšana un lemsana nodota četru ministriju – Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas, kā arī Vides un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvju pārziņā. Pusgadu vēlāk, tā ap vasaras vidu, satiksmes ministrs Tālis Linkaits savā tviterī rakstīja “Vakara pārdomas par to, kas kopīgs ostām un slaucamām govīm”, un pauda viedokli, ka, lai gan ir paveiktas daudzas labas lietas, no ostu ieņēmumiem Ventspilī un Liepājā subsidēta jaunu ražotņu izveide, piesaistīti kvalitatīvi investori, tomēr: “Diemžēl osta nereti bijusi kā slaucama govys, kurai svaigu zālīti saplūc tikai tik daudz, lai piens straumīte neapstātos. Ja līdz šim daļu investīciju varēja finansēt no ES fondiem, tad nākamajā periodā tādu iespēju nebūs un ostai būs jāpelna pašai. Ostu pārvaldības modeļa maiņa ir tieši par to: jābeidz slaukt un jāsāk strādāt! Esmu ieinteresēts, lai šajos pietiekami grūtajos apstākļos ostas izmantotu savus resursus maksimāli efektīvi, lai ostu vadība un menedžments būtu profesionāli, nevis politiski vai ierēdnieciski ieceltas personas.”

## **OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA TOMĒR BUKSĒ**

2020. gada sākumā satiksmes ministrs skaidroja, ka ostu pārvaldības modeļa koncepta pamats ir pārveidot administratīvo vienību – ostas pārvaldi – no atvasinātas juridiskās personas par uzņēmumu, un pauda viedokli, ka 2021. gada otrajā pusē jau varēs redzēt jauno ostu darbību. Tik gludi gan pārvaldes modeļa maiņa uz priekšu nevirzījās, jo pašā valdības koalīcijā nebija vienprātības, kādam tad isti modelim vajadzētu būt, un arī pašvaldību un ostnieku iebildumus, lai kā negribētos, tomēr nācās uz klausīt. Ostas uzņēmēji pauda bažas, ka jaunais pārvaldības modelis varētu nostādīt biznesu nevienlīdzīgā situācijā, jo privātajām investīcijām grūti sacensties ar valsts naudu, tāpat lieko Latvijas ostu pārvalžu pārveide par komersantiem var novest pie nozares sabrukuma.



Tas, ka viņu bažām varētu būt pamats, nolasāms no satiksmes ministra teiktā: "Iespējams, valstij vajadzētu investēt ostu termināli, lai nodrošinātu, piemēram, Baltkrievijas kravu plūsmu. Būtu ļoti labi, ja valsts īpašumā būtu kāds no termināļiem, jo, piemēram, Baltkrievija ir pieradusi strādāt ar valsts garantijām un ar valsts īpašumā esošām struktūrām. Gadījumā, ja tiešām situācija izvērsas tāda, ka ir kravas un ir vēlme tās nosūtīt, bet nav termināļu pretī, kas būtu gatavi tos kravu apmērus apkalpot, tad valstij būs jāskatās, kur investēt. Es, protams, vēlētos, lai process notiek ātrāk, bet tas ir privāta termināļa lēmums. Tehniskas iespējas organizēt Baltkrievijas naftas piegādi ir gan Rīgas un Ventspils ostās, gan vienā terminālī arī Liepājas ostā." Bet ziņu aģentūrai LETA satiksmes ministrs atzinās: "Ja mēs redzam, ka kaut kādu akcionāru politisku iemeslu dēļ šīs tehniskās iespējas netiek izmantotas, tad Latvijas valstij ir jāmeklē citi risinājumi, kādā veidā tomēr nodrošināt kravu plūsmu, kas ir gan Latvijas valsts interesēs, gan mūsu tranzīta nozares interesēs. Viens variants ir – ja termināļu īpašnieki pretojas un meklē dažādus argumentus, lai šo kravu plūsmu nenodrošinātu, Latvijas valstij ir jāmeklē pretargumenti, tai skaitā jāveic iespējama rīcība pret šiem termināļiem. Ja mēs tuvākajā laikā neredzēsim progresu šajās sarunās, tad meklēsim kādu risinājumu. Tehniski jaunu termināli veidot nav iespējams, tāpēc tā būtu tāda juridiska konstrukcija, kas ļautu mums izmantot to termināļu iespējas, kuri paši to nevēlas darīt."

Neapskaužamā situācija Ventspilī, kad brīvostas pārvalde un pilsētas dome, maigi sakot, nespēj rast kopīgu valodu, iezīmē scenāriju, kas notiek, ja pašvaldību noliek pie ratiem un tā vairs nav tiesīga piedalīties ostas lēmumu pieņemšanā. Lūk, daži apgalvojumi un atspēkojumi.



## **VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDES APGALVOJUMS**

"Par laimi, Ventspils brīvostas pārvaldei pagaidām ir izdevies pārlicināt uzņēmējus neatteikties no Ventspils kā atrašanās vietas. Taču šī ir bezprecedenta situācija Ventspils industriālās teritorijas attīstības vēsturē. Nevien investors nebūs ar mieru sākt uzņēmējdarbību vietā, kur garantēts tikai gadu ilgš nomas līgums. Caurspīdīgi, pret visiem investoriem vienlīdzīgi noteikumi ir ārkārtīgi būtiski investīciju piesaistē."

## **ATSPĒKOJUMS**

Dome pēdējo vairāk nekā 20 gadu laikā ir pierādījusi, ka Ventspils brīvostas teritorija ir viena no pievilcīgākajām vietām investoriem visā valstī. Iepriekšējos



gados, kad Ventspils brīvostā bija pārstāvēta arī pašvaldība, brīvosta uzbūvējusi deviņas un iesākusi būvēt vēl trīs ražošanas ēkas, radīts aptuveni 2000 jaunu, kritiski svarīgu darba vietu, lai kompensētu prognozējamo kravu apjomu un darba vietu samazinājumu ostas termināļos. Šo situāciju ar nepieciešamību sakārtot īpašumu jautājumu radīja izmaiņas ostu pārvaldībā, bet tā nebija pašvaldības iniciatīva mainīt to ostu pārvaldes modeli, kas līdz tam sevi bija apliecinājis kā efektīvu un labu jau no 1994. gada. Ja dome nav pārstāvēta brīvostas valdē un nevar ietekmēt lēmumu pieņemšanu, tai ir pienākums rūpēties par savu īpašumu kā labam un rūpīgam saimniekam. To var izdarīt, sakārtojot dalītā īpašuma jautājumus. Par lēmumu slēgt pagaidu zemes nomas līgumus uz gadu, līdz īpašumu jautājumu sakārtošanai, ir informēti arī potenciālie investori.

## **VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDES APGALVOJUMS (22.12.2020.)**

“Neizprotamas pašvaldības nostājas dēļ ir apdraudēti vairāki jauni investīciju projekti, kas attiecīgi ne tikai grauj Ventspils brīvostas un Ventspils pilsētas reputāciju, bet galvenokārt nozīmē atsacīšanos no potenciālām jaunām darba vietām un nodokļu ieņēmumiem valsts un pašvaldības budžetā.”

## **ATSPĒKOJUMS**

Dome kategoriski noraida viltus ziņu par to, ka nav ieinteresēta investoru piesaistē un jaunu darba vietu radīšanā. Ar savu attieksmi, nerealizējot jau atbalstītu VATP rūpnieciskās ēkas Nr.8 projektu, jaunā brīvostas valde skaidri parādīja, ka ražošanas attīstība un jaunu darba vietu radīšana nav tās prioritāte. Tādēļ dome pieņēma lēmumu izveidot pašvaldības iestādi “Ventspils osta”, kurai viens no darbības mērķiem būs investoru piesaiste un jaunu darba vietu radīšana, izmantojot pašvaldības īpašumā esošās ēkas un zemi.

Lai nerastos pārpratums: šī “Ventspils osta” nav tas pats, kas ‘Ventas osta’, un, protams, nav arī tas pats, kas Ventspils brīvosta. Tā nu iznāk, ka Ventspilī tagad ir pavisam trīs dažādas institūcijas, kas pretendē uz vienas ostas pārvaldību: pašvaldība – “Ventspils osta”, valdība – “Ventas osta” un īsti nezin kas – Ventspils brīvosta.





Ventspils brīvostas mājas lapā var lasīt: “Tā vietā, lai pie sarunu galda pārrunātu neskaistos jautājumus un atrastu labākos sadarbības risinājumus kopīgu mērķu vārdā, Ventspils pilsētas dome turpina publisku diskreditējošu polemiku, kas neatgriezeniski grauj Ventspils pilsētas un Ventspils ostas tēlu. Šāda pašvaldības aktivitāte ir ja ne apzināti kaitnieciska, kam, protams, negribētos ticēt, tad vismaz bērnišķīgi muļķīga.”

## **KAS ĪSTI IR “VENTAS OSTA”?**

Ārlietu ministrijas mājas lapā saistībā ar ASV sankcijām bija uzdots jautājums: “Vai saistībā ar ASV Ārvalstu aktīvu kontroles biroja (ASV OFAC) 2019. gada 9. decembrī noteiktajām sankcijām personas drīkst turpināt sadarbību ar Ventspils brīvostas pārvaldi un Ventspils brīvostu?” Atbildē melns uz balta rakstīts: “ASV OFAC noteiktās sankcijas pret Ventspils brīvostas pārvaldi un Ventspils brīvostu tika atceltas 2019. gada 18. decembrī, un Ventspils brīvostas pārvalde, Ventspils brīvosta un uzņēmumi, kas darbojas ostā, var netraucēti turpināt darbu.” Taču dienu iepriekš, 2019. gada 17. decembrī, valdība atbalstīja Satiksmes ministrijas rosinājumu dibināt jaunu kompāniju – “Ventas osta”, kas, pēc satiksmes ministra domām, būs tā institūcija, kas glābs Ventspils ostu un tās pastāvēšanu, nodrošinās Ventspilī esošās ostas teritorijas pārvaldīšanu un apsaimniekošanu. “Ventas ostas” juridiskā adrese ir Rīga, Gogoļa iela 3, kas ir arī Satiksmes ministrijas juridiskā adrese, bet pamatkapitāls 35 tūkstoši eiro, un tā par 100% ir valsts līdzdalība. Bez konkursa iecelta valde un padome jaunajā uzņēmumā “Ventas osta”. Amatos nonāk pārsvarā ministriju ierēdņi, kam ar ostu biznesu nav bijusi saskare.

SM skaidroja, ka līdz jaunā ostu pārvaldības modeļa noteikšanai, kā rezultātā tiku pieņemts lēmums par Ventspils brīvostas pārvaldes reorganizāciju vai likvidāciju, nepieciešams noteikt procedūru par sadarbību starp Ventspils brīvostas pārvaldi un “Ventas ostu”, lai veiktu Ventspils brīvostas valdījumā nodotās un īpašumā esošās kustamās un nekustamās mantas inventarizāciju un sagatavotu priekšlikumus SM par valsts zemes, akvatorijas un ostas kopējo hidrotehnisko būvju nodošanu “Ventas ostas” valdījumā. Atbilstoši tam nolikums paredz izveidot Ventspils brīvostas pārvaldes un “Ventas ostas” kopīgu komisiju, kas veic Ventspils brīvostas pārvaldes valdījumā nodotās un īpašumā esošās kustamās un nekustamās mantas inventarizāciju un sagatavo priekšlikumus SM par valsts zemes, akvatorijas un ostas kopējo hidrotehnisko būvju nodošanu valdījumā “Ventas ostai”. SM skaidro, ka nekustamie īpašumi “Ventas ostai” tiks nodoti pēc veiktajām konsultācijām ar Eiropas Komisijas atbildīgajiem speciālistiem par rīcības atbilstību komercdarbības atbalsta kontroles regulējumam. Ministrs sola ātru Ventspils ostas mantas inventarizāciju un tālāku nodošanu jaunajai kompānijai, kas strādās, ievērojot tikai labas pārvaldības metodes. Ierēdņus nomainīs profesionāļi, un oligarhu pārvaldītajā Ventspilī sāksies jauni laiki.



Situāciju raksturo AS “Ventas osta” valdes locekles Baibas Vilipas teiktais: “Faktiski jau mēs esam tādi apstākļu upuri. Tāpēc, ka ir šīs divas institūcijas, un sanāk, ja tā skatās globālāk, arī ilgtermiņā strādā divi saimnieki vienā teritorijā.” Bet “Ventas ostas” padomes locekle Iveta Zalpētere teica: “Šobrīd mēs darām tās lietas, kas jādara attiecībā uz padziļināšanas darbiem, lai varētu ienākt kuģi ostā. Brīvosta... Brīvosta to varētu darīt, protams, ja tāds ir politiskais lēmums, ka tas viņiem jādara.”

Viss tomēr ir diezgan saputroti un samudžināti, un pašlaik tā arī neviens vairs īsti nesaprot, kas ar ko nodarbojas, ko kuram kāds nodod, ko iegulda un atbalsta.

Tā vien šķiet, ka satiksmes ministra Linkaita optimismam par ātru ostu pārvaldības modeļa reformēšanu tomēr nav bijis diži stingrs pamats.

## AR CIENĀPILNU SKATIENU PAGĀTNĒ

2020. gads bija tāds kā atskaites punkts Latvijas jūrniecības izglītībai, kam jaunākajos laikos, vismaz pēdējos desmit gados, īpaši viegli nav klājies:

no vienas puses, valsts politika, kas ir apšaubījusi Latvijas Jūras akadēmijas suverenitātes vajadzību, ik pa laikam piedraudot ar pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei, bet, no otras puses, pašu Latvijas jūrniecības mācību iestāžu nespēja rast kopīgu valodu, lai vienotos par kopīgu jūrniecības izglītības politiku, kuras pamatā ir kopīgs darbs



vienota mērķa sasniegšanai. Katrs aizstāv savas pozīcijas, nu gluži kā ierakumos, tikai žēl, ka novilkta frontes līnija ir Latvijas intereses.

Neidealizējot notikumus pagātnē, bet runājot tikai par faktiem, varam būt lepni – 1920. gada 28. novembris Latvijas jūrniecības izglītībai ir vēsturiska diena, jo tieši šajā dienā tika atklāta pirmā jūrskola brīvajā Latvijas Republikā – Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Deviņdesmito gadu sākumā dzīvi vēl bija jūrskolas absolventi, sirmi kapteiņi un mehāniķi, par kuriem vēsturniece Ilze Bernsone stāstīja: “Dzima doma rīkot salidojumus, mēģinot sapulcināt Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus. Mani brīdināja, ka Rīgā tas neies cauri un to neizdosies realizēt, jo aizliegs Drošības komiteja. Ainažos



jā, bet Rīgā ne. Pirmos salidojumus organizēju svētdienās, un mana pirmā direktore Līvija Blūmfelde, kura bija inteligences un gudrības kalngals, vienmēr piedalījās šajos pasākumos, tāpat kā Klāra Radziņa, kura direktores amatā no-mainīja Līviju Blūmfeldi. Vecajiem valdemāriešiem šie pasākumi patika. Es viņus visus uzrunāju par kapteiņiem, bet vēlāk gan izrādījās, ka visi nebūt nav kapteiņi. Bieži vien tie klusākie vēlāk kļuva par pašiem nozīmīgākajiem, bet man kā muzeja darbiniecei īstais darbs sākās jau pēc salidojuma. Pagāja laiciņš, kāds zvana un saka: jūs teicāt, ka muzejam būtu vajadzīgs un interesētu tas un tas. Un tā pa vienam ar šiem cilvēkiem tikos, un teikšu atklāti, ka viņi man kļuva par kaut ko daudz vairāk nekā tikai vecajiem jūrniekiem. Šie vecie jūrnieki kļuva par draugiem, kaut piederēja manu vecāku paaudzei, un no viņiem muzejā ienāca *super* kolekcijas. Pirmajā brīdī liekas necils papīrītis, bet izrādās, ka ļoti vērtīgs dokuments. Muzejā ienāca neskaitāmi daudz fotogrāfiju. Bet bija arī materiāli vērtīgas lietas, piemēram, Paula Brašķa zelta pulkste-nis, ko viņš saņēma kā labākais absolvents, beidzot Valdemāra jūrskolu. Visus tos valdemāriešus, kuri dzīvoja Latvijā, es ne tikai zināju pēc vārda un uzvārda, bet personīgi pazinu.”

Nu arī Ilze pati pievienojusies valdemāriešiem un, kuģojot aizsaules jūrās, var izrunāt mūžības jautājumus. Valdemāra jūrskolas vietā tagad uzlikts piemiņas akmens, bet muzeja krājumos un Jūrnieceības gadagrāmatās dokumentētas liecības gan par pašu skolu, gan tās audzēkņiem, gan arī par notikumiem un vēstures likločiem, kuriem cauri gāja valdemārieši. Nebūs pārspilēts, ja teikšu, ka lielākais Valdemāra jūrskolas pētnieks ir Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja speciālists Aigars Miklāvs, kurš veltījis desmit gadus, pētot Valdemāra jūrskolas vēsturi un absolventu dzīves gaitas. Aigara pētījums nu iegūlis piecsimt lappusēs, bet pats autors mēģina atrast finansējumu grāmatas izdošanai. Ja nu kāds sajūt aicinājumu finansiāli palīdzēt, tad viņš tiek miļi aicināts.

Par daudzām ar Valdemāra jūrskolu saistītām lietām mēs uzzinām no tālbraucēja kapteiņa Arvīda Ludevika atmiņām. Lūk, ko viņš raksta par pašu skolas ēku:

“Skolas trīsstāvu celtnē bija mūrēta no ķieģeļiem. Pirmajā stāvā bija dzīvokļi skolotājiem un apkopējai, kā arī viena klase. Otrajā stāvā – skolas kanceleja, direktora dzīvoklis, skolas klases un laboratorijas ar dažādiem navigācijas un astronomijas instrumentiem. Trešajā stāvā bija divi dzīvokļi skolotājiem un jau minētās kopmītnes. Virs jūrskolas celtnes lēzenā jumta bija izbūvēts cilindveida paaugstinājums ar margām, kur zvaigžņotās naktīs nākamie kuģu vadītāji ar sekstantiem uz mākslīgā horizonta (traukā ielieta dzīvsudraba vai eļļas) observēja zvaigznes un praktizējās vietas noteikšanā. Vietu noteica arī pēc mēness un saules.

Celtnē bija izskatīga un no trīs pusēm Daugavas ūdeņu apjozta. Katrs stāvs veidots ar garenisku koridoru ēkas vidū. Stāvus savstarpēji savienoja platas,





lēzenas betona kāpnes. Klasēs sienas krāsotas cilvēka auguma augstumā melnā krāsā, kuras mācību laikā tika izlietotas arī par tāfelēm rakstīšanai un zīmēšanai ar baltu krītu. Vienā mācību klasē bija izvietoti vairāki kuģu modeļi, no kuriem viens bija piestiprināts tieši virs skolotāja krēsla.”

Kapteinis Ludeviks stāsta arī par to, ka pilns mācību laiks skolā kā kuģu vadītājiem, tā arī kuģu mehāniņiem bija četri gadi. Pēc skolas pilna kursa beigšanas kuģu vadītāji saņēma apliecību tālbraucēja kapteiņa diploma saņemšanai ar noteikumu par stūrmaņa stāža izbraukšanu tālos jūras braucienos. Attiecīgas apliecības izsniedza arī kuģu mehāniņiem. Pabeidzot tikai skolas otro kursu, kuģu vadītāji saņēma apliecību, ar kuru varēja saņemt tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, bet mehāniņi – kuģu mehāniņa trešās šķiras diplomu.



Uz K. Valdemāra jūrskolas jumta.  
Arvids Ludeviks (no kreisās), Teodors  
Silgailis un Arturs Bekmanis.



Jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3.kursa  
audzēkņi, 1935./36. mācību gads.  
A. Ludeviks 1. rindā pirmās no labās.

## JĀMĀCĀS PLAŠĀK DOMĀT

1984. gada 15. aprīlī Egons Līvs rakstīja: “Mana pārlicība paliek: latviešiem jācēnšas pēc jūrnieceības izglītības. Ne tikai tādēļ, ka šodien tāljūras darbiem vajadzīgas gan prasmīgas rokas, gan gudras galvas, bet jāredz pasaule – jāsalīdzina, jāamācās plašāk domāt.”

Jāmācās plašāk domāt. Šī Egona Līva atziņa arī šodien ir dzīva. Bet visādi citādi savā ikdienā noprojām turpinām būt skrējienā, būt ļoti aizņemti, svarīgi, un katrs pats noņemamies ar savu taisnību. Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns teica, ka mēs, cilvēki, esam kārdināti būt aizņemtības ritenī, bet mūsu ikviena personīgā atbildība vispirms ir rūpēties par sevi, par savu ģimeni un dienestu, būt atbildīgam un gādāt par sevi, tai skaitā arī garīgajā jomā, ikvienam piedzīvot labo un mīlēt visus cilvēkus. To jums visiem arī novēlu! ■

Anita Freiberga



# JŪRNICĪBAS NOZARES 2020. GADA NOTIKUMU TOP 10

**Latvijas Jūras administrācija jau devīto gadu aicināja jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā.**

**Apkopojot iesniegtos priekšlikumus, aktuālākie notikumi Latvijā sarindojas šādā secībā:**

1. Covid-19 pandēmijas radītie sarežģījumi. Kruinga kompāniju asociācijas biedri atzinīgi novērtē sadarbību un informācijas apmaiņu starp kruingkompānijām.

2. “Novikontas” Jūras koledža sāk koledžas ēku būvniecību; pabeigta pirmā kārtā – baseina ēka, pirmais šāda veida komplekss Baltijā.

3. IZM atbalsta jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu.

4. Top lielo ostu pārvaldības modeļa maiņas projekts.

5. Dramatisks kravu kritums visās Latvijas ostās.

6. Pāreja uz Baltijas jūras vertikālo atskaites sistēmu BSCD2000 (LAS-2000,5).

7. Latvija atkārtoti apliecina savu piederību IMO STCW un PMoU *baltajiem* sarakstiem.

8. Tiek apturēta prāmju līnija Rīga – Stokholma.

9. Krišjāņa Valdemāra 195. dzimšanas diena.

10. Pilnīgs mencu zvejas aizliegums Baltijas jūrā.■





# VIA LATVIA PĀRSTĀV TRANSPORTA NOZARI FORUMĀ “TRANSPORTA NEDĒĻA 2020” MASKAVĀ

No 2020. gada 18. līdz 20. novembrim Latvijas transporta nozare piedalījās Maskavā notiekošajā Krievijas transporta nozares nozīmīgākajā ikgadējā pasākumā “Transporta nedēļa 2020”, kura ietvaros notika transporta nozares izstāde un forums. Latviju ar vienotu zīmolu VIA LATVIA šajā forumā pārstāvēja Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ, Ventspils brīvosta, VAS “Latvijas dzelzceļš”, starptautiskā lidosta “Rīga” un VAS “Latvijas pasts”, bet Latvijas standā transporta nozari pārstāvēja Satiksmes ministrijas transporta atašējs Krievijas Federācijā Anna Bacanova un VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvniecības Maskavā vadītājs Andrejs Bite. Visu izstādes laiku VIA LATVIA uzņēmumu pārstāvji interesentiem nodrošināja detalizētu informāciju tiešsaistes formātā.



19. novembrī Latvijas standu apmeklēja Latvijas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Krievijas Federācijā Māris Riekstiņš (otrais no labās).

Akcentējot transporta nozares nozīmīgo lomu mobilitātes nodrošināšanā Covid-19 pandēmijas laikā, “Transporta nedēļas 2020” pasākumi norisinājās klātienē. Izstādē piedalījās vairāk nekā 100 dalībnieku, tai skaitā Krievijas federālās aģentūras, valsts korporācijas, privātā biznesa kompānijas, kā arī ārvalstu kompānijas un citas ar transporta jomu saistītas organizācijas.■



## “LATVIJAS ŽURNĒCĪBAS GADAGRĀMATAI” 30

### **GADAGRĀMATAS IZDOŠANAS INICIATORI, IZDEVĒJI UN UZTICAMĀKIE AUTORI**

**Mākonī:** fotogrāfs Valdis Alberts (no kreisās), pirmais redaktors Arvis Pope, rakstnieks Egons Līvs, viens no LJS valdes priekšsēdētājiem Miķelis Elsbergs.

**Kuģī** (no priekšgala): pirmais LJS valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts, tagadējais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un autoru kolektīvs: Iveta Erdmane, Ilze Bernsone (nu jau arī mākonī), Sarma Kočāne, Andris Cekuls, Dāvis Beitlers, Inta Kārklīņa, Aigars Miklāvs, Normunds Smajņskis, literārā redaktore Valda Rūtiņa, Roberts Gailītis, Gints Šimanis, Āris Freibergs, Uģis Kalmanis (nu jau arī mākonī), datormākslinieks Kaspars Vēveris un Anita Freiberga. Mākslinieka Agra Liepiņa zīmējums.



## GADA JUBILĀRI

### RĪGAS OSTAI 820

Rīgas ostas ģeogrāfiskā atrašanās vieta Baltijas valstu centrā un galveno tranzīta koridoru Austrumi – Rietumi un Ziemeļi – Dienvidi krustpunktā kravu pārvadātājiem nozīmē ātrāko, drošāko un lētāko servisu. Rīgas osta piedāvā gan izdevīgus jūras, gan sauszemes savienojumus. Regulārās konteinerkuģu līnijas Rīgas ostu savieno ar lielākajām Eiropas ostām, savukārt regulārie konteineru vilcieni ļauj kravas ātri un operatīvi nogādāt tālāk uz Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Kazahstānu, Uzbekistānu, Afganistānu un Ķīnu.



### KRIŠJĀNIM VALDEMĀRAM 195

Latvijas jūrniecības pamatlicējam Krišjānim Valdemāram 2020. gada 2. decembrī apritēja 195 gadi.

“Grūti nākas iebraukt jaunu ceļu, un kas tik vien var tikt ar veciem ceļiem, tas jau pats zinās, sargies no jaunu ceļu ietaisīšanas. Latviešu tautai no tēvu tēvu laikiem, tā sakot, bij tikai pazīstami ceļi, kas veda uz mežiem, uz paša un kunga laukiem. Tagad ar to nepietiek, tautai jāietaisa ceļi pat pār pasaules lielu lielām jūrām.” Šī Kr. Valdemāra atziņa ir dzīva un aktuāla arī mūsdienās.



### KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA JŪRSKOLAI 100

Pirms 100 gadiem, 1920. gada 28. novembrī, Rīgā atklāja pirmo jūrskolu Latvijas Republikā, ko, atzīmējot latviešu tautsaimnieka, publicista un jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra (1825 – 1891) lielo ieguldījumu latviešu jūrniecības veicināšanā, nosauca par Krišjāņa Valdemāra jūrskolu.

## GADA KRĪZE

### JŪRNIKI – SITUĀCIJAS ĶĪLNIKI

Vairāk nekā 80% pasaules tirdzniecības apjoma pārvadā jūras transports, un šos jūras kravu pārvadājumus nodrošina aptuveni divi miljoni jūrnieku. IMO ziņoja, ka 2020.gada beigās bija apgrūtināta kuģu apkalpju maiņa: aptuveni 400 tūkstoši jūrnieku gaidīja krastā, lai pievienotos savam kuģim, un tikpat jūrnieku



pēc kontrakta beigām nevarēja atgriezties mājās. IMO ar apkārtrakstu Nr.4204 publicēja visaptverošu informāciju un izstrādāja noteikumus un vadlīnijas kuģniecības nozarei un dalībvalstu valdībām, lai atvieglotu apkalpju maiņas procesu.

## GADA PIEDZĪVOJUMS

### BALLĪTE BASEINĀ

“Novikontas” Jūras koledžā (NJK) atklāta jaunā mācību kompleksa pirmā kārtā. Kompleksa lielāko daļu aizņem baseins, kurā jūrnieki tiek sagatavoti izdzīvošanai un reaģēšanai ekstremālās situācijās. Baseinā iespējams modelēt dažādas situācijas, izmantojot viļņu ģeneratoru, gaismu un skaņu efektus, kā arī citas iekārtas. “Kuģa avārijas” gadījumā jālec ūdenī no dažāda augstuma platformām, augstākā no tām – astoņi metri, un šis uzdevums jāveic arī tumsā, vētrā, negaisā, lielos viļņos un tamlīdzīgi. Pēc lēciena





ūdenī jāiekļūst glābšanas plostā un jāveic arī citi vingrinājumi. Latvijas Jūras administrācijas vīri pieņēma izaicinājumu un metās gada piedzīvojumā – jaunajā “Novikontas” Jūras koledžas baseinā. Īss komentārs pēc sekmīgas glābšanas operācijas: “Uhū! Tā bija īsta baseina ballīte! Paldies visiem! Bija labs pārbaudījums pastrādāt labā komandā. Paldies par drošības atbalstu “Novikontas” komandai!”

## GADA GRĀMATA

### ĒVALDS GRĀMATNIEKS. “ZIEMEĻU KAPTEIŅA STĀSTI VAI NO ĀRKTIKAS LĪDZ JAMAIKAI”

Ko pieredzējis kapteinis var dot jaunam kapteinim? Labu stāstu par kapteiņa pieredzēto Ziemeļos, padomu dzīvei. Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks izdevis grāmatu, kas ir fantastisks notikums, jo rakstnieka talants nepiemīt katram. Saistošā un bagātā valodā uzrakstītais atmiņu stāsts ir laba ceļamaize topošajiem jūrnikiem, visiem, kas izvēlējušies savu dzīvi saistīt ar jūru. Grāmata latviešu un krievu valodā nopērkama visās grāmatnīcās.



## GADA AIZSTĀVĒŠANA

### KRISTAPS LŪKINS AIZSTĀVĒJA PROMOCIJAS DARBU

Varam būt lepni un gandarīti, Latvija ir kļuvusi bagātāka par vienu zinātni doktoru. 2020. gada 5. martā Latvijas Universitātes Pedagoģijas zinātnes nozares promocijas padomes atklātajā sēdē Kristaps Lūkins aizstāvēja savu promocijas darbu “Topošo jūrniecības speciālistu pašvērtēšanas un vērtēšanas modeļa izveide studijās” un ieguva zinātnes doktora (Ph. D.) grādu izglītības zinātnēs. LJA izlaidumā navigācijas pasniedzējs Kristaps Lūkins





absolventiem jautāja: “Kam domāts kājas mazais pirkstiņš?” Un pats uz šo jautājumu arī atbildēja: “Lai to sāpīgi varētu atstāt. Kāpēc jums to saku? Tikai tāpēc, lai atgādinātu, ka arī šķietami mazas lietas reizēm var nospēlēt vislielāko lomu.”



## GADA TITULS

### **KAPTEINIS EDUARDS RAITS – “GODA LIEPĀJNIEKS”**

Titulu “Goda liepājnieks” 2020. gadā piešķīra ilggadējam Liepājas ostas kapteinim, Liepājas Jūrnieceības kolekcijas pasniedzējam kapteinim Eduardam Raitam.

Ar ilggadējā ostas kapteiņa Eduarda Raita drošajiem un atbildīgajiem lēmumiem saistīta Liepājas kā tirdzniecības ostas atdzimšana pēc vairāk nekā 40 gadu pārtraukuma, kad šeit saimniekoja padomju karafloote. Toreiz, uzņemoties ostas kapteiņa pienākumus, tā bija liela uzdrīkstēšanās un drosmība.

Titulu “Goda liepājnieks” kā apbalvojumu piešķir par sevišķiem nopelniem Liepājas labā. Par nopelniem uzskatāms gan atsevišķs izcilis darbs, gan ilgstoša, priekšzīmīga un panākumiem bagāta darbība.



## GADA TRADĪCIJA

### **PIEMIN VISUS JŪRĀ GĀJĒJUS**

Latvijas burātāji, kuģotāji un jūrā braucēji 2020. gada 6. septembrī lika pamatu jaunai tradīcijai – pulcējās svinīgā piemiņas parādē, atceroties visus jūrā gājējus, kuri neatgriezās krastā. Latvijas Zēģelētāju savienība, kas ir šīs tradīcijas aizsācēja, 6. septembrī neizvēlējās nejauši, jo tas ir datums, kad 1992. gadā pulksten 18.30 cienījams un sabiedrībā zināms jahtas kapteinis Georgs Šmiguns deviņu ballu stiprā vētrā tika noskalots no jahtas klāja un jūra to aizsauca mūžībā.

## GADA TĒMA JŪRNIECĪBĀ

IMO 2021. gada pasaules jūrnieceības tēma: “Jūrnieki: kuģošanas nākotnes centrā”.





# KRIŠJĀNA VALDEMĀRA JŪRSKOLAI – 100

Pirms 100 gadiem, 1920. gada 28. novembrī, Rīgā atklāja pirmo jūrskolu Latvijas Republikā. Novērtējot latviešu tautsaimnieka, publicista un jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) lielo ieguldījumu latviešu jūrniecības veicināšanā, to nosauca par Krišjāņa Valdemāra jūrskolu. Jaunajai valstij, kurai bija divi gadi, bija nepieciešama sava jūrskola. Otro reizi Latvijas vēsturē latviešiem radās iespēja jūrniecības izglītību iegūt dzimtajā valodā. Pirmo reizi tas notika 19. gadsimta otrajā pusē, kad, pateicoties K. Valdemāra darbībai un idejām par tirdzniecības flotes kadru sagatavošanu, kā arī jaundibinātās Ainažu jūrskolas sekmīgai darbībai, 1867. gadā Krievijā pieņēma jaunu likumu par jūrskolām. 12 gadu laikā Latvijas teritorijā nodibināja 10 jaunas jūrskolas – Ainažos (1864), Dundagā (1869), Jēkabpilī (1869), Ventspilī (1871), Jūrkalnē (1872), Užavā (1872), Rojā (1873), Engurē (1875), Mangaļos (1876) un Liepājā (1876). Līdz 1902. gadam mācību valoda tajās bija latviešu. Pēc pieņemtā jūrskolu likuma darbojās arī Rīgas biržas komitejas Rīgas tālbraucēju jūrskola. Līdz Pirmajam pasaules karam jūrskolās Latvijā sagatavoja vairāk nekā 3000 diplomētu kuģu vadītāju. Karš pārtrauca to darbību. Jūrskolas, izņemot Rīgas tālbraucēju jūrskolu, evakuēja uz Krievijas iekšieni. Aizbrauca daļa jūrskolotāju un audzēkņu, evakuēja daļu inventāra, mācību līdzekļus, skolu arhīvus.



Krišjānis Valdemārs (1825–1891), latviešu tautsaimnieks, publicists, viens no jaunlatviešu kustības aizsācējiem, jūrniecības veicinātājs.

Jaunajai valstij bija jāatjauno pasaules kara un Neatkarības kara laikā sagraudā saimniecība, tai skaitā jūrniecība. Tirdzniecības flote bija cietusi lielus zaudējumus. 1914. gadā Latvijas ostās bija pierakstīti 333 kuģi (59 tvaikoņi, 270 burinieki, četri motorkuģi un motorburinieki, kopējā tonnāža 87 959 NRT), tie veidoja 44% Krievijas Baltijas jūras tirdzniecības flotes un 11% visas Krievijas tirdzniecības flotes tonnāžas. 1920. gadā Latvijas ostās bija pierakstīti 45 kuģi (pieci tvaikoņi, 39 burinieki, viens motorburinieks, 8915 NRT). Tas bija 10,1% no pirmskara neto tonnāžas. Lai atjaunotu tirdzniecības floti, bija nepieciešams tai sagatavot kuģu vadītājus un mehāniķus.



Lai atvērtu jūrskolu, Jūrniecības departamentam bija jāatrisina jūrskolotāju, mācību līdzekļu un telpu jautājumi. Jūrskolotāju jautājumu atrisināja 1920. gada oktobra sākumā, kad pēc Latvijas – Krievijas miera līguma noslēgšanas Rīgā atgriezās bijušās Mangaļu tālbraucēju jūrskolas skolotāji Alfrēds Žaggers, Ernests Kalniņš, Ērihs Breikšs, Kārlis Rudzis un Jēkabs Šmidts. Latvijā atgriezās arī bijušās Ventspils jūrskolas priekšnieks Krišjānis Freidenfelds. Viņi visi bija pieredzējuši skolotāji. E. Kalniņš un A. Žaggers darbu Mangaļu jūrskolā sāka 1903. gadā. Vēl lielāka pieredze bija vispārīzglītojošo priekšmetu skolotājam K. Rudzim, kurš skolā sāka strādāt 1900. gadā. 1905. gadā jūrskolā sāka strādāt Ē. Breikšs. J. Šmidts 1903. gadā sāka mācīt matemātiku Lubezeres sagatavošanas jūrskolā. Tajā pašā gadā par jūrskolotāju Ventspils tālbraucēju jūrskolā sāka strādāt K. Freidenfelds.

Lai audzēkņi varētu pilnvērtīgi apgūt mācību kursu, vajadzēja dažādus mācību līdzekļus. Liela daļa no tiem kopā ar jūrskolām bija evakuēti uz Krievijas iekšieni. Latvija miera sarunās ar Krieviju centās tos atgūt, taču sarunas bija neveiksmīgas. Vienlaicīgi Jūrniecības departaments apzināja un savāca Latvijā palikušos mācību līdzekļus. Daļu ieguva Liepājā un Ainažos, lielāko daļu atrada Jūrnieku namā Rīgā, kur līdz 1915. gadam darbojās Rīgas biržas komitejas jūrskola, kas netika evakuēta, tāpēc ēkā bija palikuši navigācijas instrumenti, kuģu un mašīnu modeļi, inventārs un bibliotēka. Daļu mācību līdzekļu, kā sektantus, radiotelegrāfa uztveršanas aparātu, Jūrniecības departaments un vēlāk jūrskola iepirka.

Grūtības sagādāja jūrskolai nepieciešamo telpu atrašana. Jūrniecības departaments izskatīja vairākas iespējas. Rīnužos, Daugavas krastā, stāvēja Mangaļu jūrskolas ēkas drupas. 1917. gadā krievu karaspēks, atkāpjoties no Rīgas, skolu bija nodedzinājis. Lai ēku atjaunotu, bija nepieciešami vismaz 80 000 latu. Neveiksmīga bija doma noturēt mācības vakaros kādā no Rīgas pamatskolām. Rīgas Jūrnieku nams, kas piederēja Rīgas biržas komitejai un kur pirms kara atradās arī jūrskola, kara laikā stāvēja tukšs un bija cietis kauju laikā. Ēkai bija nepieciešams remonts. Rīgas biržas komiteja piedāvāja Jūrniecības departamentam to iznomāt par 15 000 rubļu gadā. Beidzot telpas jūrskolai atrada Nikolaja ielā 1 a (tagad Krišjāņa Valdemāra iela). Ēka piederēja Finanšu ministrijai, un tajā bija brīvi muitas ierēdņu dzīvokļi.

1920. gada vasarā Jūrniecības departaments izstrādāja mācību programmu un noteikumus par jūrskolām. Par pamatu ņēma pirmskara Krievijas Likumu par jūrskolām. Ministru kabinets Noteikumus par jūrskolām apstiprināja 1920. gada 15. oktobrī. Nākamā gada 11. martā Satversmes sapulce pieņēma Likumu par jūrskolām. Skolas bija četrklasīgas ar viena gada kursu katrā klasē. Likumā bija norādīti mācību priekšmeti, kas jāietver programmās: 1) latviešu valoda (literatūra), 2) Latvijas vēsture, 3) Latvijas ģeogrāfija, 4) angļu valoda, 5) algebra, 6) ģeometrija, 7) "lidzenuma" ģeometrija, 8) fizika un ķīmija, 9) "brīvrokas"





“Ar šo apsolos izpildīt visus skolas noteikumus, rikojumus un man uzliktos pienākumus.”

Mācību maksa jūrskolā bija 20 latu gadā. Skolas Pedagogu padomei bija tiesības atbrīvot no tās līdz 25% audzēkņu. Lai mācītos II klasē, audzēkņiem bija jāuzrāda apliecība par I klases beigšanu un ka viņi nobraukuši jūrā ne mazāk par 24 mēnešiem, tai skaitā ne mazāk par sešiem mēnešiem uz buriniekiem. III klasē uzņēma audzēkņus, kas bija beiguši pirmās divas klases un jūrā nobraukuši ne mazāk par 36 mēnešiem, no kuriem uz buriniekiem ne mazāk par 12 mēnešiem. IV klasē uzņēma tos, kas ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu bija nobraukuši par stūrmaņiem ne mazāk par 12 mēnešiem uz tālbraucējiem kuģiem. Sekmīgi beidzot jūrskolas klasi, skolas vadība audzēkņiem izsniedza liecību un apliecību. Pirmajā bija semestru atzīmes mācību priekšmetos, eksāmenu un vispārējās atzīmes. Liecību parakstīja skolas priekšnieks un klases pārzinis. Tajā bija Pedagogu padomes lēmums par klases beigšanu vai atzīme par pēceksāmenu. Apliecībā par klases beigšanu bija tikai vispārējās atzīmes. To parakstīja visi Pedagogu padomes locekļi. Nobraucot noteiktu laiku jūrā, Jūrnieceības departaments izsniedza atbilstošu kuģu vadītāja diplomu. Beidzot II klasi, varēja iegūt tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, beidzot III klasi – tuvbraucēja kapteiņa diplomu vai, ja vismaz sešus mēnešus bija braucis par stūrmani uz tālbraucējiem kuģiem, tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Beidzot IV klasi un izpildot braukšanas cenza noteikumus, varēja iegūt tālbraucēja kapteiņa diplomu.

Nākamajā dienā pēc jūrskolas atklāšanas, 1920. gada 29. novembrī, tā sāka darbību. Tirdzniecības un rūpniecības ministrs Fridrihs Zommers pēc Jūrnieceības departamenta ieteikuma par skolas priekšnieku iecēla tālbraucēju kapteini, jūrskolotāju Ernestu Kalniņu. Par skolas inspektoru (priekšnieka vietnieku) iecēla tālbraucēju kapteini, jūrskolotāju Krišjāni Freidenfeldu.

Mācības jūrskolas četrās klasēs uzsāka 62 audzēkņi. Liela daļa no viņiem bija mācījušies un beiguši klases pirmskara Latvijas jūrskolās. Uzrādot dokumentus par iegūto izglītību, jūrnieceki turpināja mācīties jaunajā jūrskolā. Mangaļu tālbraucēju jūrskolā bija mācījušies Jānis Kalniņš, Toms Antons Pētersons, Andrejs Ādolfo Pilvers, Augusts Alfrēds Puriņš, Voldemārs Johans Putriņš, Jūlijs Johans Bernhards Sniedze, Herberts Stāmers, Kārlis Šteins, Augusts Vītols. Mangaļu sagatavošanas jūrskolu bija beiguši Mārtiņš Alksnis, Viktors Briežkalns, Oto Artūrs Brūvelis, Jānis Grēve, Jānis Grigors, Kārlis Ģeņģergailis, Pēteris Ēriks Laudurģs, Edgars Leimanis, Miķelis Maksimovs, Pāvels Sokolovs, Voldemārs Sproģis. Ainažu tālbraucēju jūrskolā bija mācījušies Aleksandrs Bērziņš, Jēkabs Irmejs, Jānis Veide un Arvīds Zemnieks. Ainažu sagatavošanas jūrskolu bija beidzis Roberts Šmits. Rīgas tālbraucēju jūrskolā bija mācījies Jānis Eduards Šnore, bet Liepājas tālbraucēju jūrskolā – Heinrihs Baumanis. Engures sagatavošanas jūrskolu bija beiguši Pēteris Dornis un Vilis Grundmanis. Ventspils tālbraucēju jūrskolā bija mācījies Kārlis Pūliņš.



Rīgas Jūrnieku nams, priekšplānā mācību burinieks "Jūrnieks", 1930. gadi.

1920. un 1921. gadā jūrskolā iestājās seši Pūliņu dzimtas pārstāvji. Četri no viņiem – Ansis, Ernests Nikolajs, Vilis un Žanis – beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu un ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu.

Jūrskola Nikolaja ielā 1 a darbojās divus mācību gadus. Finanšu ministrijai bija nepieciešamas telpas, un skolai nācās tās atbrīvot. 1922. gada vasarā Rīgas biržas komiteja izremontēja Jūrnieku namu. Oktobrī Krišjāņa Valdemāra jūrskola pārcēlās uz šo ēku Kuģu ielā 25. Jūrniecības departaments par skolas iemitināšanu tajā īpašniekam maksāja nomas maksu. Ēku Klīversalas ziemeļu daļā Āgenskalna līča krastā bija projektējis arhitekts Heinrihs Karls Šēls (1829–1909). Namu iesvētīja 1884. gada 10. oktobrī. To par pagaidu apmešanās vietu izmantoja jūrnieki, kas gaidīja vietu uz kuģiem, ēkas trešajā stāvā šim nolūkam bija izbūvētas telpas. Ēkas otrajā stāvā atradās Rīgas biržas komitejas jūrskola jeb Rīgas tālbraucēju jūrskola, kuras darbību pārtrauca pasaules karš. Pēc septiņiem gadiem namā atgriezās jūrniecības mācību iestāde – Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Jūrnieku namā bija telpas klasēm un dzīvokļi skolas priekšniekam un trim jūrskolas skolotājiem (pēdējiem pašiem bija jāmaksā īre). Lai rastu līdzekļus ēkas uzturēšanai un remontam, no 1923. gada visus ārzemju kuģus Latvijas ostās aplika ar īpašu nodokli. Vēlāk to attiecināja arī uz Latvijas piekrastes braucēju kuģiem.

Pēc 1923. gada, strauji palielinoties tvaikoņu skaitam Latvijas tirdzniecības flotē, pieauga pieprasījums pēc kuģu mehāniķiem. Kuģu mehāniķiem nepieciešamās zināšanas pirms Pirmā pasaules kara varēja iegūt Rīgas biržas komitejas mašīnistuursos, kas notika Rīgas tālbraucēju jūrskolā. 1915. gadā kara dēļ



tie tika pārtraukti. Desmit gadus Latvijā nebija nevienas mācību iestādes, kas gatavotu kuģu mehāniķus. Daudzi, kas bija braukuši uz kuģiem pirms kara, izvēlējās drošākus darba apstākļus un strādāja krastā dažādās darbnīcās un fabrikās. Ņemot vērā mehāniķu trūkumu uz kuģiem, Ministru kabinets 1925. gada 15. oktobrī izdeva Noteikumus par kuģu mehāniķu skolām. Tās varēja darboties patstāvīgi vai arī apvienotas ar jūrskolām. Mehāniķu skolas arī bija četrklasīgas. Taupības nolūkā Jūrniecības departaments 1925. gadā atvēra mehāniķu I un II klasi Krišjāņa Valdemāra jūrskolā. III klase sāka darboties 1927. gadā, bet IV – 1928. gadā. Lai racionāli izmantotu telpas, kuģu vadītāji mācījās no rītiem, bet kuģu mehāniķi vakaros. Līdz ar otras nodaļas atvēršanu mainījās jūrskolas nosaukums – Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, tomēr bieži vien tika lietots nosaukums Krišjāņa Valdemāra jūrskola.

Par Kuģu mehāniķu nodaļas vadītāju jeb jūrskolas priekšnieka palīgu finanšu ministrs Voldemārs Bastjānis pēc Jūrniecības departamenta priekšlikuma iecēla pieredzējušo I šķiras kuģu mehāniķi Eduardu Ogrīņu. Par skolotājiem iecēla inženierus Kārli Purnu, Voldemāru Šmulderu un Aleksandru Štūlu. Mehāniķu nodaļā uzņēma personas, kas bija ne jaunākas par 16 gadiem un bija beigušas sešu klašu pamatskolu, tikai jūrā braukšanas vietā noteikumi prasīja 12 mēnešu darbu mehāniskās darbnīcās vai deviņu mēnešu darbu darbnīcās un vismaz triju mēnešu braukšanu mašīnu personāla sastāvā uz kuģiem ar mehāniskiem dzinējiem. Parasti tas bija darbs uz tvaikoņiem par ogļu padevēju vai kurinātāju. Pēc noteikta laika nostrādāšanas mehāniskās darbnīcās un jūrā braukšanas cenza izpildes II klasi beigušie ieguva III šķiras kuģu mehāniķa diplomu. III klases beidzēji pēc noteikumu izpildes ieguva II, bet IV klases absolventi – I šķiras kuģu mehāniķa diplomu.

Noteikumos bija norādīti mācību priekšmeti: 1) latviešu valoda, 2) angļu valoda, 3) vācu valoda (nesaistoša), 4) zīmēšana, 5) rasēšana, 6) algebra, 7) ģeometrija, 8) trigonometrija, 9) fizika un ķīmija, 10) mehānika, 11) materiālu pretestība, 12) tehnoloģija, 13) tvaika katli, 14) tvaika mašīnas, 15) mašīnu ekspluatācija un remonts, 16) iekšdedzes dzinēji, 17) elektrotehnika, 18) kuģu būvniecība, 19) speciālo likumu zināšana. Pakāpeniski, ievērojot kuģu ekspluatācijas prasības, tos papildināja jauni mācību priekšmeti. 1928. gadā jūrskolas mācību programmā ieviesa katlu būvi un militāro mācību. No 1929./30. mācību gada audzēkņi sāka apgūt jaunu priekšmetu – “kuģu saimniecība”. Kuģu mehāniķu nodaļā ieviesa priekšmetu “siltuma saimniecība” un palielināja stundu skaitu mācībā par iekšdedzes dzinējiem. No 1931./32. mācību gada jūrskolā samazināja teorētisko stundu skaitu, bet palielināja praktisko darbu stundas.

No 1925. gada jūrskolas darbā galvenā nozīme bija Pedagogu padomei, līdz tam līdzīga loma bija skolas padomei. Tās sastāvu, uzdevumus un kompetences veidoja pēc Likuma par Latvijas izglītības iestādēm. Padomē bija jūrskolas direktors (padomes priekšsēdētājs), viņa palīgs, visi jūrskolas skolotāji, skolas



ārsts un Jūrniecības departamenta pārstāvis. Skolotāju piedalīšanās padomes sēdēs bija obligāta, ja viņiem skolā bija ne mazāk par sešām stundām nedēļā. Skolotāju kolektīvu veidoja astoņi štata skolotāji (ieskaitot skolas direktoru un viņa palīgu) un 12 stundu pasniedzēji. Padomes uzdevumi bija:

- apspriest audzināšanas un mācību priekšmetu metodiskos jautājumus;
- saskaņot atsevišķus skolotāju iesniegtos darba plānus, apspriest jautājumus par skolas programmas maiņu un iesniegt caur skolas direktoru ierosinājumus Jūrniecības departamentam;
- pieņemt skolas direktora "priekšā celto" mācīšanās un audzināšanas darbu sadalījumu, stundu plānu un klašu audzinātāju sarakstu;
- izvēlēt no sava vidus Pedagogu padomes sekretāru (ievēlēja uz vienu gadu), bibliotekāru (divi gadi) un citas amatpersonas (kabinetu, laboratoriju un darbnīcu pārziņus uz diviem gadiem);
- lemt par mācību līdzekļu un bibliotēkas grāmatu iegādāšanu;
- apspriest budžeta projektu un pieņemt mācību gaitas pārskatus;
- uzņemt un izslēgt audzēkņus, apspriest un novērtēt audzēkņu darbību un uzvedību, lemt par viņu pārcelšanu uz nākamo klasi, kā arī izsniegt audzēkņiem skolas apliecības;
- ieteikt kandidātus brīvajām skolotāju un instruktoru vietām;
- lemt par skolas speciālo līdzekļu izlietošanu saskaņā ar finanšu ministra apstiprinātiem noteikumiem;
- gādāt par audzēkņu dzīves apstākļu uzlabošanu, rūpējoties par stipendijām, pabalstiem un nepieciešamajiem mācību līdzekļiem;
- sekmēt audzēkņu praktiskā jūras braukšanas un darbnīcu darba cenu izpildīšanu;
- sarīkot svinīgus skolas aktus un lemt par audzēkņu sarīkojumiem;
- apstiprināt audzēkņu pašdarbības vienības un to statūtus un pārraudzīt, respektīvi, vadīt to darbību;
- piešķirt mazturīgiem audzēkņiem stipendijas, pabalstus un aizdevumus.

Pedagogu padome bija pilntiesīga, ja tajā piedalījās skolas direktors vai viņa palīgs un 2/3 padomes locekļu. Sēdes bija jānotur vismaz reizi mēnesī, izņemot vasaras brīvlaiku. Jautājumus izšķīra atklāti balsojot ar vairāk nekā pusi no klātesošo balsīm. Balsīm daloties, sēdes vadītāja balsij bija izšķiroša nozīme. Pedagogu padomes lēmuma izpildi varēja apturēt Jūrniecības departaments uz skolas direktora, Jūrniecības departamenta pārstāvja vai 1/3 padomes locekļu pieprasījuma pamata. Apturētos un pārsūdzētos lēmumus galīgi izšķīra finanšu ministrs.

Skolas darbību regulēja Likums par jūrskolām un dažādi noteikumi. Tos piešķirāja reālajai ekonomiskajai situācijai un pieprasījumam darba tirgū. Izstrādi veica Jūrniecības departaments, piedaloties jūrskolas vadībai un skolotājiem. 1930. gados tika pabeigta jūrniecības izglītības likumdošana.



1930. gada 5. martā tika izdoti Noteikumi par jūrskolu un kuģu mehāniķu skolu audzēkņu formas tērpu. Viņi nēsāja cepuri un tāda paša veida vienrindpogu svārkus, bikses un vesti kā jūras tirdzniecības kuģu stūrmaņi, bet bez uzšuvēm uz piedurknēm. Cepures nozīmē bija zeltīts enkurs kopā ar sudraba krāsas dzenskrūvi uz melna vai tumšzila fona. Ovālu apņēma zeltīta enkurķēde. Cepuri bija atļauts nēsāt arī bez formas tērpa. Formas apģērba un cepures nēsāšana nebija obligāta. Vecāko klašu audzēkņiem, iegūstot kuģu vadītāja vai mehāniķa diplomu, bija tiesības nēsāt attiecīgu jūras tirdzniecības kuģu vadītāju jeb mehāniķu dienesta apģērbu.

1932. gadā tika izdoti vairāki noteikumi. 31. martā finanšu ministrs Mārgērs Skujenieks apstiprināja Jūrniecības departamenta izstrādātos Noteikumus par jūrskolu audzēkņu izlaiduma pārbaudījumiem. 26. augustā izdeva Noteikumus par audzēkņu uzņemšanu jūrskolā. Nākamajā dienā izdeva Noteikumus par jūrskolu speciāliem līdzekļiem. 1933. gadā Jūrniecības departaments izstrādāja Noteikumus par medicīnisko apskati personām, kas vēlas iestāties jūrskolā. 1934. gada 18. septembrī finanšu ministrs Ludvigs Ēķis apstiprināja Jūrskolu kuģu mehāniķu nodaļas programmu iekšdedzes dzinējos un praktiskos darbos un Jūrskolu darbnīcu pagaidu noteikumus. 1936. gadā Jūrniecības departaments pārstrādāja jūrskolu programmas kuģu vadītāju un mehāniķu nodaļām. Visbeidzot, 1937. gadā tika izdoti jauni Noteikumi par audzēkņu uzņemšanu jūrskolā.

Pieņemtie noteikumi noteica audzēkņu uzņemšanu, mācību priekšmetu apguvi un jūrskolas izlaiduma eksāmenus. Nākamajiem kuģu mehāniķiem bija svarīgi praktiskie darbi skolas darbnīcās. Vairākas reizes tika mainīti Noteikumi par audzēkņu uzņemšanu jūrskolā, izmaiņas skāra galvenokārt braukšanas cenzu uz kuģiem. Tā izpildei audzēkņi izmantoja vasaras brīvlaiku. Kuģu vadītāju nodaļas audzēkņiem tas bija pieci seši mēneši, bet kuģu mehāniķiem – četri mēneši. Katrs audzēknis saņēma jūrskolas atvaļinājuma apliecību, kas kalpoja par braukšanas cenzu izpildes dokumentu. Beidzot braukt uz kuģa, tajā bija kapteiņa atzīme par skolnieka uzvešanos un darba spējām.

Liela daļa jūrskolas audzēkņu bija mazturīgi. Latvijas jūrniecības sabiedrība viņus finansiāli atbalstīja kopš skolas dibināšanas. Visi pirmskara jūrskolu kapitāli atradās Padomju Krievijā, un tie netika atgūti. Jūrskolnieku atbalstam nodibināja fondu "Trūcīgo audzēkņu pabalsta kapitāls". Tā finanses veidoja kuģu īpašnieku, kuģniecības sabiedrību un privātpersonu ziedojumi. Daļu ieņēmumu veidoja katru gadu rīkoti jūrskolas koncerti – balles. Tās notika kopš 1922. gada. No 1927. gada reizē ar koncertu rīkoja loteriju. No fonda "Trūcīgo audzēkņu pabalsta kapitāls" jūrskolas audzēkņiem izsniedza atmaksājamus aizdevumus, neatmaksājamus pabalstus un apmaksāja brīvpusdienas trūcīgiem skolas audzēkņiem.

Lai mazturīgi un centīgi skolas audzēkņi varētu turpināt mācības, jūrskola no speciāliem līdzekļiem izsniedza stipendijas un pabalstus. Tās pēc skolas





Mācību stunda Kuģu mehāniķu nodaļas IV klasē, 1930. gads.

beigšanas bija jāatmaksā. 1932. gadā pieņemtie noteikumi paredzēja, ka stipendija vienam audzēknim mācību gadā nevar pārsniegt 300 latu. Speciālos līdzekļus veidoja audzēkņu iestāšanās nauda, ziedojumi, Jūrnieceības departamenta iemaksas, stipendiju un pabalstu atmaksa.

Jūrskolnieku atbalstam stipendijas nodibināja rēderi, pilsētas un biedrības. Kuģu īpašnieks Fricis Grauds nodibināja stipendiju kapitālu (1400 latu), no kura katru gadu izsniedza divas trīs stipendijas, pa 100 latiem katru. Rīgas pilsētas valde 1925. gada 27. novembrī sakarā ar K. Valdemāra 100. dzimšanas dienu nodibināja 500 latu lielu stipendiju, kuru ik gadus sadalīja trim trūcīgākajiem sekmīgiem skolas audzēkņiem. Ventspils pilsētas valde, godinot mirušā Ventspils ostas priekšnieka Kārļa Dinsberga piemiņu, piešķīra jūrskolai vienu 50 latu stipendiju gadā, kura bija izmantojama Kuģu vadītāju nodaļas audzēknim no Ventspils. Liepājas pilsētas valde nodibināja 15. maija stipendiju 50 latu apmērā, kuru, sākot no 1938. gada, piešķīra trūcīgākajam un centīgākajam jūrskolas audzēknim liepājniekam. Latvijas tālbraucēju kapteiņu biedrība bijušās Mangaļu jūrskolas mirušā priekšnieka Jāņa Breikša piemiņai 1937. gadā nodibināja 50 latu lielu stipendiju.

Trūcīgiem jūrskolas audzēkņiem, kas nedzīvoja Rīgā, pie jūrskolas 1920. gadā ierīkoja kopmītņi. Tās ierīkošanu un uzturēšanu sedza no audzēkņu iemaksām un "Trūcīgo audzēkņu pabalsta kapitāla". Pēc Jūrnieku nama atklāšanas un jūrskolas pārejas uz to kopmītņi likvidēja. Nama padome rezervēja 24 vietas skolas audzēkņiem, aprēķinot par istabiņu, gultas veļu, apgaismošanu un tējas



ūdeni rītos un vakaros 9 latus mēnesī. Tā ziedoja finanses, kuras izmantoja trūcīgo audzēkņu brīvpusdienām.

Stipendijas, pabalsti un brīvpusdienas palīdzēja daudziem trūcīgiem audzēkņiem risināt problēmas un deva iespēju pabeigt jūrskolu.

Lai veicinātu audzēkņu ceļšanos pēc labākām sekmēm mācībās, Latvijas Kuģu īpašnieku savienība un Rīgas biržas komiteja katru gadu labākos absolventus katrā jūrskolas nodaļā apbalvoja ar kabatas zelta pulksteņiem. Jūrskola labākajiem audzēkņiem pasniedza balvas – grāmatas, dažkārt navigācijas instrumentus.

Lielu uzmanību jūrskolā pievērsa jūras praksei. Audzēkņiem lielas grūtības sagādāja braukšanas cenza izpilde uz buriniekiem, jo to skaits samazinājās. 1927. gadā Jūrniecības departaments skolas rīcībā nodeva divmastu motorburinieku "Jūrnieks". Tas bija agrākais vācu kuģis "Luchs", kuru 1925. gadā muitas iestādes aizturēja Latvijas ūdeņos ar kontrabandas spirtu. Konfiscēto burinieku izsolē nopirka Jūrniecības departaments un pārdēvēja par "Jūrnieku". Nepieciešamos līdzekļus kuģa ekspluatācijai ieguva, pārvadājot koku kravas no Vidzemes un Kurzemes piekrastes uz Rīgu. Komandā bija astoņi jūrskolnieki. 1931. gadā kuģi pārbūvēja un pielāgoja 30 audzēkņu uzņemšanai. Par tā kapteini iecēla jūrskolotāju tālbraucēju kapteini Paulu Neimani. Mācību braucienos, kas vasarā ilga divus mēnešus, skolas kuģis apmeklēja Igaunijas, Lietuvas, Somijas, Zviedrijas, Polijas, Dānijas un Norvēģijas ostas. Pēdējais brauciens bija 1942. gadā.

Cieša sadarbība Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolai bija ar Latvijas Republikas kara floti. Sakarā ar eskadras papildināšanu ar jauniem kuģiem izvirzījās jautājums par jaunu virsnieku sagatavošanu. Pirmie kadeti, matrozis Miķelis Plēsums un kaprālis Augusts Ezeriņš, mācības jūrskolā sāka 1926. gadā. Topošie jūras virsnieki mācījās un apguva skolas Kuģu vadītāju nodaļas III un IV klases teorētisko kursu. Līdz 1940. gadam jūrskolu beidza 27 jūras kadeti. Pēdējā gadā pirms PSRS okupācijas to beidza Tālvāldis Bērziņš, Aleksandrs Jansons un Vladimirs Knostenbergs.

1937. gada 16. novembrī Daugavmalā pie Rīgas pils Latvijas kara flote dāvināja Krišjāņa Valdemāra jūrskolai karogu. Tā metu zīmēja un izgatavošanas darbus vadīja A. Zariņš. Jūrskolas direktors E. Kalniņš, saņemot karogu, deva solījumu: "Solos, ka Krišjāņa Valdemāra jūrskola vienmēr turēs šo karogu augstu un godam nesīs, par to stāvēs un kritīs." Karogu rotāja devīze "Mūs vieno Latvijas svētais vārds" un uzraksts "Krišjāņa Valdemāra jūrskola". Kad 1938. gada 15. jūlijā Jūras krastu aizsardzības eskadra saņēma savu karogu, to rotāja tāda pati devīze.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolā jūrniecības izglītību ieguva arī Lietuvas pilsoņi, kas saņēma savas valdības stipendijas. 1930. gados veidojās neliela Lietuvas tirdzniecības flote, kurai bija nepieciešami kuģu vadītāji un mehāniķi. Savas



jūrskolas Lietuvai nebija, un tās valdība izmantoja iespējas sūtīt jūrniekus mācīties citu valstu jūrskolās. 1930. gadu sākumā lietuvieši mācījās Liepājas jūrskolā, pēc tās likvidācijas par galveno mācību iestādi kļuva skola Rīgā. Krišjāņa Valdemāra jūrskolā abās nodaļās mācījās 22 lietuvieši, no tiem Kuģu vadītāju nodaļu beidza četri, bet Kuģu mehāniķu nodaļu desmit.

Līdztekus diplomētu jūrnieku sagatavošanai jūrskola rīkoja Latvijas kuģniecībai nepieciešamus kursus. Tos vadīja skolas skolotāji. Pēc eksāmenu sekmīgas nokārtošanas jūrskola absolventiem izsniedza apliecību par kursu beigšanu.

1925. un 1939. gadā skolā darbojās radiotelegrāfistu kursi. Nokārtojot Pasta un telegrāfa virsvaldes eksāmenu, to beidzēji varēja iegūt I šķiras radiotelegrāfista diplomu. Pirmos kursus 1926. gadā sekmīgi beidza četri Krišjāņa Valdemāra jūrskolas audzēkņi – Viktors Minuts, Oskars Siliņš, Augusts Šmidts un Arvīds Zemnieks. Pieaugot prasībām radiotelegrāfistu sagatavošanā un tam nepieciešamo stundu skaitam, jūrskola no kursiem atteicās. Nākamos kursus skolā, kas sākās 1939. gadā, beidza 16 kursanti.

No 1925. gada jūrskolā rīkoja kursus piekrastes velkoņu, burinieku, motorburinieku un jūras liellaivu vadītāju sagatavošanai. No 1. jūnija piekrastes braucējus varēja vadīt tikai diplomēti kuģu vadītāji vai personas, kas bija iztūrējušas attiecīgus pārbaudījumus kuģu vadītāju tiesību iegūšanai. Jūrniecības departamenta izdotajos noteikumos bija iekļauts pretendentiem nepieciešamais darba cenzs, pieļaujamā kuģu tonnāža, praktisko zināšanu programma, par kuru bija jākārto pārbaudījumi. No 1925. līdz 1939. gadam kursus beidza 70 piekrastes braucēju vadītāji.

No 1928. gada jūrskolā notika kuģu pavāru un saimniecības vadītāju kursi. Pieaugot kuģu skaitam Latvijas tirdzniecības flotē, sāka trūkt pavāru. Nepieciešamos līdzekļus kursu inventāra iegādei sniedza Latvijas Kuģu īpašnieku savienība. Reizē šie līdzekļi palīdzēja izsniegt jūrskolas audzēkņiem lētas pusdienas. Līdz 1939. gadam kursus beidza 133 kursanti.

Sākot no 1929. gada, Krišjāņa Valdemāra jūrskola rīkoja kursus iekšējo ūdeņu tvaikoņu vadītāju un mašīnistu sagatavošanai. No 1. maija par iekšējo ūdeņu tvaikoņu vadītājiem varēja būt tikai Latvijas pilsoņi. Tas attiecās uz velkoņiem, preču un preču – pasažieru kuģiem, zemessmēlējiem, zemessūcējiem, tvaika celtņiem un pārceltuvēm. Noteikumos, kurus Jūrniecības departaments izdeva 1929., 1932. un 1938. gadā, bija nosacījumi, kas jāizpilda, lai kļūtu par kursantu. Tajos bija norādīti mācību priekšmeti, kuros bija jākārto eksāmeni. No 1929. līdz 1939. gadam kursus beidza 79 kuģu vadītāji un 116 mašīnisti.

Jūrskolā atradās un tā apkalpoja divas stacijas, kas bija svarīgas Rīgas ostai. No 1924. gada jūrskolā bija vētras brīdinājumu signālu stacija. Signālus uzvilka Jūrnieku nama tornī. Tos pacēla un nolaida, ievērojot Meteoroloģiskā biroja paziņojumus. 1926. gadā jūrskolā sāka darboties precīza laika stacija. Tās



signālus izmantoja kuģi Rīgas ostā hronometru korekcijai. Stacijas ierīkošanai izmantoja Ziemeļrietumu metalurģiskās, mehāniskās un kuģu būves fabrikas (bijusi kuģu būvētava "Lange un dēls") skursteni, kas atradās netālu no Jūrnieru nama. Astoņas lampas, kas deva signālu, piestiprināja 38 m augstumā. Stacija bija savienota ar Latvijas Universitātes astronomiskās observatorijas centrāli.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolai bija nozīmīga loma gada grāmatu un mācību grāmatu izdošanā. 1926. gadā nāca klajā "Kuģniecības gada grāmata 1925./26. gadam". Tas bija pirmais šāda veida izdevums Latvijā. Pirmo daļu veidoja raksti par jūrnierības izglītību, jūras tiesu, ostām, bākām, ledlauzi "Krišjānis Valdemārs", glābšanas biedrību uz ūdeņiem, jūras kuģniecību, jahtu vēsturi. Otrajā daļā bija statistika par Latvijas tirdzniecības floti, Latvijas ostām, štaueru darbu un vateršauta takses. Trešajā daļā bija publicēti Latvijas jūrnierības likumi un rīkojumi, pieņemtās starptautiskās konvencijas. Līdz 1931. gadam iznāca piecas gada grāmatas, kuras finansiāli atbalstīja Latvijas Kuģu īpašnieku savienība, Rīgas biržas komiteja un Kultūras fonds.

1926. gadā jūrskolas Pedagogu padome apsprieda jautājumu par mācību grāmatām speciālos priekšmetos latviešu valodā. Grāmatu autori bija Krišjāņa Valdemāra jūrskolas skolotāji, izdošanu finansiāli atbalstīja Jūrnierības departaments. Pirmā 1929. gadā iznāca E. Breikša grāmata "Navigācija". Astronomijā tika izdotas A. Žaggera "Jūras astronomija, II daļa" (1930), R. Brūvela "Kosmogrāfija" (1931) un "Jūras astronomija, I daļa" (1932). Par kuģu būvi izdeva V. Šmuldera grāmatas "Kuģu būve, II daļa" (1930) un "Kuģu būve, I daļa" (1931). P. Neimanis izdeva grāmatu "Magnētiskā kompasa mazā vārdnīca" (1930). Kuģu mehāniķiem izdeva E. Ogrīņa grāmatu "Kuģu mašīnas un to apkalpošana" (1931) un J. Zaķa "Siltuma saimniecība, I daļa. Tvaika mehānismi" (1937). 1939. gadā Krišjāņa Valdemāra jūrskola izdeva pirmo mācību grāmatu kuģniecības likumos – "Jūras tiesības", kuras autors bija Liepājas apgabaltiesas loceklis Verners Vītiņš. 1941. gada sākumā iznāca jūrskolas direktora E. Kalniņa izdevums "Takelāžas darbi". Tā bija pēdējā mācību grāmata, ko izdeva Krišjāņa Valdemāra jūrskola.

1939. gada 1. septembrī sākās Otrais pasaules karš. Latvijas kā neitrālas valsts tirdzniecības kuģu kravu pārvadājumus apdraudēja karojošās puses. 1940. gada 25. janvārī netālu no Blaitas (Lielbritānija) tvaikoni "Everene" torpedēja vācu zemūdene. Karš iespaidoja jūrskolnieku braukšanas cenza izpildi. Daudzi riskēja un turpināja braukt uz kuģiem.

1940. gada jūnijā PSRS okupēja Latviju. Sākot 1940./41. mācību gadu, jūrskola saglabāja savu statusu un skolotājus. Mācību programmā iekļāva politisko audzināšanu (divas stundas nedēļā) un krievu valodu. Svītroja reliģiju – ētiku un vācu valodu. Jūrskolā bija jāievieš PSRS politiskās iekārtas iezīmes – sociālistiskā sacensība, sarkanais stūrītis, radio pusstunda skolām (katru dienu no rīta, tāpēc mācības sākās 20 minūtes agrāk). Skolā bija svinīgi



jāatzīmē Lielās oktobra sociālistiskās revolūcijas gadadiena un Sarkanarmijas diena, ierašanās uz tām bija obligāta. Jūrskolā darbinieki ievēlēja skolas komiteju, bet jūrskolnieki savu komiteju. Par jūrskolas šefu kļuva PSRS valsts bankas Rīgas pilsētas kantoris. 1941. gada februārī okupācijas vara skolai deva jaunu nosaukumu – Rīgas jūras tehnikums. Tika likvidēts “Trūcīgo audzēkņu pabalsta kapitāls”, tā līdzekļus ieskaitīja valsts budžetā. Jūrskolas vadībai izdevās panākt, ka maznodrošinātiem audzēkņiem stipendijas maksā no budžeta. Beidzoties mācību gadam, labākos absolventus vairs neapbalvoja ar zelta pulksteņiem, bet gan ar sudraba portsigāriem. Apliecības par jūrskolas klašu beigšanu izsniedza oktobrī. Tās parakstīja Pedagogu padomes locekļi, kuru sastāvs kopš eksāmeniem bija mainījies.

1941. gada jūnijā represēja esošos un bijušos jūrskolotājus Maksi Kalniņu, Teodoru Meiju, Kārli Meinertu un Voldemāru Šmulderu. 23. jūnijā padomju varas iestādes skolas telpās arestēja direktoru Ernestu Kalniņu, skolotājus Krišjāni Freidenfeldu un Edgaru Rinku. Visus nogalināja PSRS nometnēs un cietumos. Represijas skāra arī jūrskolas audzēkņus.

1941. gada 22. jūnijā sākās PSRS – Vācijas karš, kas ietekmēja jūrskolas darbību, jūrskolotāju un audzēkņu likteņus. Kara darbība, represijas, kuģu evakuācija uz Ļeņingradu, kuģu internēšana Vācijas ostās ienesa izmaiņas viņu dzīvē. Latviešu jūrnieki brauca zem abu valstu karogiem, daudzi jūrā gāja bojā. Daudzus iesauca Sarkanajā armijā un latviešu leģionā, daudzi frontē gāja bojā vai tika ievainoti.

Vācu okupācijas vara jūrskolu no Jūrnieku nama pārvietoja uz ēku Kuģu ielā 15. Tā atguva agrāko nosaukumu – Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Skola atradās Tehnikas un satiksmes ģenerāldirekcijas pārziņā. Par Krišjāņa Valdemāra jūrskolas direktoru iecēla tālbraucēju kapteini jūrskolotāju Paulu Neimani. 1941. gada 17. novembrī skolā sākās jaunais mācību gads. Bija mainījies audzēkņu un skolotāju sastāvs. Trīs jūrskolotāji – E. Breikšs, E. Birgers un K. Krons – 1939. gadā bija izceļojuši uz Vāciju. Jauno mācību gadu sāka astoņi jauni skolotāji – Arnolds Jankovskis, Georgs Krūmiņš, Jānis Lejiņš, Jūlijs Students, Nikolajs



V. Šmuldera “Kuģu būve, II daļa”, 1930. gads.



Sagrautais Rīgas Jūrnieku nams, 1944. gads.

Vīnzarājs, Ādams Zvaigzne, Arvīds Kalniņš un Kārlis Lipsbergs. Par mācību burinieka "Jūrnieks" kapteini iecēla A. Kalniņu.

Skolas nauda bija desmit reihsmarku gadā. Jūrskolas Pedagogu padome no skolas naudas atbrīvoja 25% audzēkņu. Stipendija bija 25 reihsmarkas, to saņēma 10% audzēkņu. Daudzi no viņiem iestājās latviešu leģionā, tāpēc pēdējos divus mācību gadus nebija eksāmenu, atzīmes izlika, pamatojoties uz atzīmēm sekmju lapās. Mācības Krišjāņa Valdemāra jūrskolā noslēdzās 1944. gada 4. aprīlī. Kuģu vadītāju nodaļā dažādas klases beidza 19 audzēkņi, mehāniķu nodaļā – 44. 1944. gada oktobrī, atkāpjoties no Rīgas, vācu karaspēks uzspīdzināja Jūrnieku namu Kuģu ielā 25.

24 gados jūrskolā Kuģu vadītāju nodaļā bija iestājušies 778 cilvēki, vismaz vienu klasi beidza 663 audzēkņi, no tiem 551 ieguva dažādus kuģu vadītāju diplomus: 143 tālbraucēja kapteiņa, 95 tālbraucēja stūrmaņa, astoņi tuvbraucēja kapteiņa un 200 tuvbraucēja stūrmaņa. Kuģu mehāniķu nodaļā stājās 961 cilvēks. Vismaz vienu jūrskolas klasi beidza 598 audzēkņi, no tiem 358 ieguva dažādus kuģu mehāniķa diplomus: 68 I šķiras kuģu mehāniķa diplomu, 63 II šķiras un 227 III šķiras diplomu.

Krišjāņa Valdemāra jūrskola bija galvenā Latvijas Republikas jūrskola. Tās sekmīgā darbība, sagatavojot diplomētus jūrniekus, ierakstīja slavenu lappusi Latvijas jūrniececības izglītības vēsturē. ■



## Latvija atvieglo jūrnieku pārvietošanās iespējas

Jau 2020. gada vidū ANO (A/75/L.37), IMO un ILO (GB.340/resolution (Rev.2.)) pieņemtajās rezolūcijās ir aicinājušas dalībvalstis nacionālajā likumdošanā atzīt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem. Līdz 2020. gada beigām aicinājumam bija pievienojušās 46 valstis, bet Latvijas to skaitā nebija, tāpēc Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un LJS vērsās valdībā pie Ministru prezidenta Artura Krišjāņa Kariņa un satiksmes ministra Tāja Linkaita ar lūgumu respektēt starptautisko organizāciju aicinājumu un visdrīzākajā laikā pieņemt attiecīgas likumu normas, kas noteiktu jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem. Šāds tiesisks regulējums dotu garantiju tam, ka jūrnieki var bez problēmām un netraucēti pārvietoties.

Atbildē bija teikts, ka, lai gan juridiski normatīvajos aktos jūrnieki nav definēti par galvenajiem darbiniekiem, tomēr Latvija kopumā ņem vērā ANO, IMO un ILO rezolūcijas, kuru mērķis ir atvieglot situāciju kuģu apkalpju maiņā, tāpat Latvija ir atbalstījusi šo rezolūciju pieņemšanu. Piemēram, Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr. 360 "Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai" tika iestrādāti atviegloti nosacījumi jūrniekiem, kam jānokļūst savā darba vietā uz kuģa vai nepieciešams atgriezties mājās, jo uz viņiem neattiecas aizliegums kustībai caur Eiropas Savienības ārējās robežas šķērsošanas vietām.





## OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA SATRAUC JŪRNIECĪBAS ŠABIEDRĪBU

**2020. gada 27. martā bija paredzēta ikgadējā un tradicionālā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce, kura diemžēl nevarēja notikt koronavīrusa izraisītās pandēmijas dēļ, jo ne tikai Latvijā, bet visā pasaulē ieviesti stingri ierobežojumi un aizliegumi, tai skaitā arī aizliegums kopā pulcēties vairāk nekā diviem cilvēkiem. LJS kopsapulci atlika uz nenoteiktu laiku. Martā LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters izteica cerību, ka kopsapulce varētu notikt ap Jūras svētkiem jūlija otrās nedēļas nogalē, bet reālā Covid-19 pandēmijas situācija tomēr neļāva arī vasarā telpās pulcēties lielākam skaitam cilvēku, tāpēc LJS biedri nevarēja sanākt kopā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē, kā tas daudzus gadus bija ierasts. Taisnības labad jāteic, ka mazliet brīvākā situācija vasarā tomēr pieļāva pulcēšanos nelielā skaitā ārpus telpām, un tad nu uz kuģiša "Vecrīga" tika gan atzīmēti Jūras svētki, gan izvērtēts 2019. gada veikums, kā arī izteikta pateicība LJS biedriem par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā.**



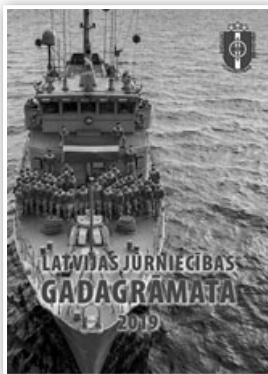
Pirmais LJS valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts (pa kreisi) un pašreizējais LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Kopš 1999. gada Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs ir Antons Vjaters, kurš no trīsdesmit LJS darbības gadiem nu jau vairāk nekā divdesmit gadus ir bijis tieši atbildīgs par to, lai LJS saglabātu aktivitāti un koptu iedibinātās tradīcijas. Tagad viņš ir gandarīts par vairākām lietām, un viena no tām ir "Latvijas jūrniecības gadagrāmata", kas ik gadus nonāk pie saviem lasītājiem.





“Latvijas jūrniecības gadagrāmata” iznāk kopš 1989. gada, un šajos gados tā piedzīvojuši 27 izdevumus, četras reizes ir izdotas divu gadu apvienotās gadagrāmatas: 89/90, 95/96, 97/98 un 99/2000. No 1989. līdz 1993. gadam LJG izdeva Latvijas Kultūras fonda



Jūrniecības vēstures kopa, bet kopš 1994. gada – Latvijas Jūrniecības savienība.

LJS uzmanības centrā vienmēr ir bijusi jūrnieku sociālā aizsardzība. Daudzi Latvijas jūrnieki strādā uz kuģiem, kas reģistrēti ārpus Eiropas Savienības, lielākajā daļā gadījumu kuģu īpašnieki sociālās iemaksas Latvijā neveic, tāpēc to vajadzētu darīt pašiem jūrniekiem, bet cik ir tādu, kas patiešām apzinās nepieciešamību veikt sociālās apdrošināšanas iemaksas? Nereti gan LJS, gan Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā jūrnieki vērsas ar šķietami pašsaprotamiem jautājumiem, piemēram, kā viņiem Latvijā maksās pensiju, ja viņi ir strādājuši uz ārzemju kuģiem, vai arī kā viņi Latvijā var veikt sociālās iemaksas. Šie jautājumi ļauj secināt, ka cilvēki saprot: ja nemaksās nodokļus, viņu pensija būs niecīga. Sociālās apdrošināšanas veikšanai ir vairākas situācijas, kad tiek paredzēts īpašs regulējums, kas Eiropas Savienības un Latvijas tiesību aktos paredzēts noteiktu profesiju pārstāvjiem, un viņu vidū ir arī jūrnieki. Pieredze liecina, ka ļoti daudzas kuģošanas kompānijas savus kuģus reģistrē zem izdevīgajiem karogiem un šo karogvalstu likumi neparedz sociālo nodrošinājumu citu valstu jūrniekiem. Pēc Jūrnieku reģistra datiem, Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir aptuveni 44 gadi, un aptuveni pēdējo piecu gadu laikā no 11 tūkstošiem jūrnieku, kas strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē, kādi deviņi tūkstoši ir bijuši nodarbināti uz ārvalstu karogu kuģiem. Nedrīkst aizmirst, ka tiesības uz sociālajām garantijām ir tikai tiem jūrniekiem, kuri ir veikuši sociālās apdrošināšanas iemaksas. Tāpat jāpatur prātā, ka aptuveni 80% no pasaules tirdzniecības flotes ir reģistrēta beznodokļu zonās, kurās jūrniekiem nav paredzēts sociālais nodrošinājums, kā arī netiek veiktas sociālās apdrošināšanas iemaksas Latvijā, tāpēc jūrnieki nevar šeit saņemt pabalstus, pensijas un citus sociālos pakalpojumus. Realitāte ir tāda, ka jūrnieki bieži saņem nelielu pensiju vai pat tikai minimālo valsts vecuma pensiju, tāpēc jūrniekiem jābūt atbildīgiem par pensijas fonda veidošanu, un viņi var brīvprātīgi pievienoties trešajam pensiju līmenim, kas ļauj veidot papildu uzkrājumus viņu pensijai.



Jūrniekiem, kuri strādā uz ES dalībvalstu kuģiem, sociālo nodrošinājumu regulē Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 883/2004 par sociālās nodrošināšanas sistēmu koordinēšanu un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Regula (EK) Nr. 987/2009, ar ko nosaka īstenošanas kārtību Regulai (EK) Nr. 883/2004 par sociālās nodrošināšanas sistēmu koordinēšanu.

Arī jūrniecības izglītība nekad nepazūd no LJS interešu loka. Par labi izveidotu sistēmu jau kļuvis konkurss "Enkurs", kas dod labumu ne tikai jūrniecības mācību iestādēm, bet arī jūrniecības organizācijām, jo, rīkojot konkursu, visi apvienojas un iesaistās – gan Jūras administrācija, gan Kruinga kompāniju asociācija, gan Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, ostas un vēl daudzi citi. Diemžēl Covid-19 pandēmijas dēļ 2020. gadā konkursu nācās atcelt, tāpat atcelt vajadzēja jūrnieku un jūrniecības darbinieku vidū tik iemīļoto pasākumu Ainažos, kas parasti kopā pulcē visu paaudžu jūrniekus. Lai gan Jūrniecības savienība oficiāli nevarēja rīkot arī tradicionālo Hugo Legzdiņa piemiņai veltīto pasākumu Lēdurgas kapos un neaicināja organizēti turp doties, tomēr decembra sākumā katrs individuāli varēja nolikt ziedus un aizdegt svečīti komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņai viņa atdusas vietā.

## SVĒTKI TOMĒR BIJA

Kā ik gadus, arī 2020. gada jūlija otrajā sestdienā tika svinēti Jūras svētki. Lai gan šoreiz svinības bija pieticīgākas, jo spēkā bija dažādi Covid-19 ierobežojumi, ievērojot visus noteikumus, Latvijas Jūrniecības savienība aicināja savus biedrus un atbalstītājus uz kuģīša "Vecrīga" kopā nosvinēt Jūras svētkus un vairāku stundu braucienā izjust vēja un saules pieskārienus. Tā kā martā LJS nevarēja noturēt tradicionālo gada kopsapulci, kad jūrniecības darbiniekiem un veterāniem parasti tiek izteikta atzinība par ieguldījumu jūrniecības attīstībā, šoreiz to darīja svētku brauciena laikā. Satiksmes ministrijas Atzinības raksts par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā tika pasniegts Latvijas Kuģu reģistra pamatlicējam un ilggadējam vadītājam kapteinim Staņislavam Šmulānam,



Pateicība Mārim Ķempem.



Pateicība Gunāram Šteinertam.



Vējš nelutināja Jūras svētku dalībniekus.



Kapteinis Kārlis Sesks.



Svētkus kuplināja dziedātāja Anta Enģele.



Visa kuģa komanda kopā. Vilnis Saltais (no kreisās), Aivars Baltvilks, Aivars Krišjānis un Aigars Pelcis.



Jūras svētki uz kuģa "Vecrīga".



Kapteinis Gunārs Šteinerts ir gatavs uzsaukt tostu saviem galda biedriem.



Antons Vjaters un Ilmārs Balodis.



Laima Rituma un Kristaps Lūkins.

bet LJS Pateicības rakstu saņēma Gunārs Šteinerts, Māris Ķempe, Aivars Krišjānis, Imants Burvis, Antons Ikaunieks, Ilmārs Balodis un vēl citi LJS biedri, bet īpaši tika pieminēti tie LJS vecbiedri, kuri pirms 30 gadiem bija klāt pie LJS dibināšanas. Lai cik stipri pūta vējš, tas netraucēja izbaudīt brauciena burvību, īpaši jau tāpēc, ka muzikāli ar jūras dziesmām svētkus kuplināja Anta Eņģele.

## JAUNI IZAICINĀJUMI

“Milzīgs gandarījums ir par to, ka LJS ienāk jauni, aktīvi un talantīgi cilvēki, kuriem ir svarīga Latvijas jurniecības pastāvēšana un jēgpilna attīstība, tāpat ne mazāk svarīga ir LJS tradīciju kopšana,” savu viedokli pauž Antons Vjaters. “Pateicoties Robertam Gailītim, notiek aktīva informācijas apmaiņa sociālajos tīklos un LJS mājas lapā.”



Antons Vjaters un Roberts Gailītis.

Jaunākās paaudzes LJS biedri uzskata, ka ir svarīgi, lai LJS kā organizācija neieslīgtu rutīnā un neierobežotu savu darbību tikai ar gadu desmitos iedibinātajām tradīcijām. Tās, protams, ir jurniecības nozares bagātība un liela vērtība, tāpēc saglabājamas un kopjamas, bet jaunajiem ar to vien nepietiek, viņi nāk ar savu redzējumu, kādai jābūt jurniecības sabiedriskajai organizācijai šodien, pēc gada un desmit gadiem. Jaunie



meklē jaunus ceļus, jaunas sadarbības formas un ir pārliecināti – LJS jābūt aktīvai, tas vairo jaunas iniciatīvas, lai sasniegtu gan ātri realizējamus mērķus, gan palīdz pildīt stratēģiskus ilgtermiņa uzdevumus. 2020. gadā LJS turpināja iepriekšējā gadā iesākto jurniecības popularizēšanu Latvijā, izmantojot gan LJS mājas lapu, gan *Facebook* un *Instagram* kontus kā mediju platformas, lai vairotu sabiedrības interesi par jurniecību un tajā notiekošo. Ņemot vērā, ka sabiedrības lielākā daļa ļoti maz zina par jurniecību, ir svarīgi, lai šo nozari vispār pamanītu.

LJS ir izveidojis videokanālu *Youtube*, kam ir vairāki atskaņošanas saraksti, no kuriem sarakstā “Jurniecības personības” ir apkopoti videostāsti, filmas un intervijas. Tur atrodami videomateriāli par Antonu Ikaunieku, Jāzepu Spridzānu, Hugo Legzdiņu, Arti Ozolu, Arni Uzkalnu, Valdi Ozoliņu, Ivo Loginu, Ar-



tūru Brokovski, Gunāru Nartišu un citiem. Lai gan lēnām, tomēr uz priekšu virzās darbs pie Jurniecības kanona veidošanas, kas iecerēts kā Latvijas jurniecības vēstures, pieredzes un tradīciju krājums, kā šodienas jurniecības dokumentējums un piederības izjūta Latvijai un Latvijas jurniecībai, lepnums par personībām, kuras ielikušas augsti profesionālas jurniecības pamatus Latvijā, kuras nepazaudēja Krišjāņa Valdemāra ideju, kuras cēlušas un noturējušas jurniecības profesionalitātes augsto latiņu un cauri laikiem, varām un ideoloģijām kopušas Latvijas jurniecības tradīcijas, kā mūsu lepnums par jurniecības izglītību, kas pasaules jūrām un okeāniem ir devusi augsti profesionālus speciālistus, kuru slava iet tālu pāri Latvijas robežām.

Latvijas bagātība ir jūra, un šī bagātība ir mērojama cilvēkos, darbos un tradīcijās. Un tieši par to visu LATVIJAS JŪRNICĪBAS KANONA 11 sadaļās: PERSONĪBAS, INSTITŪCIJAS, NOTIKUMI, IZGLĪTĪBA, KUĢI, OBJEKTI, PRIEKŠMETI, TRADĪCIJAS, ZVEJNICĪBA, DZIESMAS un FILMAS.

Ideja par Latvijas Jurniecības savienības LATVIJAS JŪRNICĪBAS KANONA veidošanu ir dzimusi, tagad turpinās process, kas kā plaša upe plūst no pagātnes caur šodienu uz nākotni. Tas ir nepārtraukts un, cerams, būs nebeidzams process, jo visi kopā Latvijas jurniecībai varam vēlēt ilgu mūžu, lielus darbus, bagātīgus notikumus un ieinteresētus nozares patriotus.



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Vēl viens darbības virziens ir jūrniecības uzņēmumu tīklošana (*networking*), kur LJS sadarbojas ar citām biedrībām, piemēram, IMSC, lai organizētu pasākumus, kas vērsti uz nozares iekšējās komunikācijas uzlabošanu. Un tas jau dod labus rezultātus, jo notiek ne tikai labāka nozares informācijas aprīte, bet pēdējos gados arī kopīgas sporta aktivitātes, piemēram, boulinga turnīri un pludmales volejbola mači, ko LJS organizē sadarbībā ar citām jūrniecības organizācijām. Tā sakot, kopā darbos un atpūtā.



Jaunieši no audžuģimeņiem kopā ar Audžuģimeņu biedrības vadītāju Ilzi Golveri uz jahtas "Spaniel".



### UZMANĪBAS LOKĀ AUDŽUĢIMENES

Jau pirms vairākiem gadiem Jūrniecības savienība, sadarbojoties ar citām jūrniecības institūcijām un organizācijām, ir iedibinājusi un sekmīgi turpina atbalsta sniegšanu audžuģimeņiem. Vairākas reizes gadā jūrniecības ļaudis atsaucas uz Latvijas Audžuģimeņu biedrības

aicinājumu dažādos veidos palīdzēt un iesaistīties. Pirms jauna mācību gada jūrniecības sabiedrība palīdz piepildīt audžuģimeņu bērnu skolas somas, bet Ziemassvētkos cenšas sagādāt prieku ar dāvanām un našķiem. Protams, tiek sniegta arī materiālā palīdzība.

Jūras administrācijas hidrogrāfi, atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu, uz sava kuģa "Kristiāns Dāls" uzņēma ciemiņus – bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Tradīcija atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā.



Ilze Golvere.



2020. gadā Latvijas Zēģelētāju savienība lika pamatus jaunai tradīcijai – Latvijas burātāji, kuģotāji un jūrā braucēji 6. septembrī pulcējās, lai svinīgā piemiņas parādē atcerētos visus tos jūrā gājējus, kuri neatgriezās krastā. Jaunās tradīcijas aizsākšanā piedalījās arī jahta “Spaniel”, un tās kapteinis Gunārs Šteinerts šoreiz komandā bija uzaicinājis piecus jauniešus no audžuģimenēm, jo Latvijas Jūrniecības savienībai, kuras dibināšanā pirms vairāk nekā trīsdesmit gadiem piedalījās kapteinis Šteinerts, izveidojusies cieša draudzība ar Latvijas Audžuģimeņu biedrību.

## LATVIJAS AUDŽUĢIMEŅU BIEDRĪBA GANDARĪTA PAR SADARBĪBU AR JŪRNICĪBAS NOZARI

Latvijas Audžuģimeņu biedrība 2020. gada augustā atskatījās uz 20 pastāvēšanas gadiem. Lai gan joprojām ir saglabāts šis nosaukums, tagad divas trešdaļas biedru ir aizbildņi. Biedrība aktīvi aizstāv tieši aizbildņu intereses, jo aizbildņi salīdzinājumā ar audžuģimenēm saņem no valsts un pašvaldības ievērojami mazāku finansiālo un psihoemocionālo atbalstu.

Divdesmit gados atbalsts sniegts vairāk nekā 300 ģimenēm, biedrības pastāvēšanas laikā izaugusi vesela jaunā paaudze. Ģimenes saņēmušas humāno palīdzību, pārtiku, piedalījās Jaungada un Lieldienu pasākumos, daļai biedrībā bijušo jauniešu ir bijusi iespēja piedalīties starptautiskos jauniešu apmaiņas projektos. Un svarīgākais – ģimenēm ir bijusi vieta, kur satikties un pārrunāt savas problēmas.

Biedrības vadītāja kopš dibināšanas ir Ilze Golvere, un viņa ir īpaši gandarīta, ka nu jau daudzus gadus izveidojusies laba sadarbība un draudzība ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras administrāciju. “Pateicoties Sarmas Kočānes un Roberta Gailiša aktīvajam darbam, Latvijas Audžuģimeņu biedrībai izveidojusies laba sadarbība arī ar Latvijas Jūrniecības savienību. Ziemassvētkos audžubērni saņem dāvanas, tika sarīkota ekskursija uz Ainažu jūrskolas



muzeju, lai bērni labāk iepazītu Latvijas jūrniecības vēsturi,” stāsta Ilze. “Es ļoti priecājos par šādu sadarbību.”

Arī 2020. gada Ziemassvētku gaidīšanas laikā Latvijas Jūras administrācija, LJS, LSC, Latvijas Jūras akadēmija un vēl daudzas citas jūrniecības organizācijas nu jau tradicionāli piedalījās labdarības akcijā, sagādājot dāvanas bērniem no audžuģimenēm. Kopīgiem spēkiem sarūpētas dāvanas – spēles, rotaļlietas, sporta piederumi, grāmatas, saldumi. Latvijas Audžuģimeņu biedrības (LAB) kontā nonāk arī jūrniecības organizāciju un individuālie finanšu ziedojumi. Latvijas Jūrniecības savienība un “International Maritime Sports Community”, iesaistot arī citus nozares uzņēmumus, rīko akcijas, kuru laikā tiek sarūpētas dāvanas vairākiem simtiem audžubērnu.

“2020. gada Ziemassvētku svinēšana Covid-19 pandēmijas dēļ nevarēja notikt kuplā pulkā, tomēr nekāds ārkārtas stāvoklis nevar atcelt bērniem prieku un ticību Ziemassvētku brīnumam, tāpēc dāvaniņas un saldumi, ko sarūpēja mūsu draugi, sasniedza katru bērnu individuāli,” saka Ilze Golvere.

Protams, audžuģimenēm visvairāk nepieciešams finansiālais atbalsts, lai varētu rīkot dažādas nometnes bērniem un jauniešiem, kā arī sniegt cita veida palīdzību. Ziemassvētku brīnums nebeidzas 24. decembra vakarā, tāpēc, ja ir iespēja ziedot, to darīt var visu gadu, bet LAB vadītāja Ilze Golvere audžubērnu un audžuģimeņu vārdā izsaka pateicību ikvienam, kas iesaistījās svētku sarūpēšanā bērniem. Viņa uzsver, ka sadarbība ar jūrniecības nozares uzņēmumiem un cilvēkiem biedrībai ir ļoti svarīga, ne tikai saņemot materiālo atbalstu un dāvanas bērniem, bet arī organizējot kopīgus pasākumus, kas bērniem no audžuģimenēm dod iespēju iepazīt un uzzināt daudz jauna.

## RADOŠI MEKLĒJUMI

Tā kā 2020. gadā cilvēkiem nebija visai daudz iespēju sanākt kopā, vajadzēja meklēt citas saziņas formas, un gada beigās Roberts Gailītis sev un visai jūrniecības sabiedrībai meta īstu izaicinājumu: veidot Adventes kalendāru, kurā katru dienu no 1. līdz 24. decembrim, atverot pa lodziņam, parādītos kāds stāsts, apsveikums vai cits pārsteigums. Visiem kopā izdevās šo ieceri īstenot: katru dienu, atverot lodziņu, tiešām parādījās kāds sirsnīgs pārsteigums: bija piparkūku

recepte no Latvijas Jūras akadēmijas un pankūku recepte no kompānijas LCS, dziesminieks Arnis Miltiņš kopā ar meitu Laimu visiem veltīja dziesmu ar Friča Bārdas vārdiem, kuras galvenais vēstījums bija, ka visdziļākā aka ir cilvēka sirds, kur rodas vispatiesākās jūtas. Bija diena, kad, atverot logu, vajadzēja asināt prātu







un krāt pareizo atbilžu punktus, risinot testu par jūrniecības lietām. Nāca sveiciens no jūras un krasta – tepat no vēju pilsētas Liepājas, no Rīgas brīvdostas un “Novikontas” Jūras kolēdžas, Uldis Ozols sūtīja sveicienu no Indijas okeāna, novēlot visiem labas domas un darbus, bet galvenais – noticēt brīnumam. Zīmīgi, ka kalendāra pirmajā lodziņā bija ielikts jūrnieku mezglu siešanas noslēpums un intriga – izdosies vai neizdosies?



Ziemassvētku eglīte jūrnieku gaumē.

Kapteinis Ingus Bajinskis apliecināja: ja zina kā, tad izdodas vienmēr, pat no virves gala mezglojot var radīt svētku eglīti. Bet kalendāra pēdējā logā bija novēlējums: “Lai svētku laikā dzimst ticība, cerība un spēks jauniem darbiem un sapņu piepildīšanai!”

## POLITISKIE LĪKLOČI

Antons Vjaters: “2019. gada izskaņā visus nepatīkami pārsteidza ASV sankcijas pret Ventspils brīvdostu, kas netieši skāra arī pārējās divas lielās ostas, un 2020. gads pagāja asās diskusijās par lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu. Pašlaik neviens nevar īsti pateikt, ar ko tas viss beigsies, jo valdība, ostu uzņēmēji un pašvaldības nespēj rast kopīgu valodu. Diemžēl arī sabiedrisko organizāciju iespējas ietekmēt procesus ir visai ierobežotas, pagātnē palikuši tie laiki, kad LJS varēja teikt savu stingro vārdu jūrniecības politikas veidošanas procesā. Joprojām nav atbildes, kāpēc, atsaucoties uz Pasaules Bankas pētījumu, mēģina mainīt ostu pārvaldības modeli, nevis realizēt ostu labu pārvaldību esošajā modelī, kas arī ir Pasaules Bankas pētījuma rekomendācija. Visticamāk, aktivitātes tiek izvērstas tāpēc, ka Jaunajai konservatīvajai partijai tas bija pirmsvēlēšanu karogs un lozungs. Arī LJS ir pārstāvēta Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, kur apspriež nozarei svarīgus jautājumus, un gribētos ticēt, ka ostu pārvaldības modeļa meklējumos visiem būs kopīgs mērķis rast kompromisu un tiešām labāko risinājumu, lai Latvijas ostu, transporta un tranzīta sektors varētu turpināt augt, attīstīties un veicināt



Latvijas izaugsmi. Taču jau tagad ir skaidrs, ka daudz ko noteiks tieši politiskās vienošanās.

2020. gada vasarā īpaši aktualizējās Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes modeļa maiņas jautājums, tāpēc LJS, lai paustu savu nostāju, Satiksmes ministrijai nosūtīja atklātu vēstuli, kā arī to publicēja savā interneta vietnē.”

### **BIEDRĪBAS “LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA” ATKLĀTA VĒSTULE LR SATIKSMES MINISTRIJAI**

*Biedrības “Latvijas Jūrnieru savienība” (LJS) valde, iepazīsies ar Satiksmes ministrijas izstrādātajiem grozījumiem Likumā par ostām un grozījumiem Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumā, piekrīt un atbalsta Liepājas ostas uzņēmēju vairākuma viedokli neatbalstīt SEZ pārveidi par valsts kapitālsabiedrību, saskatot tajā dažādus riskus, jo plānotie grozījumi palielināt valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā praktiski atņem Liepājas domei tiesības lemt par lielāko daļu Liepājas pilsētas teritorijas un svarīgu publiskās infrastruktūras objektu izmantošanu, saglabājot tikai ostu maksājumus pašvaldībām 10% apmērā pašvaldību infrastruktūras uzturēšanai.*

*Grozījumi Likumā par ostām paredz, ka ostas pārvalde Rīgas un Ventspils ostās būs kapitālsabiedrības, kurās balsstiesīgās akcijas pieder valstij un daļēji pašvaldībai. Par to arī vēl nav īstas skaidrības, kā tiks realizēta pašvaldību dalība jaunajā ostu pārvaldības modelī un ievērotas pašvaldību intereses. Līdzīgs pārvaldības modelis tiek plānots arī Liepājas SEZ, mainot esošo LSEZ likumu.*

*Viens no Satiksmes ministrijas argumentiem ostu pārvaldības modeļa maiņai ir tas, ka ostu pārvaldībai ir jābūt caurspīdīgai atbilstoši OECD vadlīnijām, taču ministrija nedzird vai nevēlas sadzirdēt lielo ostu argumentus, ka tās jau tagad iztur OECD kritērijus, vēl jo vairāk, ņemot vērā faktu, ka šie kritēriji ir attiecināmi arī uz pašvaldību pārvaldības principiem. Satiksmes ministrija nav veikusi jaunā likumprojekta nopietnu izvērtēšanu, nav argumentācijas un nav tālākā biznesa redzējuma, kas var radīt nestabilu situāciju investīciju ienākšanai lielo ostu projektos.*

*Ja Rīgas un Ventspils ostu pārveidē par kapitālsabiedrībām kaut nedaudz vēl var saredzēt kaut kādu loģiku, tad Liepājas SEZ gadījumā tiek nojaukts gadiem ilgi iestrādātais un labi strādājošais ostas pārvaldes mehānisms. Pašreizējā situācija liek domāt, ka politiskās vēlmes realizēt Valdības deklarācijā ierakstīto punktu par pārvaldības modeļa maiņu Latvijas lielajās ostās stāv pāri ekonomiski pamatotiem un izsvērtiem lēmumiem.*

*Vēršam jūsu uzmanību uz to, ka Satiksmes ministrijas izstrādātie priekšlikumi grozījumiem Likumā par ostām ir pretrunā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2017. gada 15. februāra Regulas (ES) 2017/352 par ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgiem noteikumiem, par ostu finanšu pārredzamību pamatprincipiem, par to, ka ostā sniedzamos pakalpojumus var veikt uz*



*brīvas konkurences principu pamata. Tas attiecas uz velkoņu pakalpojumu sniegšanu. Minētajā Regulā (ES) 32017/352 teikts:*

*27) Ja ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai izmantojot juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu interešu konfliktus un lai nodrošinātu taisnīgu un pārredzamu tirgus piekļuvi ostas pakalpojumiem gadījumos, kad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots.*



Antons Vjaters.

*28) Dalībvalstu iespējai turpināt piemērot minimālās prasības un ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu nebūtu jāliedz tām savās ostās nodrošināt neierobežotu pakalpojumu sniegšanas brīvību.*

*Kopš Likuma par ostām pieņemšanas brīža Rīgas ostas un Ventspils ostas valdēs valsts intereses ir pārstāvējuši četru ministriju augsta ranga ierēdņi, bet LSEZ valdē kopā ar trim pašvaldību un trim uzņēmēju pārstāvjiem ir strādājuši trīs ministriju ierēdņi, tāpēc neatbildēts paliek jautājums, kāpēc valsts visus šos gadus nav realizējusi savas intereses caur savām pilnvarotajām amatpersonām ostu valdēs un kurš atbildēs par šādu bezatbildību?*

*Ar cieņu, Antons Vjaters, LJS valdes priekšsēdētājs*

“Mums nekas cits neatliek, kā vien cerēt, ka viss atrisināsies pozitīvi. Līdz šim Latvijas lielās ostas ir LJS juridiskie biedri, kas allaž sniegušas LJS arī materiālo atbalstu, īpašu atsaucību izrādot Ainažu muzeja, vidusskolēnu konkursa “Enkurs” un citu LJS aktivitāšu finansiālajam atbalstam. Tagad atliek vien cerēt, ka arī jaunais pārvaldības modelis ļaus ar sapratni izturēties pret mūsu aicinājumu turpināt sadarbību.

Ne reizi jau esmu teicis, ka katrs LJS darba gads ir atšķirīgs, mainās prioritātes un akcenti, mūžībā aiziet mūsu līdzgaitnieki un aktīvi LJS biedri. Tomēr gribētos cerēt, ka esam ieguvuši pieredzi un rūdjumu, lai Latvijas Jūrnieceības savienība spētu izturēt un pastāvēt arī spēcīgās brāzmās.”■

Sagatavoja Anita Freiberga



## KAISMĪGS BURĀTĀJS AR CELMLAUŽA TALANTU

**2020. gada novembra beigās laikrakstā “Diena” varēja lasīt sēru vēsti – mūžībā aizgājis Uģis Kalmanis. Viena skaudra rinda: 1956.20.X – 2020.28.XI. Un diviem gada skaitļiem pa vidu svītra, kas slēpj visu cilvēka dzīvi: to, kas bijis, noticis, darīts, paveikts, izsapņots un arī nepiepildīts.**



Uģis kopā ar “Spaniel” piedalās “Tall Ships” regatē.

zudis vēsturiskā netaisnība un kritis dzelzs priekšgars. Ilgajos nebrīves gados bija sakrājies tik daudz nepateikta, nepadarīta un neredzēta. Vajadzēja rīkoties.



Jahtas “Polaris” komanda 1992. gadā, apceļojot Ālandu salas. N. Smajinskis (no kreisās), G. Purviņš, M. Kalmane, P. Naglis, I. Leiškāle, kapteinis J. Ramiņš un U. Kalmanis.

Latvijas Jūrniecības savienība vēl nebija dibināta, kad 1988. gadā jau darbojās Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopa, kur Uģis bija viens no aktīvākajiem dalībniekiem. Tie, kas piedzīvoja Atmosdas laiku, lieliski atceras, cik satraucoša astoņdesmito gadu beigās bija katra diena. Tūlīt, tūlīt viss mainīsies,

kādam vajadzēja būt pirmajam un iemīt vēl nestaigātas takas. Uģim Kalmanim bija lielisks celmlauža talants, par burātāja talantu un jurista aso prātu, protams, nemaz nerunājot.

Pirmās idejas par to, kā nest Latvijas tēlu pasaulē, bija saistītas tieši ar burāšanu.

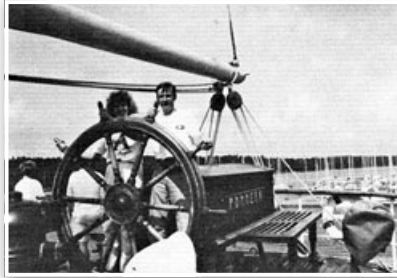
No Uģa Kalmaņa raksta “Cauri Lohnesa ezeram uz Īrijas jūru”, kas publicēts pirmajā Latvijas jūrniecības gadagrāmatā 89/90:

“1988. gada 4. novembrī, dibinoties Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības



vēstures kopai, citu darbu vidū apspriedām arī iespēju uzņemt video-filmas par latviešu jūrnieku likteņiem.

Dabas stihijas un kara vētras smagi pārbaudīja Latvijā būvētos un Latvijas Republikai piederošos kuģus. Retais vairs atceras, ka latvieši ne tikai prata būvēt tā dēvētos zemnieku buriniekus, bet brīvvalsts laikā republikai bija arī solīda tirdzniecības flote. Pēckara gados bija pieņemts rakstīt tikai par tvaikoni "Hercogs Jēkabs", kas vienīgais 1940. gadā nomainīja sarkanbaltsarkano karogu pret sarkano. Par tiem, kas palika jūras dzelmē un svešu zemju ostās, tika nogalināti un aizvesti uz ziemeļiem, *vēsture* klusēja. Maz ko šodien izsaka vārdi: akciju sabiedrība "Banga" un "Jūra", F. Grauda un brāļu Zēbergu rēderejas, tvaikoni "Aija", "Abava" un "Amata".



Uģis pie stūres.

Kopīgi ar kreiserjahtas "Barvo" vīriem sākām apspriest iespējamos ceļus – uz kuriem doties, ko apzināt. (...) Ceļš līdz pirmajam startam bija grūts un nogurdinošs. Tikai ar Londonā dzīvojošā Gunta Bērziņa kunga aktīvu atbalstu par mums ieinteresējās Britānijas Karaliskā jahtu asociācija. Saņemtais ielūgums apmeklēt Karalisti kļuva par pamatu vizišu sērijai piecu Rietumeiropas valstu vēstniecībās. (...) Dienā, kad Latvijas PSR Augstākā Padome sāka cīņu par suverenitātes deklarācijas pieņemšanu, mēs pēdējo reizi pamājām pavadītājiem, atkarojām muitai tautiešiem domātās avīzes un izgājām Daugavā. Tā ir dīvaina sajūta – doties uz ārzemēm ar jahtu. Tu vēl esi tepat – ierastajos Daugavas vilņos, bet paralēli ejošais robežsargu kuteris atgādina, ka tev robeža jau ir noslēgta."

Jahtas "Bravo" ekspedīcijas dalībniekiem pirmais pieturas punkts toreiz bija Luīngas sala Skotijas piekrastē, lai pie pieminētā latviešu jūrniekiem ar klusuma brīdi godinātu viņu piemiņu. Mūsējie tur bija pirmo reizi, bet trimdas latviešiem pēc Otrā pasaules kara tā ir bijusi tāda kā svētceļojuma vieta.

Stāstījumu gadagrāmātā turpina Uģis Kalmanis: "Un tad beidzot ceļojuma astoņpadsmitajā dienā – svētdien, 13. augusta rītā, noenkurojāmies Kjūena šaurumā pie Luīngas salas. Mūsu mērķis bija sasniegts, sākās intensīvākā filmēšanas diena. Pārļaposim žurnāla "Jūrnieks" 1936. gada decembra burtnīcu. "Pirmdien, 26. oktobrī, Atlantijas okeānā un Ziemeļu jūrā plosījās ārkārtīgi stipra orkānam līdzīga SW un W virziena vētra. Plkst. 20.48 Port Patrik raidstacija uztvēra no Malin Head raidstacijas šādu SOS signālu: "Tvaikonis "Helena Faulbaum" 56 grādi 14 minūtes N 5 grādi 55 minūtes W drīvē malā, kuģis nestūrē, vajadzīgi velkoņi."

Nākamajās dienās noskaidrojās, ka "Helena Faulbaum" gāja bojā, jo vētrā, vilņu dzīts, kuģis triekts pret saliņas klintīm, sadragāts un turpat arī nogrimis. No 19 komandas locekļiem 15 gāja bojā un izglābās četri jūrnieki.



"Laikā no 27. oktobra līdz 1. novembrim Luinga salas piekrastē jūra izskaloja astoņus līdz ar tvaikoni "Helena Faulbaum" bojā gājušos jūrniekus. Viņu mirstīgās atliekas savāca ciema iedzīvotāji un novietoja ciema hallē. Kad atrastie jūrnieki bija identificēti un iezārkoti, 2. novembrī sākās viņu izvadīšana pēdējā gaitā. Kapteiņa Cughausa šķirsts bija novietots atsevišķi ciema hallē un tur atradās līdz 2. novembra vakaram. Tad to nosūtīja uz 16 jūdzes attālo Obanu un no turienes tālāk pa dzelzceļu uz Blyth, kur šķirstu ar kapteiņa Cughausa mirstīgajām atliekām uzņēma tvaikonis "Amata" un atveda uz Rīgu apbedīšanai. 19. novembrī no Mārtiņa baznīcas Pārdaugavā uz tuvējiem kapiem izvadīja bojā gājušo tvaikoņa "Helena Faulbaum" kapteini N. Cughausu," rakstīja "Jūrnieks", bet Uģis ekspedīcijas apraksta nobeigumā raksta: "Pirms un pēc brauciena uz Skotiju mēs Mārtiņa kapos meklējām kapteiņa atdusas vietu. Neatradām, nopostīta... Pieminekļa pakājē Luingas salā gandrīz vienmēr ziedi..."

Tomēr mūsu braucienam bija atskaņas arī Rīgā. Jau pēc atgriešanās atradām tvaikoņa toreizējo kurinātāju Frici Zemtiņu, vienīgo dzīvo traģēdijas liecinieku. Vecais vīrs vēl ir ar stingru stāju un možu garu. Varbūt latviešu jūrnieku sīkstums, romantikas alkas un darba tikums palīdzēs šai profesijai mūsu tautas vidū tomēr atdzimt šodien?"



JVK darba grupa pie admirāļa T. Spādes atvērta kapa. M. Puķītis (no kreisās), M. Bisters, D. Bērtulis, Z. Spāde, U. Kalmanis un A. Pope.

## ADMIRĀĻA ATGRIEŠANĀS

2020. gadā apritēja trīsdesmit gadu, kopš admirālis Teodors Spāde no Kazahstānas stepes tika pārāpbedīts Latvijas zemē, un šo pārāpbedīšanas misiju savulaik uzņēmās Jūrniecības vēstures kopa (JVK).

Vēsturnieks Arvis Pope bija pamatīgi izpētījis Taodora Spādes dzīves gājumu, un tieši no viņa publikācijām mēs varam uzzināt daudz interesanta. 1931. gada 19. septembrī Latvijas Kara eskadras flagmaņa "Virsaitis" komandieris komandkapteinis Teodors Spāde kļuva par Latvijas armijas Kara eskadras komandieri. Tas notika pēc tam, kad jūnijā Liepājā ar vērienu jau bija atzīmēta Latvijas Kara eskadras 10 gadu jubileja, kurā pirmo reizi pēc Pirmā pasaules kara kādā trešajā valstī oficiāli un draudzīgā atmosfērā tikās nesenie ienaidnieki: angļi un franči ar vāciešiem. "Arī bijušais Krievijas oficiers admirālis A. Keizerlings var sarokoties ar saviem tautiešiem un reizē pretiniekiem pasaules karā Baltijas jūrā – vācu augstākajiem jūras virsniekiem. Ar saviem plašajiem starptautiskajiem sakariem un valodu zināšanām viņš ir neapšaubāma jubilejas svinību dvēsele," raksta Arvis



Pope. "Pēc svētkiem eskadra, arī Keizerlings un Spāde, dodas uz apmācībām jūrā un atrodas pie Monzunda, kad Rīgas radiofons pārraida paziņojumu par Keizerlinga aiziešanu pensijā. Admirālis protestē, taču neko nepanāk, viņš tiek atstādināts."

Bet tā ir tikai neliela vēsturiska atkāpe, patiesībā stāsts ir par to, kā JVK darba grupa – M. Puķītis, M. Bisters, D. Bērtulis, Z. Spāde, U. Kalmanis un A. Pope 1990. gada aprīlī devās ekspedīcijā uz Kazahstānu (tolaik to vēl sauca par Kazahiju), Temirtavas pilsētu, lai sameklētu Spādes kapa vietu, nokārotu visas nepieciešamās formalitātes un varētu sākties admirāļa atpakaļceļš uz dzimteni. Pēc Latvijas okupācijas 1940. gada 17. septembrī Spādi izsvītvoja no Sarkankarogotās Baltijas flotes sarakstiem, 1941. gada 14. jūnija naktī admirāli arestēja un kopā ar citiem tautas "ienaidniekiem un nodevējiem" – sirmgalvjiem, sievietēm un zīdaiņiem – aizveda uz Sibīriju. Pope raksta, ka droši noskaidrotas trīs admirāļa Spādes ieslodzījuma vietas: Novosibirska, Ekibastuza un Džezkazgana. Lai gan 1953. gada 14. decembrī Spādi atbrīvoja no ieslodzījuma, tomēr atgriešanās Latvijā viņam bija liegta, vien 1960. gadā divu nedēļu ilgu atvaļinājumu viņš pavadīja Rīgā un dzimtajā Ventspilī. Teodors Spāde bija trimdinieks, savu dzīvi pavadīja Temirtavā, strādāja par grāmatvedi vietējā infekcijas slimnīcā, dzīvoja sešu kvadrātmetru istabiņā, kurā kādreiz bijis morgs. Temirtavā viņš arī mira un tika apbedīts.

"Kādēļ mēs traucējam mirušā mieru un kas mums devis tiesības to darīt? Visvienkāršāk, protams, būtu atsaukties uz Admirāļa pēdējo gribu. Taču mums nav drošu pierādījumu, ka viņš tādu vēlēšanos – tikt apglabātam Latvijā – izteicis. Admirāļa piņļu pārapbedīšana uz Latviju vajadzīga latviešu tautai. No senseņiem laikiem ļaudis centušies savus mirušos apbedīt dzimtajā pusē. Šīs rūpes bijušas un ir daļa no tautas pašapliecināšanās, no nacionālās pašapziņas, kuras mums – arī vēl šobrīd – bieži ir par maz," rakstīja Pope.

1990. gada 29. aprīlī admirāļa Teodora Spādes melno zārku, pārsegtu ar mirdzoši baltu karogu, kuram pāri sarkanbaltsarkans krusts, nesa latviešu jūrskolnieki, mācītājs bija Juris Rubenis – jūrskolnieka mazdēls, bet pavadītāju vidū bez nedaudzajiem vēl dzīvajiem Kara flotes jūrniekiem un Krišjāņa Valdemāra jūrskolas audzēkņiem bija jaunākās paaudzes jūrnieki, zvejnieki, burātāji un vēl daudzi jo daudzi cilvēki, kuru sirdīs ierakstīta Latvijas Kara flotes devīze: "Mūs vieno Latvijas svētais vārds!". Un viens no šiem cilvēkiem bija Uģis Kalmanis.



T. Spādes pārapbedīšanas ceremonija Meža kapos.



"Bravo" komanda Atlantijas okeānā Amerikas kontinenta atklāšanas 500. gadadienai veltītājā regatē. Pie stūres R. Millers, U. Kalmanis (no kreisās), G. Lācis, R. Gudrenieks, U. Kronblūms, J. Skudra, G. Tabaka, aizmugurē Z. Renķis (no kreisās) un V. Žeidurs.



"Bravo" komanda finišējusi Ņujorkā.



Uģis pavada jahtas "Spaniel" komandu pirms došanās uz "Cutty Sark" regati.

## JAHTA "SPANIEL" UN "TALL SHIPS" REGATE IR ĪPAŠS STĀSTS

Rīga divas reizes – 2003. un 2013. gadā – ir piedzīvojuši galvu reibinošus notikumus: pilsēta uzņēma "Tall Ships Race" (iesākumā to sauca "Cutty Sark Tall Ships Race") regati, un tas varēja notikt, pateicoties tieši Uģim Kalmanim.

Lūk, ko par šo regati 1997. gadā rakstīja Uģis: "Katru gadu jūlija un augusta mēnešos pārmaiņus Baltijas vai Ziemeļjūrā, Vidusjūrā vai Biskajas līcī četras ostas katra pa nedēļai iegūst neparastu izskatu. Burinieki un jahtas no 20 līdz 30 valstīm šeit startē vai finišē pasaules lielākajā mācību buru kuģu regatē "Cutty Sark Tall Ships Race", ko organizē Starptautiskā mācību burinieku asociācija (ISTA). Regates mērķis ir pulcināt kopā pasaules jauniešus, lai tie iepazītu pasauli, iemācītos uzņemties atbildību par sevi, saviem komandas biedriem un saviem kuģiem. Regates galveno balvu "Cutty Sark Trophy" ne-

iegūst ne labākais, ne ātrākais regates dalībnieks. Tā tiek pasniegta kuģim, kura komanda, pēc pārējo dalībnieku ieskata, visvairāk atbilst priekšstatam par starpnacionālo sapratni un draudzību. Tautu draudzības jēdziens, ko pie mums iepriekšējos gadu desmitos devalvēja līdz bezjēdzībai, šajā regatē izpaužas tīrā un patiesā veidā.





Par iespējām uzaicināt "Cutty Sark" regatī savā ostā katru gadu novembrī Londonā notiek sīva cīņa. Kopš 1992. gada, kad ar jahtu "Barvo" piedalījās Amerikas kontinenta atklāšanas 500. gadadienai veltītajā regatē un pirmoreiz izjutu šo fantastisko atmosfēru, doma pieteikt Rīgu kā vienu no regates ostām man nelika mieru. Rīgas vārds pirmo reizi parādījās regates pieteikumos 1996. gadā reisam Baltijas jūrā, tomēr organizatoriem toreiz vilinošāks šķita piedāvājums doties uz Sanktpēterburgu. Nākošā regate Baltijas jūrā paredzēta 2000. gadā. Biju pārliecināts, ka jāmēģina vēlreiz. Pirmais un uzreiz šai idejai atsaucās Gūnārs Šteinerts, tolaik Latvijas pārstāvis IMO. Tābraucējs kapteinis, jahtu kapteinis ar darbvietu Londonā, grūti iedomāties piemērotāku kandidatūru, lai izziņātu, kā nepieciešams sagatavoties konferencī. Projekts likās interesants arī Rīgas domei. Piecās minūtēs, kas tiek



Uģis kopā ar brīvprātīgajiem palīgiem, 2013. gadā uzņemot regatī Rīgā.



2013.gada "Tall Ships" regate Rīgā.





dotas katram pretendentam, Rīgas mērs Māris Purgailis un kapteinis Gunārs Šteinerts mūs pieteica godam. Toreiz 14 ostu konkurencē zaudējām, jo pēc viesošanās Sanktpēterburgā ISTA pārstāvjiem bija šaubas, vai arī mēs esam spējīgi pienācīgi uzņemt ap 100 burinieku un jahtu, pabarot un

izklaidēt ap 200 tūkstošus tūristu, kas parasti ierodas katrā ostā uz regates pasākumiem. Pie konferences svinīgo vakariņu galda man blakus sēdēja atvaļināts angļu pulkvedis, kurš, redzēdams, kā rezultātu paziņošanas laikā mainās mana sejaskrāsa, mierināja: "Un jūs iedomājāties, ka pietiek atbraukt uz konferenci reizi četros gados, lai regate notiktu pie jums? Ir jāpiedalās pašiem, ir jābūt šajā kustībā! Un tad mēģiniet nākošreiz..."

Tonakt mēs ar Gunāru vēl ilgi sēdējām pie vīna glāzes. Līdz plāns bija skaidrs – ja gribam pieteikt Rīgu vēlreiz, jāpiedalās regatē, jāatgādina par sevi un Rīgu."

1998. gads bija starta šāviens – jahta "Spaniel" pirmo reizi pieteica sevi "Cutty Sark" regatei. Togad Portugāle bija pasaules jūrniecības centrs, jo atzīmēja 500. gadadienu, kopš slavenākais portugāļu jūras braucējs Vasko de Gama sasniedza Indiju, piedevām Lisabonā notika vispasaules izstāde "Expo 98", kuras galvenais vadmotīvs bija "Okeāns, mantojums nākotnei".

No Uģa atmiņām: "Mums likās, ka jahta "Spaniel" spēs godam pārstāvēt Latviju, tikai tā ir pienācīgi jāsagatavo. Vispirms vajadzēja morāli sagatavot komandu, kuras vēl nemaz nebija. Kad janvārī sanācām kopā, vēl nemaz nezinājām, kā tas būs. Sagatavošanās regatei prasīja pusgadu laika, smagi fiziski strādājot un meklējot sponsorus. Ņemot vērā, ka Latvijas presi interesēja tikai tas, kuras no sabiedrībā pazīstamām personām dzēra alu, pavadot "Spaniel" ceļā, atļausos pateikties tiem, bez kuru finansiāla atbalsta un tehniskā nodrošinājuma mēs nekur nebūtu tikuši. Pirmās atsaucās "Hanza Ekspedīcija" un "Hanza Elektronika". Firmas, kurās strādā profesionāli jūrniece, no kuriem vairāki paši bija piedalījušies "Cutty Sark" regatēs, mūs saprata bez garas runāšanas. Ceru, ka regates ostās pamanīja arī "Spaniel" grotbomņa pārsegu ar "Latvijas kuģniecības" logo un "Latkargo" karogu vantīs. Radio "Mix FM 102,7" direktors Jānis Mellēns atcerējās, ka agrā jaunībā arī ir burājis, un nolēma šim projektam pielikt ne tikai maku, bet arī roku, piedaloties regates pirmajā posmā. Ļoti veiksmīgas bija sarunas ar "Latvijas mobilo telefonu", kuram esam pateicīgi



par iespēju uzturēt regulārus bezmaksas sakarus ar "Spaniel" (tas tolaik bija liels atspaidis, mobilie sakari, jo īpaši ārpus Latvijas, bija ārkārtīgi dārgi – red.) un vajadzības gadījumā koordinēt palīdzības sniegšanu. Bet "Aldara" alus un minerālūdens pietika līdz pat Lisabonai. (..)

"Spaniel" atgriezās Rīgā naktī uz 8. septembri. Jahta veica ap septiņiem tūkstošiem jūdžu un pabija septiņās valstīs. Komanda izcīnīja godalgotu vietu, un daudzi burātāji uzzināja, kas tā tāda Latvija. Mēs bijām šajā regatē, daudziem tas bija lielākais piedzīvojums dzīvē. Starp citu, 1999. gada regates maršruts ies caur Šetlendās salām. No Latvijas vēl neviens ar jahtu tur nav bijis... Bet 1999. gada novembrī Londonā notiks balsošana par 2003. gada regates ostām Baltijas jūrā. Vai Rīgas tēvi pieteiks pilsētu?"

1999. gada rudenī ISTA konferencē Londonā Rīga izcīnīja tiesības uzņemt "Cutty Sark" regāti 2003. gadā. Ja kāds domā, ka ar pozitīvo balsojumu uzvara jau bija kabatā, tad viņš rūgti maldās. Tikai tad tā pa īstam sākās Uģa Kalmaņa cīņa, kas reizēm šķita gluži kā dona



Kihota cīņa ar vējdzirnāvām. Izrādījās, ka nesakārtotās infrastruktūras dēļ Rīgas ostai tā pa īstam nemaz nebija, kur tos buriniekus un jahtas izvietot, un nu visi sāka kratīties nost no atbildības: pilsēta rādīja ar pirkstu uz ostu, bet osta uzskatīja, ka atbildība jāuzņemas pilsētai, taču skaidrs bija viens – regates uzņemšana nav iespējama bez pilsētas un ostas sadarbības. Un tad nācās ķerties pie mazas viltības. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs bija viens no regates rīcības komitejas priekšsēdētāja vietniekiem, un tālredzīga taktika bija nedaudz uzspiest uz viņa pašlepnumu un ambīcijām: vai tiešām Rīgas osta ir sliktāka par Gdiņu, Lībeku un Turku, vai tiešām Rīgas osta nevar sevi parādīt visā spožumā? Un viss notika. Par regāti sajūsmā bija pilnīgi visi: regates dalībnieki, pilsētas viesi, rīdzinieki, ostonieki un regates organizētāji. Bija gan piestātnes, gan uzņemšanas un pieņemšanas, bija suvenīri un reklāmas materiāli, vakariņas pie ostas kapteiņa, Latvijas Jūras spēku sardze un regates patroneses Valsts prezidentes Vairas Viķes-Freibergas viesošānās uz buriniekami.

Kad regate bija atvadījies no Rīgas, Uģis Kalmanis bija pārguris, bet laimīgs. Pagāja desmit gadu, regate atkal atgriezās Rīgā, un atkal tie bija svētki pilnīgi visiem.



Jūrniecības gadagrāmatas uzticamie autori Uģis Klamanis (no labās), Sarma Kočāne un Gints Šīmanis.

Diemžēl nākamo regates ienācienu Rīgā Uģis Kalmanis vairs nepiedzīvos, bet viņš bija tas, kurš regāti atveda uz Rīgu. "Varbūt kādam tas paliks atmiņā kā skaists piedzīvojums, varbūt kāds pievienosies "Spaniel" komandai, bet varbūt kāds nopietni apsvērs iespēju savu nākotni saistīt ar jūru," teica Uģis.

Kā Jūrniecības gadagrāmatas redaktore biju pieradusi, ka Uģis tur roku uz gadagrāmatas pulsa. Ir labi apzināties, ka ir autori, uz kuriem vienmēr var paļauties: raksti būs interesanti un laikā iesniegti, un Uģis jau no pirmās gadagrāmatas bija viens no tādiem autoriem. Parasti mēs sazinājāmies, lai precizētu tēmu, apjomu un termiņus. Vēl tagad manā datorā ir saglabājusies sarakste ar Uģi: "Anita, kadetu stāstus esmu apkopojis un sāku ar tiem strādāt. Stāstu ir daudz, tādēļ jāzina – cik A4 formāta lapās man jāiekļaujas? Uģis."

Tagad es teiktu, raksti, cik vien tev ir iekšā. Varbūt Uģis to arī dara, tikai citā realitātē, bet paldies par to realitāti, ko kopā piedzīvojām. ■

Anita Freiberga



# AR SAULI SIRDĪ UN DZINTARU DVĒSELĒ

**Ģertrūde Aniņa dzimusi 1944. gada 8. aprīlī Daugavpilī. 1968. gadā beigusi Latvijas Lauksaimniecības akadēmiju. No 1968. līdz 1973. gadam bija Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnikā institūta Rīgas filiāles docētāja, no 1989. līdz 1990. gadam Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas fakultātes docētāja. Viņa piedalījies Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā, ilgus gadus bijusi LJA prorektore un pasniedzēja Latvijas Jūras akadēmijā, sniedzot studentiem fundamentālas zināšanas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu apgūšanā un risināšanā.**



Par ilggadēju kvalitatīvu darbu Latvijas Jūras administrācijā un ieguldījumu žurniecības nozarē 2013. gada 31. jūlijā Ģertrūde Aniņa saņēma Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi, bet 2014. gadā “Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas žurniecības attīstībā” – Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.

Ģertrūde Aniņa ir piedalījies arī Latvijas Žurniecības savienības dibināšanā un ar savu harizmu, profesionālajām zināšanām, aktīvo darbību, augstajiem morāles principiem un patiesi cilvēcisko sirsnību ir iemantojusi



Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu saņemot.  
Ģertrūde Aniņa un Ilze Bernsone.



jūrnierības nozares ļaužu cieņu un mīlestību. Daudzi izcili Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, tagad kapteiņi, jūras virsnieki un vecākie mehāniķi, ir pateicīgi viņai ne tikai par studiju gados iegūtajām profesionālajām zināšanām, bet arī par nenovērtējamo dzīves skolu, ko saviem studentiem ir devusi Ģertrūde Aniņa.

### **ĢERTRŪDES LOLOJUMS – LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA**

Atmodas laikā cīnīties par Latvijas jūrnierības un jūrnierības izglītības atdzimšanu bija patriotiski, to uztvēra kā misiju – kas cits, ja ne mēs, kad vēl, ja ne tagad! Cilvēki neželēja savu laiku, zināšanas un pat veselību cēlā mērķa sasniegšanai. Kad pirmie uzdevumi bija paveikti, to vietā nāca arvien jauni, un tas kādreiz attiecās un arī tagad attiecas uz jūrnierības izglītību un jūrnierības izglītības mācību iestādēm.

Žurnālists Gints Šimanis, kurš vēl kā students piedalījās visos Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas procesos, reiz rakstīja: “Par spīti visam, Latvijas

Jūras akadēmija dzīvoja. Te parādījās personības spēks, ar kuru uz šo mērķi gāja Ģertrūde Aniņa – akadēmijas dvēsele.”

Kādā sarunā Ģertrūdei jautāju: “Kā pie tevis nonāca pedagoģija?” “Patiesībā es nonācu pie pedagoģijas, un tas notika pavisam nejauši. Savulaik strādāju Jelgavā, pieņāca laiks dzīvē ko mainīt, un mūsu ģimenes draugs, kurš strādāja kādā jūrnierības iestādē, ieteica mani darbam Kaļiņingradas tehniskajā institūtā,” teica Ģertrūde Aniņa. “Nebija viegli tur iekļūt, jo rūpīgi tika pārbaudīti mani radu raksti, vārdu sakot,



1994. gads. LJA rektors Jānis Bērziņš un prorektore Ģertrūde Aniņa.



Deviņdesmito gadu vidus. Kopā ar studentiem  
pie Krišjāņa Valdemāra piemiņas akmens Valdemārpilī.

tiku vētīta no galvas līdz kājām, jo ar jūrniekiem varēja stādāt tikai īpaši uzticami padomju pilsoņi. Tolaik čeka strādāja labi, bet es ticēju, ka pienāks laiks un viss būs savādāk, šī pārliecība dzīvoja manā sirdī, tāpēc nebiju pārsteigta, kad atnāca Atmoda, jo es šo sajūtu biju izsapņojusi, es biju to modelējusi, ja var tā teikt. Reizēm pati brīnījos, kā var būt tik spēcīgas priekšnojautas?"

"Vienu dienu paskaitīju, iznāk, ka jūrniecības izglītībā esmu nostrādājusi gandrīz piecdesmit gadu. Varbūt nevajadzētu lepoties, ka savā dzīvē neesmu pratusi neko mainīt. Saka jau, ka ar gadiem iestājas tāda kā rutīna. Tad sev jautāju: vai tu spēj analizēt un kritiski vērtēt savu darbu? Ja cilvēks to spēj, tad viņa radošais potenciāls vēl nav izsmelts. Es ļoti nopietni to daru, analizēju katru lekciju, lai izvērtētu, ko esmu devusi studentiem, kāds bijis kontakts ar viņiem. Pasniedzējam ir jābūt līmenī, jo students lieliski atšķir, kad pasniedzējs patiesi viņam var ko dot. Varu godīgi atzīties, ka manai profesionālajai izaugsmei ļoti daudz ir devuši tie daudzie cilvēki, kurus nācies satikt, un tās jūrniecības organizācijas, kas bijušas saistītas ar jūrniecības izglītību."

## **PROFESIONALITĀTES APLIECINĀJUMS – DARBS LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ**

Patiesībā ar jūras vides aizsardzības jautājumiem ir bijis saistīts viss Ģertrūdes Aniņas darba mūžs, tāpēc viņu droši varēja uzskatīt par vienu no zinošākajiem šīs jomas speciālistiem Latvijā, kas ieguvis autoritāti arī starptautiskajā



Kopā ar Jūras administrācijas kolektīvu lielajā pavasara talkā.

līmenī. Par Honkongas konvenciju, par kaitīgiem ūdens organismiem kuģu balasta ūdeņos, par prasībām sēra oksīdu emisiju mazināšanai no kuģiem, par siltumnīcefektu izraisošo gāzu emisiju samazināšanu Ģertrūde lasīja lekcijas saviem akadēmijas studentiem, un par šīm tēmām viņa piedalījās diskusijās, darba grupās un sesijās gan IMO Vides komitejā, gan HELCOM.

Bijušie Ģertrūdes Aniņas studenti, nu jau profesionāli jūras virsnieki, saka paldies savai pasniedzējai par zināšanām vides aizsardzības jautājumos un arī par to, ka MARPOL prasības viņi zina tikpat labi kā reizrēķinu. Vai gan var būt vēl labāks novērtējums pasniedzēja darbam kā bijušo studentu, tagad profesionālu jūrnieku, atzinība un pateicība? Un arī Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs novērtēja Ģertrūdes ilggadējo kvalitatīvo darbu, profesionalitāti un mūža ieguldījumu jūrniecības nozarē, piešķirot Latvijas jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi.

2013. gada 31. jūlijā Ģ. Aniņa pēc trīspadsmit kopīgi nostrādātiem gadiem atvadījās no saviem kolēģiem Jūras administrācijā. Ģertrūde bija pieņēmusi lēmumu turpmāk strādāt tikai par pasniedzēju Jūras akadēmijā un solīja neliegt padomu un konsultācijas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu risināšanā.

Ģertrūde Aniņa: "Visus trīspadsmit gadus katru dienu uz darbu Jūras administrācijā gāju ar milzīgu prieku, un to nekādā gadījumā nesaku pieklājības pēc. Jūras administrācijā ne tikai strādā zinoši speciālisti, bet tas patiešām ir lielisks kolektīvs, kur ikviens ir Cilvēks ar lielo burtu. Lai gan svinīgajā pasākumā, ko kolēģi bija sarīkojuši man par godu, biju samulsusi un apjukusi. Paldies visiem maniem mīļajiem kolēģiem."

## **"TIEŠI TAGAD VISS NOTIEK!"**

Tā optimistiski mēdza teikt Ģertrūde. Aktīva un darbīga, viņa paguva nolasīt lekcijas akadēmijā un aizskriet līdz Briselei uz vides dokumentu apspriešanu. Ģertrūde nūjoja, brauca ar riteni un vasarās gāja gar jūras krastu. No Nidas, kas





ir Latvijas tālākais punkts Kurzemes jūrmalā, kopā ar vīru vasarā ceļoja pa jūras krastu, jo bija mērķis – jātiek līdz Igaunijas robežai Vidzemes jūrmalā. Jūra. Tā dod spēku un apskaidrību, tā ar savu varenību piepilda sirdi un dvēseli. “Jūra ir kaut kas vārdos nepasakāms, es bez tās nevarētu dzīvot,” teica Ķertrūde. Katru brīvo brīdi, kas īpaši bieži nav iegādājies, viņa ciemojās Jūrkalnē. Savukārt pie Ķertrūdes ciemos brauca bijušie studenti, īpaši, kad viņas dārzā ziedēja dālijas. Viņa savas puķes kopa tikpat cītīgi kā attiecības ar cilvēkiem. Pie Ķertrūdes ciemoties bija viegli, tur nebija nekādas liekulības, uz galda linu galdauts, un kafiju viņa pasniedza māla krūzēs. Ja tautiskas lietas ir tuvas sirdij, tad pilnīgi vienalga, vai tās ir vai nav modē.

Ķertrūde prata stāstīt un klausīties. Viņu piepildīja emocijas un prieks par dzīvi. Viss notiek! Tikai nedrīkst apstāties un pārstāt mācīties. Viņa nevēlējās skatīties pagātnē, jo ar prieku tvēra katru mirkli. Ķertrūdes acis smaidīja. Nav laika, jāgatavojas lekcijām. “Nekādā ziņā negribu teikt, ka esmu ideāla, bez grēciņiem,” teica Ķertrūde. “Bet to gan varu apliecināt, ka vienmēr esmu centusies būt godīga visās lietās – ģimenes attiecībās, attiecībās ar draugiem, kolēģiem un studentiem. Un vēl, lai cik grūti tas būtu, esmu mācījusies atzīt savas kļūdas.”

Jautāta, vai viņai ir nācies piedzīvot īstus gandarījuma mirkļus, Ķertrūde teica: “Visu mūžu uz darbu esmu gājusi ar prieku. Lai gan pēc studijām varēju izvēlēties labi atalgotu darbu, es izvēlējos sirdij tuvu, bet finansiāli neizdevīgo pasniedzēja darbu. Liekuļotu, ja teiktu, ka naudai dzīvē nav nekādas nozīmes, ir, un materiālā ziņā es, protams, esmu zaudētāja, bet to allaž ir kompensējis prieks, ko sniedz darbs. Pa īstam man ir bijušas tikai divas darba vietas – Kaļiņingradas tehniskais institūts un Latvijas Jūras akadēmija. Jūras administrācija ir mana trešā darba vieta. Gan akadēmijā, gan Jūras administrācijā viss notiek ļoti dinamiski, nemitīgi nāk kas jauns, visam nopietni jāseko, jāapgūst jaunas zināšanas, jāspēj reaģēt, un tas no cilvēka prasa lielu koncentrēšanos un enerģiju. Rūgti maldās tie, kuri domā, ka pietiek ar iegūto izglītību! Visu mūžu ir jāmacās! Šo atziņu guvu no sava papiņa, kurš visu mūžu mācījās. Arī studentiem to nebeidzu atkārtot, ka mācīšanās jau nenozīmē iekalšanu, tas ir process, kas cilvēkam neļauj apstāties un ieslīgt pašapmierinātībā par savu viszinību. Re, man uz galda malas stāv “MARPOL”, tā ir grāmata, ko esmu lasījusi un pārlasījusi, un kā atšķirīgu, tā atkal atrodu sev līdz šim ko nezināmu. Gadiem ejot, atšķiras mūsu uztveršanas un sapratnes līmenis, mūsu attieksme pret izlasīto un nepieciešamība to pielietot. Katru reizi tu šķietami vienas un tās pašas lietas ieraugi pavisam no cita redzespunkta, un apvāršņi vienmēr ir jāpaplašina. Tagad man reizēm šķiet, ka vairs neko nezinu un nesaprotu, jo rodas tik daudz jautājumu, uz kuriem jārod atbildes. Iespējams, vieglāk ir dzīvot ar pārliecību, ka tu visu zini. Bet, paldies Dievam, ne pasniedzēja darbs, ne Jūras administrācijā ieņemamais amats man nav ļāvis apstāties. Vienmēr esmu bijusi dzīves virpuļi, un kas var būt vēl labāk?



Dzīve man dāvinājusi lielu laimi satikt fantastiskus cilvēkus. Man ir laimējies, jo katrā dzīves posmā, ja tā var teikt, liktenis man ir piespēlējis cilvēkus, no kuriem esmu mācījusies un guvusi jaunas atziņas savai dzīvei. Ikvienam vajadzētu apzināties, ka cilvēks viens neko nevarētu paveikt, ir komandas darbs. Ja kopā nesagadītos cilvēki, kas konkrētajā brīdī tomēr kopā sagadījās, daudz no tā, kas ir šodien, varēja nebūt, arī Jūras akadēmija. Bet viens ir būt uz viļņa, otrs dzīvo tālāk tad, kad vilnis jau izskrējis krastā. Nesūdzēties un neraudāt, bet darboties un rīkoties. Un atcerēties, ka kāds vēsturi rakstījis arī pirms tevis.”



## **DODOT GŪTAIS NEATŅEMAMS**

2019. gadā Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svinībās kultūras pilī “Ziemeļblāzma” Ģertrūde Aniņa novēlēja Jūras akadēmijai augt kvalitātē: “Akadēmijai vēlu augt, augt, augt (kvalitātē), vēlu jaunu, labi izglītotu mācību spēku ienākšanu, zināt gribošus studentus, nebaudīties pieņemt jaunus izaicinājumus. Veiksmi svētīgajā pedagoga darbā visai akadēmijas saimei.”

Ģertrūdes Aniņas cilvēciskās īpašības, profesionālās zināšanas un kompetence ir augstu novērtēta Latvijas jūrniecības sabiedrībā. Ņemot vērā viņas ieguldījumu Latvijas jūrniecek profes-

ionālās izglītības pilnveidošanā, kā arī aktīvu darbību nozares sabiedriskajā dzīvē, LJS uzskatīja, ka Ģertrūde Aniņa ir cienīga saņemt apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Diemžēl viņa šo ordeni nepaguva saņemt, bet kāpēc tā, tas lai paliek uz Ordeņu kapitula sirdsapziņas, taču Ģertrūde pārpārēm ir saņēmusi ko citu – cilvēku mīlestību. Patiesu un no sirds. Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svinīgajā brīdī, kad uz skatuves tika aicināta viena no LJA dibinātājām, bijusī prorektore, pasniedzēja, akadēmijas sirdsapziņa un dvēsele Ģertrūde Aniņa, zālē valdīja savijņojums, visi stāvoņt aplaudēja, vārdos neizsakāma mīlestība un cieņa nāca no ikviena klātesošā. Latvijas Jūras akadēmija un ikviens students bija Ģertrūdes Aniņas mūža darbs, mūža mīlestība un mūža piepildījums. Tā bija emociju sinerģija, kad dodot gūtais neatņemams. ■



# BŪT ĪSTAJĀ LAIKĀ UN ĪSTAJĀ VIETĀ

**Pašā 2021. gada sākumā noslēdzās Ilzes Bernsones dzīves ceļš. Tas bijis bagāts, radošas darbības un cilvēcisku attiecību piepildīts. Par savu profesionālo un principiālo darbu Ilze ir bijusi novērtēta: 2005. gadā viņu apbalvoja ar Atzinības krustu, bet 2014. gadā viņa saņēma Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu "Par mūža ieguldījumu Latvijas žurniecības attīstībā".**

**Mēdz uzskatīt, ka nav neaizstājamu cilvēku. Un tā arī ir, jo neviena vieta jau tukša nepaliek, bet pēc būtības nevienu cilvēku nevar aizstāt. Jā, aizgājušo vietā nāks citi, bet tas jau būs pavisam cits stāsts. Labāks vai sliktāks, bet citādāks gan. Ilzes Bernsones mūžs ir galā, bet stāsts par viņu turpināsies, jo paliek viņas paveiktais, paliek kopīgi piedzīvotais, no atmiņas nepagaist Ilzes trāpīgi teikta piezīme. Pēdējā telefona sarunā, vien pāris dienas pirms viņas aiziešanas mūžībā, Ilze teica: "Esmu pateicīga Dievam par katru uzdāvināto dienu."**

Viņa bija dzimusi rīdziniece, un ne pirmajā paaudzē. Ģimenē bija tādas vērtības, ka cilvēks bez augstākās izglītības nevar. Mammai bija augstākā izglītība, vedaistēvs no tēva puses bija viens no korporācijas "Tālavija" dibinātājiem, arī ar augstāko izglītību. Tēvs, citi radi, tagad arī māsas dēls, visi ir bijuši "tālavieši". Nākot no šādas ģimenes, bija skaidrs – bez augstākās izglītības neiztikt. Uz jautājumu, vai vēsture viņu patiešām interesēja un patika, Ilze strikti, tā, kā tikai viņa to prata, noteica: "Nepatika. Es biju eksakts cilvēks, mana stiprā puse bija matemātika, tāpēc nebūt neesmu nekāds tūdaliņš."

Un tomēr viņa izvēlējās vēsturniekus. Jau studiju gados Ilze strādāja par vēstures skolotāju 11. vidusskolā,





tagadējā Franču licejā, un bijusi pārliecināta, ka skolā nostrādās visu mūžu, jo padevies darbs ar jauniem cilvēkiem un patikušas aktivitātes, kļuvusi par direktora vietnieci audzināšanas darbā, bet, kad vajadzēja saņemt Drošības komitejas apstiprinājumu, tāds netika dots. "Divas reizes es tādu spiedienu esmu izjutusi. Pirmo reizi, kad mani skolā neapstiprināja direktora vietnieces amatā, un otro reizi, kad, jau strādājot muzejā, vajadzēja braukt uz muzejnieku simpoziju Austrijā, un mani turp nepalaida. Labs draugs, kurš strādāja *orgānos*, skaidri pateica, ka mani nelaiž tāpēc, ka radi ārzemēs. Bet es to daudz nepārdzīvoju. Bija, kā bija. Tagad daudzi ar tādu kā sāpi atceras, ka krievu laikos daudz cietuši. Es necietu, biju jauna un pieņēmu, ka tas tā ir."

Muzejā esot nonākusi pavisam nejauši, tur bijusi brīva vieta. "Sāku strādāt muzejā, un manā izpratnē sākās šausmas. Pēc aktivitātēm skolā, kad dzīve bija papildīta, piedevām es meklēju iespējas, kā vēstures stundas padarīt interesantākas, sākās lēns muzeja ritms: cilvēks apgūst ekspozīcijas, bet pa dienu sēž pie galda un lasa grāmatas. Man tas šķita briesmīgi, tomēr četrdesmit trīs gadus es muzejā aizkavējos."

Teiktais par aizkavēšanos, protams, jāuztver kā ironija, ko Ilze visai meistarīgi prot pielietot tad, kad jāpasaka nopietnas lietas vai jāraksturo kāda situācija, bet varbūt arī tad, kad tik ļoti negribas parādīt savu sentimentalitāti, ko viņa nu nemaz nav pieradusi izrādīt.

Tolaik muzejā strādāja daudz jauniešu. "Mēs nācām ar savām idejām. Sākām braukt ekspedīcijās. Tagad es, protams, negribētu braukt prom no mājām uz veselu nedēļu, bet tolaik tas bija tik aizraujoši, mēs bijām jauni, kāpēc ne?"

Tieši ekspedīcijās Ilze iemācījusies strādāt ar cilvēkiem un komplektēt krājumus. "Un tā desmit gadus," saka Ilze. "Savācām vismaz tūkstoti, un ne jau šādus tādus, bet ļoti vērtīgus materiālus."

No ekspedīciju laika palikuši ne tikai muzejam iegūtie eksponāti, bet arī iegūtās atziņas. Viena no



tām: tas, kurš meklē, tas atrod. Vēl kāda atziņa: cilvēki ir dažādi, ar viņiem jāprot sarunāties un atrast pareizo pieeju. Gads pa gadam, un nākusi arī pieredze, kā jāstrādā ar cilvēkiem, arī tad, kad pilnīgi nemaz nav garastāvokļa ne ar vienu tikties un sarunāties. Tādās reizēs Ilze sev teikusi: "Ilze, noliec

1980. gads. Ekspedīcija Kolkā. No kreisās: Juris Siks, Ilze Bernsone, Aigars Miklāvs un Klāra Radziņa.



malā savu garastāvokli! Nomaini seju! Ir jāsaprot, ka cilvēks nāk uz muzeju, viņš nāk darīt muzejam un kuģniecības vēsturei laipnību.”

Iekšējais nemiera gars bija tas, kurš Ilzei arvien lika meklēt kaut ko jaunu, arī tad, kad ekspedīciju laiks bija sevi izsmēlis. Un Ilzei izdevās tas, par ko viņu var apskaut vēsturnieki un dokumentālisti. Tēlaini



runājot, Ilzei Bernsonai izdevās noņemt vēju burās, un tā nu nav nekāda nejaušība, bet gan likteņa piespēlēta iespēja. Un, paldies Dievam, Ilze bija īstajā laikā īstajā vietā.

Dzima doma rīkot salidojumus, mēģinot sapulcināt Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus. “Mani brīdināja, ka Rīgā tas neies cauri, to neizdosies realizēt, jo aizliegs Drošības komiteja. Ainažos jā, bet Rīgā ne. Vecajiem valdemāriešiem šie pasākumi patika. Es viņus visus uzrunāju par kapteiņiem, bet vēlāk gan izrādījās, ka visi nebūt nav kapteiņi. Bieži vien tie klusākie vēlāk kļuva par pašiem nozīmīgākajiem, bet man kā muzeja darbiniekam īstais darbs sākās jau pēc salidojuma, un no viņiem muzejā ienāca *super* kolekcijas.

Daudzi mana vecuma cilvēki saka: mēs nedrīkstējām, nevarējām, neļāva. Protams, ļoti daudz ko nedrīkstēja un neļāva, tomēr ļoti daudz ko mēs, gudri rīkojoties, darījām. Ja godīgi, tad, organizējot šos salidojumus, es pat neapzinājos, kas man varētu draudēt. Bet liela daļa jau paši neko negribēja un nedarīja.”

Grāmatas. Tā pašas, pēc Ilzes teiktā, varētu raksturot nākamo posmu, lielo uzsvaru liekot uz abām Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijām. Protams, sarakstam vēl jāpieskaita tās 22 Latvijas jūrniecības gadagrāmatas, kuru veidošanā un rakstu sagatavošanā viņa ir piedalījusies; 1994. gadā iznāca grāmata “Latvijas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis”, kas, iespējams, nav lasāma kā literatūra, bet ir fantastisks izziņas materiāls, un vēl enciklopēdija jaunatnei “Latvijas jūrniecība”.

Ir kaut kas tāds, kas stāv pāri visam, un tie Ilzes dzīvē bijuši cilvēki. Vispirms jau, protams, viņas Juris, ar kuru kopā nostaigāta visa dzīve, kad ceļi gājuši gan blakus, gan tuvāk, gan tālāk, gan kopā. Kā Ilze pati atzīst, tās ne vienmēr ir bijušas vienkāršas attiecības. Lai nekļūtu sentimentāla, viņa ar sev raksturīgo



2005. gads. Atzinības krusts, kas saņemts 2005. gada 3. maijā, un NBS piemiņas medaļa, ko kuģa "Saule" krustmātei kopš 1994. gada pasniedza 2004. gadā, atzīmējot Latvijas Kara flotes 85. gadadienu.



No kreisās: Roberts Kaniņš, Andris Cekuls, Ilze Bernsone, Aigars Miklāvs un Inta Kārklīņa, kā arī kuģu modeļu meistars un restaurators Mārtiņš Maike.

ironiju teica, ka abi ar Juri daudz kasoties, viens otram pierādot taisnību. Tāds normāls process divu cilvēku savienībā.

"Mani valsts apbalvojumam neieteica muzejs, bet gan jurnieciņas organizācijas. Man tas bija šoks. Aizgāju mājās un, lai gan nevaru teikt, ka esmu ļoti sentimentāla, nespēju valdīt asaru plūdus."

Ilze nekad neaizmirst pieminēt savu māsu un bērnības draudzeni no divu gadu vecuma, bet ar īpašu mīlestību un lepnumu viņa runā par māsas dēlu, savu krustdēlu, kurš strādā Latvijas diplomātiskajā dienestā un nekad neaizmirst savu krustmāti.

Ilzei nozīmīgi bija daudzi jurnieciņas cilvēki un, protams, arī viņas nodaļas kolektīvs, pret kuru esot bijusi ļoti prasīga vadītāja. "Mūsu kolektīvs lieliski zināja, ko viens no otra var sagaidīt. Kopā esam gan priecājušies, gan strādājuši, gan arī strīdējušies. Esmu daudz ieklausījies Intas teiktajā, un man daudzām viņas domām ir bijis



jāpiekrīt. Piemēram, es nebūt neuzskatu par saviem ienaidniekiem krieviski runājošus cilvēkus, kaut mana ģimene no padomju režīma bija ļoti cietusi.”

Muzejs Ilzei ir bijis kas vairāk nekā tikai darba vieta. Pirms došanās pelnītā atpūtā viņa vairākus mēnešus kārtoja savu rakstāmgald



un revidēja gadiem krājušos papīrus un piezīmes. Pa gadiem tik daudz kas uzkrāts, protams, ne tikai papīri, bet arī milzīga zināšanu bagātība. Savulaik, kad atnākusi uz muzeju, Ilze vispirms esot ķērusies pie Anša Bandrēviča grāmatīņas lasīšanas, ko viņš par Latvijas jūrniecību sarakstījis vēl pirms Pirmā pasaules kara, un tad licies, ka nu par jūrniecības lietām zina gana daudz, bet, tikai uzzinot kaut ko jaunu, cilvēks sāk apzināties, cik tomēr maz patiesībā zina.

“Manā nodaļā bija prasība, ka tas, kas kaut šķietami un nedaudz liekas būtisks, ir jāuzraksta, jo pateikts vārds pazūd, kad pagājis laiks, to neviens vairs neatceras. Pati lieliski zinu, cik ļoti noderīgas darbā ir bijušas vecās Kuģniecības gadagrāmatas, kurām, iespējams, tajos laikos nemaz nebija tik liela nozīme, kā gadiem ejot, bet manai paaudzei tās ir bijušas nenovērtējams izziņas avots.”

“Viens no iemesliem, kāpēc tik strikti nolēmu beigt darba gaitas, bija sajūta, ka muzejam vajadzīgas jaunas asinis, bet ar vecajiem kadriem to nevar izdarīt, un tas man vienkārši riebās. Vajag kaut ko jaunu, bet es esmu par vecu, lai veidotu ko jaunu, un arī mana nodaļa tam ir par vecu. Un mūsos tomēr sēž vecie laiki, no kuriem es nemaz netaisos aizmukt, jo tā bija mana dzīve. Sešdesmit piecos gados cilvēkam vajag domāt par iešanu pensija, un es šo robežu mazliet pārkēru pāri.”

2015. gada 30. oktobrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja Ilze Bernsone pavilka svītru savam darba mūžam, kas viņai ir bijis papildīts. “Man ir piecdesmit gadu ilgs darba stāžs, no kuriem četrdesmit trīs nostrādāti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un no tiem trīsdesmit seši par Kuģniecības nodaļas vadītāju.”

Kaut kādreiz pati domājusi, ka nav muzeja cilvēks, itin neviens, kurš pazina Ilzi Bernsoni, nevarētu iedomāties viņu, piemēram, matemātikas profesores godā, jo tad, kad sakām – Kuģniecības muzejs, domājam Bernsoni, kad sakām – Bernsone, domājam – Kuģniecības muzejs. Vēl nav tik tāls tas laiks, kad, piezvanot uz muzeju, vada otrā galā atskanēja: “Bernsone klausās.” Un tad tu



šo cilvēku tik ļoti sasaisīti ar viņa amatu, it kā dzīvē nekā cita nebūtu, kā vien darbs. Un tomēr paveiktais ir katra cilvēka dzīves mērītājs. "Zini, cik forši es tagad jūtos, kad sazvanījāties," teic Ilze. Abi ar Jurīti cilpojot garus gabalus, elpojot svaigu gaisu un izbaudot kopā pavadīto laiku. Pie viņiem ciemoties bija bauda. Ilze cēla galda dažādus gardumus, bet Juris, kā jau džentlmenis, prata gan apkalpot, gan komplimentu pateikt. Pie Ilzes un Jura bija tāda vārds nepasakāma latviešu stabilitāte, nevis sentimentāls tautiskums, bet tautisks humorīgums ar ironijas piešprici.

Ilzei bija patiesi laimējies, un tā notiek tikai ar labiem cilvēkiem, kuri savā ceļā sastop tikai labus cilvēkus. Un lai sliktais paliek tiem, kuri paši to vēlas redzēt.

"Tie, kas nāks pēc manis, nevarēs izdarīt to, ko esmu izdarījis es, jo viņi vairs nesatiks tos cilvēkus, kurus satiku es. Bet viņi satiks citus, un tas jau būs jauns stāsts, jaunas atziņas un jauni vēstures pieraksti. Esmu piedzīvojusi tik skaistu darba mūžu, ka skaistāku ir grūti pat iedomāties. Esmu gandarīta, ka nesēdēju tikai pie galda, bet patiešām aktīvi darbojos un radīju."

Tā Ilze īsi, bet kodolīgi raksturoja savu darba mūžu. Ko gan labāku vēl varētu piebilst? Ja nu vienīgi to, ka mēs Tevi, Ilze, patiesi cienām, apbrīnojam un milam. Un milēsim. ■

Anita Freiberga



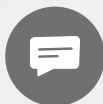


## Darbs turpinās arī Covid-19 apstākļos

Kuģu reģistrā reģistrēto atpūtas kuģu skaits pieaug ar katru gadu. Desmit gadu laikā, no 2009. līdz 2019. gadam, atpūtas kuģu skaits palielinājies par vairāk nekā trešdaļu – no 420 līdz 678. Arī stājoties spēkā ārkārtas situācijai, lai ierobežotu Covid-19 izplatību, interese par atpūtas kuģu reģistrāciju neapsīkst. Kā skaidro Kuģu reģistra vadītājs Edgars Gļeņenko, daudz jautājumu tiek saņemti no ārvalstīs, īpaši Zviedrijā strādājošiem Latvijas iedzīvotājiem, kuri iegādājušies atpūtas kuģus un vēlas tos reģistrēt Latvijā.

Tāpat, neraugoties uz Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktajiem ierobežojumiem, lielākā daļa pasažieru kuģu, izbraukuma kuģu un atpūtas kuģu vasaras sezonā vizināja pasažierus, un kā katru gadu, pirms sezonas uzsākšanas Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori veica kuģu un kanāla laivu pārbaudes. Pārbaūžu gaitā inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

“Droši var teikt, ka situācija ar pasažieru pārvadāšanai paredzētajiem kuģiem ik gadus uzlabojas un kuģu īpašnieki rūpējas par drošības aprīkojuma atjaunošanu, tai skaitā ir iegādātas jaunas glābšanas vestes. Tomēr kavēšanās ar veco glābšanas vestu nomaiņu pret jaunajām iepriekšējos gados bija “klupšanas akmens” vairākiem kuģu īpašniekiem,” atzīst kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris.





# APSTĀKĻI LIKA TEORIJU PĀRVĒRŠT PRAKSĒ

**2020. gada 4. jūnijā valdība pieņēma lēmumu pēc 9. jūnija vairs nepagarināt ārkārtējo situāciju Latvijā, bet par to, kādas problēmas radīja valdības noteiktie ierobežojumi, kāds bija attālinātā darba process un kādas atziņas tas sniedza, stāsta Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASIŅŠ.**

“Ja runājam par to, kā organizējam darba procesu attālinātā režīmā, tad varu teikt, ka mūsu pieeja bija ļoti pragmatiska: tie, kuri varēja, strādāja attālināti, un šis laiks mums parādīja, ka daudzi lieliski to var darīt. Savukārt tādām struktūrvienībām kā Jūrnieku reģistrs un Kuģu reģistrs darbs bija jānodrošina klātienē, jo bija jāapkalpo klienti. Tiem darbiniekiem, kuriem vajadzēja strādāt birojā, centāmies nodrošināt visu nepieciešamo: maskas un dezinfekcijas līdzekļus, kuru sagāde sākotnēji, protams, bija liels izaicinājums. Darbiniekiem, kuriem bija saskarsme ar klientiem, darba vietas aprīkojām ar organiskā stikla barjerām, darbiniekiem bija sejas vairogi, ar kuriem gan augu dienu strādāt ir visai grūti, tāpat arī raudzījāmies, lai mūsu darbinieki nenonāk tiešā kontaktā ar apmeklētājiem. Piemēram, Jūrnieku reģistrā apsargs visiem apmeklētājiem mērija temperatūru, Jūrnieku reģistrā apmeklētāji varēja ierasties tikai tad, ja pēc atgriešanās Latvijā vismaz četrpadsmit dienas bija atradušies izolācijā. Lai gan arī Kuģu reģistrā cilvēki strādāja birojā, apmeklētājus tālāk par apsardzes posteni nelaidām. Ja pavisam godīgi, tad tieši mūsu apsargi, kuri praktiski visi ir riska grupā, jo par apsargiem pārsvarā strādā pensijas vecuma cilvēki, visvairāk saskārās ar apmeklētājiem. Vispār jau cilvēku reakcija šajā ārkārtējās situācijas laikā mēdz būt ļoti dažāda: vieni uz visu reaģē mierīgi, citi ir satraukti, vēl citi domā, ka nepieciešami daudz stingrāki ierobežojumi. Tāpat ir jāsaprot arī riska grupas cilvēki, kur katram ir savs iemesls, kāpēc būt satrauktam.

Runājot par kuģu inspekcijām (ostas valsts kontroli – OVK), jāsaka, ka pēc ārkārtējās situācijas ieviešanas, lai aizsargātu kuģu inspektoros un jūrniekus, tās praktiski netika veiktas ne pie mums, ne citās Parīzes un citu saprašanās memorandu dalībvalstīs. Daudzas IMO dalībvalstis un karogvalstis informēja IMO par kuģu pārbaužu kārtību pandēmijas laikā. Klātienes inspekciju esam veikuši tikai vienam kuģim, ko īpašnieki gribēja reģistrēt zem Latvijas karoga.

Daudzus jautājumus esam kārtājuši attālināti, tāpat attālināti esam veikuši auditu un dokumentu apriti, videoplatformā ir notikušas sarunas. Ja man jāizvērtē darbs birojā un attālināti, teikšu, ka bieži vien strādāt attālināti ir grūtāk nekā klātienē. Protams, no šī procesa ir arī ieguvumi, kaut vai pieredze



videokonferenču organizēšanā, jo līdz brīdim, kamēr šādas videokonferences nebija ikdienas nepieciešamība, mēs par tām lieliski zinājām no teorētiskās puses, bet tikai reālie apstākļi lika teoriju pārvērst praksē.”

## ĀRKĀRTĒJĀ SITUĀCIJA SPILGTI PARĀDĪJA VĀJĀS VIETAS

Jānis Krastiņš: “Lai Latvijā risinātu jūrniecības nozarei svarīgus jautājumus ārkārtējās situācijas laikā, Jūras administrācija sagatavotos dokumentus iesniedza Satiksmes ministrijas

valsts sekretārei, kura kopā ar pārējo ministriju valsts sekretāriem piedalījās valdības izveidotajā Covid-19 darba grupā, kas Ministru kabinetā sanāca divas reizes nedēļā un kurā regulāri tika skatīti aktuālie jautājumi un runāts par to, kādus atvieglojumus var ieviest. Tieši šādā veidā strādājot mēs panācām, ka tiek pieņemta atļauja jūrnikiem doties darbā. Protams, laikā, kad nav ne avio, ne prāmju reisu, ne arī kādas citas iespējas pārvietoties, jūrnikiem ir tikai teorētiska iespēja nokļūt līdz savam kuģim, bet no robežu šķērsošanas viedokļa jūrnikiem nav problēmu, jo atļauja to darīt bija iestrādāta dokumentā. Diemžēl mēs nevaram ietekmēt pārējos procesus, tai skaitā to, kas notiek citās valstīs un ostās, kur jūrnikiem nav atļauts ne uzkāpt uz kuģa, ne nokāpt no tā, un tas ir iemesls, kāpēc nenotiek apkalpju maiņa. No Eiropas arī mums sūta pretenzijas, ka Latvijas ostās nevar veikt kuģu apkalpju maiņu, bet arī to Jūras administrācija nevar ietekmēt, jo katra valsts pieņem neatkarīgus lēmumus. Pat gadījumā, ja jūrniece norakstīsies no kuģa, ir jautājums, ko viņš tālāk iesāks, ja nav transporta, lai nokļūtu mājās. Ārkārtējā situācija spilgti parādīja vājās vietas, un viena no tām ir jūrniece repatriācija pēc kontrakta beigām un citu jūrniece nogādāšana darbā uz kuģiem. Pagaidām tiek meklēta atbilde uz jautājumu, kā



Jānis Krastiņš.



šādās situācijās var notikt apkalpju maiņa? Lai gan IMO un visa jūrniecības nozare uzstāja uz to, ka jūras transports ir vitāli svarīgs un jūrnieki ir pieskaitāmi pie galvenajiem darbiniekiem – *key workers*, kuri nodrošina būtisku pakalpojumu – pārvadā astoņdesmit procentus no pasaules tirdzniecības apjoma, kompromisu atrast ir diezgan grūti. Būtībā ar to vajadzētu nodarboties kruinga kompānijām un kuģošanas kompāniju menedžmentam. Protams, tas nav tik viegli izdarāms, taču izdarāms ir, tikai noteikti ir saistīts ar papildu izdevumiem, ko neviens nevēlas, tāpēc arī tagad viss tiek atstāts, kā ir, līdz uzlabosies pati situācija.

Šajā pandēmijas laikā mēs savas kompetences ietvaros esam aktualizējuši visus mums svarīgos jautājumus, lai jūrniecības nozare Latvijā neciestu, bet, kā jau zināms, ierobežojumus un sankcijas nosaka valstu valdības, tāpēc esam spiesti tos dažkārt pieņemt un mēģināt rast risinājumus vienai vai citai problēmai.”

### **JŪRNIĒKU MĀCĪBU KURSI ATSĀK DARBĪBU**

Tā kā ar Ministru kabineta 103. rīkojumu valstī bija aizliegts ārkārtējās situācijas laikā rīkot dažādus mācību kursus, šis aizliegums, protams, attiecās arī uz jūrniekiem. Lai gan Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma bija iesniegusi lūgumu, lai jau no 2020. gada 7. maija šo aizliegumu attiecībā uz jūrnieku mācību kursiem atceltu, to ar lielām pūlēm izdevās panākt tikai no 21. maija. Kā teica Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, pieēja jūrnieku jautājumam bijusi visai neieinteresēta: kāda atšķirība jūrnieku kursiem no CSDD kursiem, tādi paši vien ir kā visi pārējie. Ar ko tad jūrnieki ir īpaši? Vai tad nevarat pagaidīt līdz 9. jūnijam, kad atcels MK 103. rīkojumu?

“Ja nav izieti kursi, nevaram jūrniekus sertificēt. Jūrnieks bez sertifikāta nevar sākt darbu uz kuģa un nevar nomainīt savu kolēģi, kurš jau sen ir pārstrādājis darba līgumā noteikto laiku. Viss tik vienkārši un reizē tik komplicēti,” saka Jāzeps Spridzāns.

Jānis Krastiņš: “Tā kā valstī noteiktās ārkārtējās situācijas dēļ nevarēja notikt jūrnieku mācību kursi, saprotot situācijas svarīgumu, šo jautājumu ļoti nopietni risinājām. Tiem jūrniekiem, kuri ir jūrā, nepieciešamības gadījumā kursu derīguma termiņš automātiski tika pagarināts uz trim mēnešiem, bet uz jūrniekiem, kuri atrodas krastā, šis noteikums neattiecas, un viņiem dokumentus pagarināt mums nebija tiesību. Viņiem jānokārto jauns dokuments, lai gan ir valstis, kurās arī jūrniekiem krastā mācību kursu dokumenti tiek pagarināti, piemēram, lietuvieši ir mēģinājuši pagarināt pat Latvijā izdotus dokumentus. Šajā sakarā vēlētos vēl piebilst, ka Lietuvā tāda absurda situācija lielā mērā varēja rasties neveiksmīgas jūrniecības pārvaldības modeļa maiņas dēļ, kad tā pazaudēja jūrniecības nozares speciālistus: Lietuvas Jūras administrāciju pievienoja Transporta ministrijas Transporta drošības administrācijai, kā rezultātā tika zaudēti daudzi jūrniecības speciālisti.



Diezgan grūti nācās pārliecināt Izglītības un zinātnes ministriju, ka jāatsāk jūrnieku mācību kursi, bez kuriem jūrnieki nevar nokārtot arī visus citus dokumentus. Problēma ir tā, ka komisija īsti neizprata atšķirību starp parastiem mācību kursiem un jūrnieku mācību kursiem. No vienas puses, var saprast arī komisiju, jo jūrnieki nebūt nav vienīgie, kuru problēmās jāiedziļinās. Vēl ir tālbraucēji šoferi, piloti, dzelzceļa darbinieki, arī citas nozares, un katrai pašas jautājums šķiet pats svarīgākais. Otra lieta ir tā, ka komisija, ļoti iespējams, izņēmuma gadījumus un atvieglojuma procesu nevēlējās padarīt par masveida pasākumu.

Jūrnieku reģistrs bija izstrādājis sistēmu, kā jūrnieku mācību kursus var rīkot un uzraudzīt. Tie mācību centri, ar kuriem runājām, bija gatavi ievērot visus nepieciešamos drošības pasākumus, un tas ir tikai saprotami, jo arī viņu darbība un tātad arī naudas plūsma bija apstājusies. Lai arī tagad cilvēku skaits, kuri apmeklēs kursus, varētu būt mazāks, tomēr *kustība* atjaunosies.

Ar Satiksmes ministrijas valsts sekretāri Ilondu Stepanovu pārrunājām, kā iespējami ātrāk varētu atjaunot jūrnieku sertifikāciju. Kamēr nebija atjaunota mācību kursu darbība, Jūrnieku reģistrs varēja tikai nomainīt dokumentus tiem jūrniekiem, kuriem tas bija nepieciešams, bet neko jaunu nevarēja uzsākt, jo viss savā starpā ir cieši saistīts. Jūrnieku reģistrā jau savlaicīgi bija sagatavotas telpas un aprīkojums: stikla sienas, maskas un roku dezinfekcijas līdzekļi, lai atbilstoši noteiktajām drošības normām varētu norītēt jūrnieku kompetences pārbaudes.

Salīdzinoši pragmatiskāk sarunas notika ar Veselības ministriju, veselības ministre operatīvi reaģēja uz mūsu argumentiem par jūrnieku obligātajām veselības pārbaudēm, tāpēc ātri izdevās pieņemt lēmumu un iekļaut jūrnieku ārstu komisiju izņēmuma statusā, lai jūrnieki varētu iziet medicīnisko komisiju. Satiksmes ministrijai, sadarbojoties ar Veselības ministriju, šo jautājumu izdevās atrisināt, lai gan Jūras administrācijas speciālistiem tas, protams, prasīja dažu labu nervu šūnu.

Būtībā jau jūrnieku ārsti, un mums tādu pavisam ir deviņi, bija pirmie, kas šo problēmu aktualizēja, kad poliklīnikas tika vērtas ciet valstī ieviesto ierobežojumu dēļ. Jūrnieku ārsti apzinājās iespējamo problēmu, proti, ka neizietas medicīniskās apskates dēļ jūrnieki netiks jūrā, un bija gatavi strādāt ārkārtējās situācijas apstākļos.”

## SITUĀCIJA MAINĀS, PROBLĒMAS TIK ĀTRI NEPAZŪD

**– Koronavīrusa pandēmijas izraisītās problēmas izveidojušas krietnu problēmu buķeti, un viena no tām, protams, ir ieņēmumu daļa, kas, vis ticamāk, ir jūtama arī Jūras administrācijas sistēmā.**

– Jā, protams. Nevar teikt, ka Jūrnieku reģistra ieņēmumi šajos ārkārtas apstākļos ir pa nullēm, bet lielā mērā tomēr ir būtiski samazinājušies. Ja runājam



par citām Jūras administrācijas pozīcijām, tad Kuģu reģistra un inspekciju plāns ir izpildīts, bet, kas attiecas uz ieņēmumu sadaļu no ostu navigācijas pakalpojumiem, tad 2019. gadā Jūras administrācijai izdevās mainīt tarifu, kas ļāva cerēt, ka mūsu ieņēmumi palielināsies, lai gan jāteic, ka administrācijas ieņēmumi no ostām varbūt ne vienmēr objektīvi atspoguļo patiesos kravu apjomus. Tomēr neparedzētie 2020. gada notikumi stipri vien ir mazinājuši mūsu optimismu, lai gan pašlaik vēl īsti nevar izdarīt secinājumus, vai šī negatīvā ietekme ir skaidrojama ar Covid-19, vai tā tomēr ir 2019. gada decembra notikumu sekas Ventspils ostā. Šķiet, ka tomēr vislielāko ietekmi uz Ventspils ostas darbu ir atstājušas ASV banku sankcijas un visi tie pasākumi, kas bija ap to. Lai gan kravu kritums ir visās Latvijas ostās, tomēr Ventspils osta kravu aprites ziņā ir cietusi vissmagāk.

Covid-19 ieviesis korekcijas, kas lielā mērā atspoguļojas degvielas cenās. Visticamāk, ka drīz jau būs izsmeltas naftas un naftas produktu uzglabāšanas iespējas krasta termināļos. Arī "Latvijas dzelzceļš" jau ziņo, ka lielie naftas tirgotāji meklē iespēju uzglabāt degvielu dzelzceļa cisternās.

### **– Ari kuģi tiek fraktēti, lai tajos uzglabātu naftu un naftas produktus.**

– Tas tiešām ir kļuvis par problēmu, par kuru tiek diskutēts arī Eiropas Savienības līmenī, spriežot, cik ilgi vispār drīkstētu uzglabāt to visu kuģos un vai ir jāpiemēro kādas īpašas prasības.

Liela problēma Eiropā ir arī kruīza kuģi, par kuriem aktīvi diskutē Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), uzdodot jautājumus, kas notiek ar kruīza kuģu apkalpēm, kas vispār notiks ar kruīza biznesu, kad un kādā veidā šis biznes varētu atsākties. Tāpat bez ievēribas nav palikusi problēma, kur kruīza kuģus novietot dikstāves laikā. EMSA visu šo informāciju apkopo vairākas reizes nedēļā un situāciju kontrolē. Par laimi mums vismaz kuģu novietošanas jautājums ir atrisināts, jo abi kompānijas "Tallink" prāmji, kuriem ļoti svarīga ir pasažieru pārvadājumu sadaļa, ir pietauvoti Rīgas ostā. Visu cieņu kompānijai "Tallink", kas ļoti profesionāli menedžē savu darbību šajā ārkārtas situācijā, jo nevar noliegt, ka kompānijas stāvoklis Covid-19 apstākļos ir visai sarežģīts un sagādā problēmas. Lai gan kravu pārvadājumi, un tas attiecas arī uz automašīnu transportēšanu ar prāmjiem, nav aizliegti, tomēr "Tallink" neveic regulārus reisus uz un no Stokholmas. Cita situācija ir "Stena Line" kompānijai, kas arī koronavīrusa krīzes laikā turpina satiksmi maršrutos Ventspils – Nīneshamna (Zviedrija) un Liepāja – Trāveminde (Vācija), pārvadājot kravas automašīnas un, kamēr nekurš "Tallink" prāmji, iespējams, paņem kādu daļu arī no viņu pārvadājumiem.

Ir grūti prognozēt, kā attīstīsies notikumi jūlijā, augustā un arī nākamajos mēnešos, jo tagad neviens nevar paredzēt infekcijas izplatīšanās tālāko scenāriju, bet tā kā "Tallink" prāmji kursē uz/no Zviedrijas, kas, visticamāk, paliks to valstu sarakstā, vismaz uz vasaras laiku, uz kuru ieteiks nedoties, tad kompānijai šī situācija varētu neuzlaboties. "Tallink" jau sākotnēji prognozēja, ka ļoti optimistiska scenārija gadījumā viņu prāmji varētu atsākt kursēt septembrī.



## ATTĀLINĀTA STARPTAUTISKĀ PIEREDZE

– **IMO publiskotajā informācijā var lasīt, ka Covid-19 pandēmijas dēļ darbs tiek organizēts pēc citiem principiem, tātad notiek attālināti.**

– Tieši tāpat kā Jūras administrācija gūst attālinātā darba pieredzi, arī starptautiskās institūcijas attālināti rīko videokonferences, un var prognozēt, ka turpmāk kāda daļa no komandējumiem atkritīs, jo daudzas sanāksmes noteikti tiks rīkotas attālināti.

Protams, visu nekad nevar un nevarēs organizēt attālināti, īpaši tad, ja konferencēs piedalās liels cilvēku skaits, videokonferenci noorganizēt nav iespējams. Tieši tāpēc arī nenotiek, piemēram, pilnvērtīgs IMO darbs un daudzu jautājumu risināšana praktiski ir apstājusies. Nelielās darba grupās darbība notiek, bet IMO lielajām komitejām darbs ir paralizēts. Tā Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija savu asambleju atcēla, bet mazo komiteju darbs turpinās attālināti.

– **Vai var pieļaut, ka šajā laikā, kad uz sanāksmēm klātienē nepulcējas IMO dalībvalstu delegācijas, kaut kas starptautiskajai jūrniecei ļoti būtisks būs palicis bez risinājuma?**

– Pēc būtības jau IMO mērķi ir definēti. Tagad, kad nav bijis iespējams organizēt darbu klātienē, ir izveidots plāns, pēc kura jautājumi tiek skatīti attālināti. Varētu teikt, ka šis ārkārtējās situācijas laiks ir parādījis, cik lielā mērā mēs paši radām problēmas, kuras pēc tam ļoti varonīgi pārvaram un tērējam lielus resursus, lai šos jautājumus risinātu. Tiek pieņemtas konvencijas, izveidoti regulējumi, mēs sakām un pat paši noticam, ka bez visa tā nevar dzīvot, bet tad atnāk Covid un vienā brīdī visu šo birokrātisko mašīnēriju noliek uz bremsēm. Taču kuģi turpina pārvadāt kravas, protams, ir grūtības, bet process turpinās. Ja runājam par to, ko mums būs iemācījis šis laiks, un te nedomāju tikai Jūras administrāciju, tad tas mums, visticamāk, tiks aizdomāties un uzdot daudz jautājumu. Piemēram, katra jauna konvencija līdzī nes virkni pasākumu: jāorganizē jaunas pārbaudes, jauni dokumentu kalni, jauni birokrātiskie procesi. Un tad vienā brīdī visi saprot, ka jaunajām aktivitātēm nepietiek ar esošajiem resursiem, ka vecais aparāts to visu nevar paveikt, tāpēc jāveido jauni biroji, jāpieņem papildu cilvēki, kas saistīts ar papildu izmaksām. Un tas viss griežas kā ritenī, veļas kā sniega bumba no kalna, kļūstot arvien lielāka un lielāka. Un visbeidzot, ja mēs atgriezīamies pie tā, kam tas viss domāts – pie jūrniece, tad redzam, kā viņa priekšā aug dokumentu kaudze, ar kuru viņam ir jātiek galā. Un tad jūrniece paceļ balsi, ka viņi to visu nevar paveikt. Viņi saka: paskatieties, kurp jūs ejat!

– **Kā mēdz teikt, ka tikai papīri kārtībā! Domāju, ka interesanti būtu dzirdēt komentāru, piemēram, MLC konvencijas jautājumā. Cik esmu skatījusi un pētījusi šīs konvencijas reālo darbību un uzklusijusi arī mūsu jūrniecekus, secinu, ka pēc būtības daudzas šīs konvencijas prasības**



**nemaz nevar izpildīt, un visi to zina, tomēr turpina spēlēt teātri: vieni aizpilda papirus, lai tie būtu kārtībā, otri nāk pārbaudīt un zina, ka daudzas lietas kārtībā ir tikai uz papīra, bet izliekas to neredzam. Tad kāda jēga pieņemt konvenciju? Vai jūrnieks no visa tā būs ieguvējs?**

– Es negribētu piekrist, ka jūrnieks nebūs ieguvējs, pat ja saprotam, ka šajā konvencijā ir baltie plankumi un visi jautājumi netiek nosegti. Bet tam, ko šī konvencija jūrniekam dod, ir lielāka jēga, nekā tam, ko tā nespēj īsti noregulēt un nenosedz. Kaut vai, ja runājam par jūrnieku algām. Protams, varbūt nevar izslēgt, ka vienmēr atradīsies kāds kuģu īpašnieks, kurš jūrniekam kaut ko nesamaksās laikā vai tamlīdzīgi, bet pat šie kuģu īpašnieki apzinās, ka tādā gadījumā drauds ir liels. Līdzko jūrnieks pažēlosies OVK, ka viņam nav izmaksāta darba alga, viss, kuģis tiek aizturēts un nevar iziet no ostas, bet tādā gadījumā nobrūk visa tālākā sistēma: grafiki, kravas, saistības, un visa tā rezultātā vīrsū nāk sankcijas. Tāpēc domāju, ka šis jautājums ir nosegts un strādā diezgan labi. Ir jāsaprot, ka ir lietas, kas ierakstītas konvencijas prasību sadaļā: noteikti kvadrātmetri un telpas katram apkalpes loceklim, ko fiziski nevar izpildīt, jo flotē ir kuģi, kas savu izmēru dēļ to visu nemaz nevar nodrošināt. Šo prasību dēļ lielā mērā tika zaudētas vietas praktikantiem, jo uz kuģa vairs nav nevienas brīvas telpas. Protams, lielas problēmas ievērot MLC prasības ir īsajos reisos, jo grafiki ir tik saspringti, īsā laikā jāpagūst uzņemt kravu, sakārtot dokumentus, tikt galā ar visām inspekcijām un piedevām sakārtot darba grafiku tā, lai netiktu pārkāptas darba un atpūtas stundas. Daudzi mani paziņas, aktīvie jūrnieki, par šo problēmu ir sūdzējušies, bet tā tas diemžēl ir, jo šādu ritmu diktē kuģu īpašnieku centieni samazināt izmaksas. Laiks ir nauda. Cilvēku skaitu kuģa īpašnieks nosaka pēc pieļaujamā minimuma. Un šī, protams, ir konvencijas nenosegtā puse.

Arī es, protams, nereti sev uzdodu jautājumu: cik ilgi un cik tālu tas viss turpināsies? Kurā brīdī šis vadzīs lūzīs? Skaidrs, ka vienā brīdī tam ir jānotiek.

**– Diezin vai arī IMO ģenerālsēkretārs un citas amatpersonas ar sevi par šiem jautājumiem apspriežas, par to visu domā?**

– Šķiet, ka IMO aparātā par to visu īsti neviens nedomā, jo valda viedoklis, ka visu laiku ir kaut kas jauns jāražo. Un tie, kas šo IMO stratēģiju veido, lielā mērā ir pazaudējuši saikni ar realitāti, ar to, kas notiek kuģošanas biznesā un jūrniecības nozarē vispār, bet iespējams, ka lielai daļai no šī birokrātiskā aparāta reāla saikne ar jūrniecību nekad nav bijusi, tāpēc viņi nemaz nesaprot, kādu birokrātisko nastu uzkrāj jūrniekiem. Domāju, ka šis arī ir patiesais iemesls, kāpēc notiek pat absurdas lietas. Atnāk kāds ambiciozs tips un saka: mums vides aizsardzības jomā ir jāsasniedz tāds un tāds rezultāts, tāpēc, lai to sasniegtu, ir vajadzīgas jaunas konvencijas un ierobežojumi.■





# PANDĒMIJA IR JŪRNICĪBAS GALVENAIS IZAICINĀJUMS, BET NE VIENĪGAIS

**“Viss 2020. gads ir pavadīts Covid-19 pandēmija zīmē, jo šis koronavīruss atnāca negaidīti un neprognozēti. Tam jūrniecības nozare nebija gatava, neviens nebija gatavs! Lai mazinātu jūrniekiem stresu šajā pandēmijas laikā, daudzas kompānijas ir bijušas pretimnākošas – vienas par divdesmit pieciem procentiem palielināja algu tiem, kuriem beidzās kontrakts un kuri nevarēja atgriezties mājās Covid-19 dēļ, citas nodrošināja 24/7 uzticības tālruņa līnijas un palielināja iespēju izmantot internetu, lai varētu sazināties ar ģimenēm. Jūrnieku labklājība ir kuģa un kuģošanas drošības pamats. Amerikā nesēn dzimušais sauklis “Black lives matter!” pārfrāzēts šobrīd ir attiecināms arī uz jūrniekiem pandēmijas laikā – “Crew lives matter!”. Šobrīd liela daļa pasaules uzmanības ir pievērsta Covid-19 pandēmijai, bet tas nenozīmē, ka citi svarīgi jūrniecības jautājumi ir izzuduši, tāpēc aktuāls ir jautājums, kāda būs jūrniecības industrija pēc pandēmijas,” saka Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors RAITIS MŪRNIĒKS.**

**– Vai jūrniecības nozare ir gatava pārmaiņām un apzinās šā svarīgā jautājuma dziļāko būtību?**

– Krīzes jūrniecībā nav nekas jauns. Ja atskatāmies vēsturē, 1980. gada krīze bija viena no smagākajām, tāpat savu ietekmi atstāja 2009. gada krīze, bet tas viss bija saistīts ar pasaules ekonomisko situāciju. Kas tagad, pavisam citos apstākļos, notiks ar pasaules ekonomiku un ģeopolitisko vidi, digitalizāciju? Tie ir jautājumi, kas liek meklēt atbildes un risinājumus, tās ir arī iespējas un izaicinājumi, kā jūrniecības nozare attīstīsies pandēmijas laikā un pēc tās. Pandēmijas otrais vilnis norāda uz to, ka tomēr strauji tuvojamies kārtējai pasaules ekonomikas krīzei, un tās ietekme uz jūrniecību kopumā var būt graujoša. Vēl jo vairāk, ņemot vērā ģeopolitisko spriedzi starp Ameriku un Ķīnu. Visticamāk, mainīsies arī tirdzniecības modeļi (*trading patterns*), bet, ja nespēsīm atrisināt ekonomiskos, ģeopolitiskos un citus jautājumus, tad saskarsimies arī ar pārvaldības grūtībām. Vai un kā mainīsies cilvēku ieradumi un vajadzības, vai līdz ar to mainīsies jūras pārvadājumu struktūra? Neliels mierinājums šobrīd ir tas, ka degvielas cenas pandēmijas dēļ, visticamāk, tik drīz tomēr nepaaugstināsies.

Arī ostām būs jāpārdomā stratēģijas, kā pielāgoties jaunajiem spēles noteikumiem, bet pats galvenais uzdevums jūrniecības nozarei būs izvērtēt



pandēmijas ietekmi uz jūrnieku veselību, jo jūrnieki ir nozares mugurkauls. Veselības aprūpe jau tagad ir un arī nākotnē būs ļoti sarežģīts jautājums.

Eiropas kontekstā runājot, kopš Covid-19 krīzes sākuma Eiropas Komisija, ES dalībvalstis un jūrniecības nozare ir veikušas pasākumus, lai nodrošinātu nozares darbības nepārtrauktību un preču piegādes drošību.

Apstākļi attīstās un mainās ik dienu, lai gan kopējā situācija tiek uzraudzīta, ilgtermiņā to prognozēt ir grūti. Piemēram, EMSA rīcībā ir dati un rīki, lai analizētu pandēmijas ietekmi uz jūrniecības nozari bezkaislīgi, pamatojoties tikai uz skaitļiem: kuģu ienākšanas skaits ostā, kravu aprites apjoms un tamlīdzīgi, kas pievērš dalībvalstu uzmanību reālajai situācijai un ļauj labāk izstrādāt atveseļošanās stratēģiju. Pandēmija mūs visus ir nolikusi ļoti sarežģītā situācijā, jo liek risināt virkni dažādu jautājumu, kas vēl pirms gada nešķīta nozīmīgi, piemēram, kuģu ekipāžas maiņa. No tā, kā šobrīd spēsim risināt šos pandēmijas radītos uzdevumus un problēmas, būs atkarīga jūrniecības nozares nākotne. Tagad daudzi runā par *new normal*, ko latviešu valodā varētu interpretēt ar ikoniskajiem Raiņa vārdiem "Pastāvēs, kas pārmainīsies!".

**– Visticamāk, ka mums visiem jārēķinās ar pavisam citu – jaunu realitāti, kas nāks pēc pandēmijas.**

– Cilvēkiem nāksies pielāgoties, jo tā, kā bija, visticamāk, vairs nekad nebūs. Krīze ir arī iespēju laiks, kad iespējams mainīt tirgus segmentus, zīmolus, klientus, tāpēc ļoti nopietni jāseko līdzi, kas notiks ar pasaules floti pandēmijas laikā un pēc tās. Mēs jau tagad labi redzam, kas 2020. gadā ir noticis kruīzu kuģu sektorā. Šis bizness ir pilnībā apstājies, nozare cieš milzīgus zaudējumus, vecākos flotes kuģus, kas būtībā nemaz nav tik veci, pārstrādā metāllūžņos, bet jaunbūvēm samazinās pasūtījumu likmes.

**– Viens no 2020. gadā starptautiski daudz apspriestiem jautājumiem ir jūrniecības nozares digitalizācija.**

– Arī Jūras administrācijai, tapāt kā daudziem citiem, bija jāpielāgojas darbam Covid-19 pandēmijas apstākļos. Jautājumus, cik iespējams, risinājām attālināti, digitālajās platformās, tā esam veikuši arī kuģu auditus un nodrošinājuši dokumentu apriti. Protams, no šī procesa ir arī ieguvumi, kaut vai pieredze videokonferenču organizēšanā, jo līdz brīdim, kamēr šādas videokonferences nebija ikdienas nepieciešamība, mēs par tām lieliski zinājām no teorētiskās puses, bet tikai reālie apstākļi lika teoriju pārvērst praksē. Jūrniecības nozare pasaulē pēdējos piecus gadus mēģina iet digitalizācijas ceļu, taču pandēmija mūs par gadiem apsteidza, nebijām gatavi tik ātri *digitalizēties*. Ja pandēmija mūs skartu pēc dažiem gadiem, mēs jau būtu gatavāki risināt jautājumus gan par kravu piegādes ķēdēm, gan kuģu sertifikāciju, kā arī spētu samazināt pandēmijas ietekmi uz jūrniekiem. Par mūsu ikdienas rutīnu, ļoti iespējams, jau būtu kļuvušas attālinātas kuģu inspekcijas, pārbaudes un sertificēšana, ko tagad visiem piespieđa darīt pandēmija. Attālinātās konferences ir uz palikšanu arī pēc pandēmijas,



jo daudzi ir sapratuši, lai gan nav tik efektīvi, tomēr tā ir lētāk.

**– Kā varētu izskaidrot, ka citās biznesa jomās digitalizācija ir gājusi uz priekšu, saņiedzot labus rezultātus, bet jūrniecība, un to atzīst arī pašas jūrniecības profesionālās organizācijas, šajā ziņā stipri vien atpaliek? Kā jau teici, tikai pēdējo piecu gadu laikā digitalizācijai tiek pievērsta lielāka uzmanība.**



Raitis Mūrnieks.

– Īsā atbilde ir konservatīvisms. Jūrniecībā daudz ko nosaka tradīcijas. Lai šeit kaut ko mainītu, ir vajadzīga ļoti liela politiskā griba, un tas jāveic ne tikai vienas valsts ietvaros, bet starpvalstu līmenī. Protams, ka tehnoloģijas attīstās visu laiku un arī jūrniecībā tās tiek ieviestas. Kaut vai, ja ņemam divus kuģus, kuru vecuma atšķirība ir septiņi gadi, automatizācijas ziņā tos ir grūti pat salīdzināt. Autonomie kuģi? Jā, industrija pēta, analizē un testē šos kuģus, bet, lai pilnvērtīgi tos ieviestu darbībā, ir vairāk jautājumu nekā atbilžu.

**– Šis gads, protams, atšķiras no visiem citiem, un tas līdzī nes virkni ierīcinājumu. IMO pasludināja, ka jūrnieki ir galvenie darbinieki, par 2021. gada pasaules jūrniecības centrālo tēmu izraudzīta "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats". Kā tad īsti izskatās, vai vārdi un pasludinātie saukļi saskan ar reālo situāciju, vai valstu valdību rīcība ir bijusi adekvāta un pretimnākoša tai situācijai, kādu piedzīvo un kādā ir nonākuši jūrnieki?**

– Runājot par jūrniekiem, jāpiemin fakts, ka šobrīd pandēmijas dēļ pasaules flotē uz kuģiem "iestrēguši" aptuveni četrsimt tūkstoši jūrnieku, kuri netiek mājās, un savukārt tikpat gaida iespēju tikt jūrā. Lai kuģu apkalpju maiņa varētu notikt operatīvāk, daudzas valstis vērsās IMO ar aicinājumu jūrniekus iekļaut kategorijā *key workers*, kas viņiem ļautu brīvāk ceļot uz un no kuģiem. Neskatoties uz saspringto situāciju, joprojām daudzas valstis nav jūrniekus atzinušas par galvenajiem darba ņēmējiem (*key workers*), un tas apgrūtina apkalpju maiņu. Viena no tādām valstīm ir Ķīna, kur šobrīd nav iespējams nomainīt apkalpi, arī citās Āzijas valstīs joprojām šis process ir diezgan apgrūtināts. Savukārt Eiropā ir vieglāk, jo Eiropas Savienība jau 2020. gada 30. martā pasludināja jūrniekus un zvejniekus par galvenajiem darba ņēmējiem, kas ir palīdzējis viņiem



ar darbu saistītu iemeslu un repatriācijas dēļ šķērsot robežas visās divdesmit septiņās ES dalībvalstīs. Vienīgais ierobežojums pavasarī bija apturētie avioreisi. Ar lieliem IMO, ILO un ICAO centieniem ir izdevies panākt, ka četrdesmit divas valstis, ieskaitot Latviju, jūrniekus un aviācijas darbiniekus ir iekļāvušas šajā *key workers* statusā.

– **“Lloyd’s Register” vasaras vidū veica aptauju, kā pandēmija ietekmē jūrniekus. Tas bija laiks, kad trīsdesmit trīs procenti jūrnieku pēc kontrakta beigām nevarēja atgriezties mājās. Aptauja atklāja diezgan skarbu realitāti, kādu to redz jūrnieki, kuri pandēmijas dēļ spiesti pakļauties ārkārtas apstākļiem.**

– Un tad rodas jautājums, cik motivēts un spējīgs paveikt uzdotos pienākumus uz kuģa esi, ja jūties morāli un fiziski iztukšots un nezini, kad tiks mājās? Jūrnieki pat nevarēja un arī tagad nevar ostā nokāpt no kuģa un aizbraukt uz pilsētu izvēdināt galvu! Un te atkal ir MLC konvencijas pārkāpums par jūrnieka labklājību. Jūrnieki pandēmijas laikā rūpējas, lai mums, krastā strādājošajiem, būtu viss nepieciešamais, tāpēc jo īpaši svarīgi ir atzīt, ka jūrnieki spēlē vienu no galvenajām lomām uz šīs pandēmijas radītās skatuves. Jūrniekiem tagad, kā vēl nekad iepriekš, ir vajadzīgs atbalsts un medicīniskā aprūpe karantīnas laikā un pēc tās. Kuģu kompānijām ir vairāk jākomunicē un jāskaidro viena vai otra rīcība, lai jūrnieki saprastu, kāpēc tiek pieņemti dažādi lēmumi. Galvenā atziņa, ko apliecina arī “Lloyd’s Register” aptaujas rezultāti, ir tā, ka jūrnieks ir jūrniecības nozares mugurkauls.

– **IMO publikotā informācija liecina, ka 2020. gada novembra beigās bija jūrnieki, kuri vairāk nekā 17 mēnešus bez pārtraukuma strādājuši uz kuģiem, pārsniedzot 11 mēnešu ierobežojumu, kas noteikts MLC konvencijā. Daudziem ir bijusi liegta nepieciešamā medicīniskā aprūpe, iespēja doties krasta atvaļinājumā, vārdu sakot, saskaņā ar MLC ir pārkāptas jūrnieku tiesības.**

– Nespējot veikt apkalpju maiņu, kuģu īpašnieki nonāca diezgan absurdā situācijā, jo MLC konvencija nepieļauj jūrniekam atrasties uz kuģa ilgāk par vienpadsmit mēnešiem. Izstrādājot šīs normas pirms četrpadsmit gadiem (MLC 2006), nevienam pat prātā neienāca, ka 2020. gadā būs pandēmija un nebūs iespējams nomainīt kuģa ekipāžu. Šī iemesla dēļ pasaulē daudzus kuģus aizturēja, piemēram, Austrālija ir aizturējusi piecus kuģus, jo netiek ievērotas MLC konvencijas prasības. Tāpat kuģi ir likti karantīnā uz divām nedēļām, ja uz tā bija kāds Covid-19 inficētais. Ateramies pandēmijas sākumā haosu ar kruīza kuģiem, kad tur bija inficēti pasažieri un neviena osta negribēja kuģus pieņemt. Kuģu īpašnieki cieš milzīgus zaudējumus. Bet ir jautājums, kur šajā situācijā vainojams kuģa īpašnieks vai karogvalsts, kura vienmēr cīnās, lai paliktu *bal-tajā* sarakstā? Ja jūrnieki ir spiesti pārstrādāt līgumā noteikto termiņu, tūlīt aktuāls kļūst jūrnieku labklājības jautājums. Atrasties uz kuģa ilgāk par gadu (17



mēnešus)! Vai varat iedomāties, kāds tas jūrniekam ir stress? Sākas izdegšana un visas citas problēmas, kas ietekmē fizisko un garīgo veselību. Atceros, kad pats gāju jūrā, ja biju rēķinājies ar četriem mēnešiem, tad pēc šī laika bija ļoti grūti koncentrēties darbam, jo domās jau sen esi mājās. Ir dusmas, stress, apjukums, bet daži ar vājākiem nerviem vienkārši var sajukt prātā. Cik kvalitatīvs šādos apstākļos var būt darbs? Vēl nav pagājis pietiekami daudz laika, tāpēc pārāgri izdarīt secinājumus, kādas sekas ir un arī turpmāk būs tiem jūrniekiem, kuri bija spiesti par vairākiem mēnešiem pagarināt kontraktu, piedzīvojot pārslodzi, nogurumu un neziņu. Šis ir ļoti svarīgs faktors, ja domājam par kuģu avārijām. Parasti kā vienu no avāriju galvenajiem cēloņiem min cilvēka faktoru, un to nevar noliegt, bet vai cilvēka faktora izraisītu negadījumu cēlonis nav meklējams jūrnieku nogurumā un stresā, vai tas nav pārstrādāšanās rezultāts, vai to neizraisa situācija, kad jūrnieki mēnešiem ilgi pēc kontrakta beigām netiek mājās?

Kā katra valsts izturēsies pret saviem jūrniekiem, vai tiks iedarbināts kāds mehānisms, kā nepieciešamības gadījumā palīdzēt jūrniekam, piemēram, saistībā ar veselības aprūpi? Aktuāls jautājums šobrīd ir par Covid-19 vakcīnu, ka pirmajiem tā ir jāsaņem tieši šiem *key workers*. Bet šis jau ir pavisam atsevišķs temats, par ko runāt.

### **– Vai arī Latvijā par šo jautājumu tiek domāts, jo mums ir visai liels jūrnieku skaits?**

– Protams, ka šis jautājums mums ir svarīgs, bet jāteic, ka kopš pavasara, kad bija noteikts pārvietošanās ierobežojums, Eiropas kontekstā situācija ir normalizējusies. Kamēr ir avioreisi, nokļūšana uz kuģa vai atgriešanās mājās, tikmēr situācija zināmā mērā ir prognozējama. Otrs svarīgs jautājums ir jūrnieku obligātie apmācības kursi, bez kuru pabeigšanas nav iespējams dodies reisā. Šādu kursus, piemēram, ugunsdzēsības vai pirmās palīdzības, attālināti nav iespējams apgūt. Katra valsts savus jūrnieku jautājumus risina, kā uzskata par pareizu. Tāpat daudzas kuģošanas kompānijas ir izstrādājušas savas procedūras, kā veikt kuģu apkalpju maiņu, bet jāatzīst, ka nav vienota mehānisma. Arī IMO atzīst, ka ir problēmas, bet tās rīcībā nav instrumentu, lai šo situāciju atrisinātu. Par to novembra sākumā diskutējām IMO Jūrniecības drošības komitejas sanāksmē, kas, protams, notika attālināti. Diemžēl attālinātās sanāksmēs var izrunāt tikai salīdzinoši vienkāršus aktuālos jautājumus, jo diskutēt un argumentēt attālināti, tas ir izaicinājums. No divdesmit diviem komitejas darba kārtības jautājumiem desmit svarīgākos atlika uz 2021. gada pavasari, cerot, ka tad darbs varēs notikt klātienē.

### **– Kādi ir svarīgākie starptautiski diskutējamie jautājumi?**

– Protams, pirmkārt drošības jautājumi – kuģu degvielas ietekme uz kuģošanas drošību, autonomie kuģi, iekšzemes prāmju drošība (ši ir liela problēma Āzijā – Ķīnā, Indonēzijā, Filipīnās), ISPS aizsardzība, pirātisms un bruņota laupīšana uz kuģiem. Kiberdrošība ir nākamais lielais problēmjautājums, kas pandēmijas laikā jo īpaši aktualizējies. Ir vērojams vairāk uzbrukumu industrijai nekā



pirms pandēmijas, jo kibernetiķi jūt, ka daudzas drošības lietas pandēmijas iespējā paliek novārtā.

Nozīmīgas ir arī kuģu iekārtu apkopes un serviss. Darbinieki un inspektori, kuriem jāveic regulāras kuģa mehānismu apkopes un inspekcijas, nevarēja fiziski nokļūt uz kuģa. Pavasarī Rīgā bija kuģis, kuram pakalpojumu varēja sniegt tikai kompānija no Igaunijas, Latvijā šāds pakalpojums nebija pieejams. Situācijā, kad vēl nebija atrisināta ekspertu mobilitāte, kuģa izmaksas dienā radīja milzīgus zaudējumus. Daudziem kuģiem ārkārtas situācijas laikā automātiski pagarinājām sertifikātu derīguma termiņu, bet tas nevar būt ilgtermiņa risinājums. Attālināti varam pārbaudīt, piemēram, kuģu sertifikātus, izrakstus no kuģu žurnāliem, kuģu drošības un ugunsdzēsības aprīkojuma attēlus un video. Tomēr, lai kuģi *sajustu*, ir jāveic klātienē inspekcijas. Lai pēc iespējas objektīvāk novērtētu kuģa tehnisko stāvokli attālināto pārbaudītu laikā, ļoti svarīga ir komunikācija ar kuģa kompāniju un kapteini. Pagaidām vēl pārāgri runāt, cik kvalitatīvas un efektīvas ir šādas vai citādas attālinātās kuģu pārbaudes un uzraudzība.

**– Arī Latvijas ostās un Latvijas karoga kuģiem bija jāorganizē inspektoru darbs ārkārtas apstākļos. Droši vien tas nebija nemaz tik viegli?**

– Pandēmija ir lielu pārmaiņu laiks, kas prasa pielāgošanos. Arī Latvijas karoga kuģiem valstī izsludinātās ārkārtējās situācijas laikā veicam attālinātās inspekcijas, izmantojot tehnoloģijas un mobilās aplikācijas. Pavasarī ostas valsts kontroli, tāpat kā citas valstis Parīzes saprašanās memorandā (*Paris MoU*), neveicām, tās izlases kārtībā atsākām veikt vasarā. Tagad, kad vīruss ir atgriezies, mēs rūpīgi izvērtējam ostā ienākošos ārzemju kuģus, jo ir svarīgi zināt, no kurienes kuģis ir ieradies, kādi jūrnieki uz tā ir, kad apkalpes locekļi ir mainījušies, vai apkalpei nav Covid-19 saslimšanas pazīmju, kāda ir bijusi iepriekšējā osta, un tikai tad pieņemam lēmumu, veikt vai neveikt inspekciju. Protams, mūsu kuģu inspektori stingri ievēro drošības pasākumus, lieto aizsardzības līdzekļus un paši savstarpēji nekontaktējas. Kuģu drošības inspekcijā esam izveidojuši tā saucamos *burbuļus* – ja gadījumā viena komanda saslimst, otra turpina darbu. Tāpat ļoti nopietni domājam par kuģu hibrīdpārbaudītu programmām, kas apvienotu gan fiziskās, gan attālinātās pārbaudes. Pieļauju, ka tās būs lieliskas iestrādnes, ko varēsim izmantot arī tad, kad vīrusa izplatība būs beigusies. Šāda kuģa hibrīdpārbaude varētu būtu finansiāli pievilcīgs pakalpojums kuģu īpašniekiem, jo nebūtu jāsedz inspektoru ceļošanas un viesnīcu izdevumi. Tomēr mums kā karogvalstij galvenais nav tikai sarakstīt kuģim aizrādījumus, bet saprast cēloņus, kāpēc kuģis ir tāda stāvoklī, lai piedāvātu risinājumus, jo kuģošanas drošība ir viens no mūsu pamatuzdevumiem.

Nesen Eiropas Komisija organizēja videosanāksmi par kuģu aizsardzības jautājumiem un aicināja dalībvalstis dalīties pieredzē, kā tās veic attālinātās aizsardzības pārbaudes kuģiem. Varējām dalīties arī savā pieredzē, jo esam



veikuši attālināti gan ISPS un ISM, gan MLC pārbaudes un auditus. Savukārt ostu un ostu iekārtu aizsardzības pārbaudes mūsu inspektori šobrīd veic klātienē, ievērojot visas drošības prasības. Šīs pārbaudes notiek svaigā gaisā, izstaiģājot ostu vai ostas iekārtu, un neapdraud inspektoru un klientu veselību.

## LATVIJAS KAROGA KUĢI JAUNĀKI NEKĻŪST

– Latvijai izdodas saglabāt vietu *baltajā sarakstā*, par ko esam lepmi, bet cik viegli ir šo statusu noturēt?

– Mūsu flote, protams, nav pati jaunākā – vidējais kuģu vecums ir 25 gadi. Kuģu reģistrā neregistrējam kuģus, kas ir vecāki par trīsdesmit gadiem, izņēmums ir ES kuģi. Flote ir veca, vecākais kuģis reģistrā ir ledlauzis “Varma”, kas ir *sieviete labākajos gados*, kam šogad svinam piecdesmit otro gadadienu. Kuģu īpašnieki, ar dažiem izņēmumiem, piemēram, “Tallink” un “Fehn Ship Management GmbH & Co”, tomēr neatvēr kuģiem pietiekamu finansējumu, nodzen tos un tad vēršas pie mums, lai saņemtu atlaides vai izņēmumus. Ar šādu jautājumu risināšanu mēs saskaramies savā ikdienas darbā, jo, kā jau iepriekš teicu, flote ir salīdzinoši veca un problēmu tai netrūkst. Te atkal der atgādināt kuģu īpašniekiem vispārēju patiesību par izmaksām: ja kāds domā, ka drošība maksā lielu naudu, lai pamēģina negadījumu! Šis teiciens radies jūrniecības nozarē, kad 1991. gadā netālu no Dženovas Itālijā notika sprādziens uz tankkuģa “Heaven”. Negadījumā gāja bojā seši apkalpes locekļi un Vidusjūrā noplūda piecdesmit tūkstoši tonnu jēlnaftas. Negadījumā vainoja kuģa īpašnieku, kurš nebija pietiekami rūpējies par kuģa tehnisko stāvokli. Negadījuma radītās izmaksas salīdzinājumā ar kuģa tehniskās uzturēšanas izmaksām komentārus neprasa. Tagad šo teicienu izmanto visās nozarēs, sākot ar aviāciju un beidzot ar būvniecību.

Latvija jau astoņus gadus ir saglabājusi vietu *baltajā sarakstā*, tāpēc ļoti rūpīgi izvērtējam, kādus kuģus ir vērts ņemt zem Latvijas karoga. Izvēle nav liela,

ir jāiegulda nozīmīgs darbs, lai pārliecinātu kuģu īpašniekus savus kuģus reģistrēt pie mums.

Pašlaik darba kārtībā, piemēram, ir sarunas ar kādu Anglijas kuģu kompāniju par viņu kuģu reģistrēšanu zem Latvijas

karoga. Tā kā Apvienotā Karaliste izstājās no Eiropas Savienības, vairākas angļu kompānijas meklē alternatīvus





karogus saviem kuģiem, un viena no tādām kompānijām ir atradusi mūs. Diemžēl šī kompānija nevar lepoties ar modernu un jaunu floti, tāpēc mēs nopietni analizējam visus par un pret. Ja pirmajā mirklī domājām, ka tādus kuģus mums nevajag, tad tagad vairs tik kategoriski neesam, un kuģu drošības inspekcijas inspektori ļoti nopietni un rūpīgi pēta kuģu tehnisko dokumentāciju un kuģu līdzšinējo vēsturi.

### **– Kāds būtu Latvijas karoga ieguvums, paņemot reģistrā ne tos labākos angļu kompānijas kuģus, varbūt tā ir laba peļņa?**

– Finansiālais ieguvums ir minimāls, bet mēs nezaudējam profesionālās iemaņas, jo tās var iegūt un saglabāt tikai praktiskajā darbā. Daudzas karoga valstis, jo īpaši tas bija vērojams pandēmijas laikā, savus flotes uzraudzības pienākumus deleģēja klasifikācijas sabiedrībām, kurām pārstāvniecības ir daudzās pasaules valstīs, un tām nebija problēmu veikt inspekcijas. No vienas puses, protams, tas varētu būt ieguvums, jo ietaupītu naudu uz speciālistu komandējumu izdevumu rēķina, bet, no otras, mūsu speciālisti tā zaudētu savu kvalifikāciju, un to mēs nevēlamies pieļaut.

Latvijas Kuģu reģistrā esam sasnieguši rekordu – divdesmit seši tirdzniecības kuģi. Runājot par uzņēmuma stratēģisko plānu, jāsaka, ka savulaik pat bijām diezgan ambiciozi un gribējām palielināt floti līdz pat piecdesmit kuģiem. Pēc kāda laika sapratām, ka tas nemaz nav tik vienkārši izdarāms, un pēdējā piecgades stratēģijā kļuvām pieticīgāki un uzlikām mērķi – trīsdesmit seši kuģi. Ja turpināsim kā līdz šim, tad šis mērķis nav nemaz tik nereāls. Te jāpiemin, ka no 2020. gada februāra Jūras administrācijas kolektīvam ir pievienojies Edgars Gļāņenko, kuram uzticēts vadīt Kuģu reģistru. Edgars ar savu iepriekšējo pieredzi kompānijā DNV GL gan kā Rīgas biroja vadītājs, gan kā kuģu inspektors, gan kā vairāku citu kuģu kompāniju kuģu superintendants iegulda lielu darbu, analizējot un pētot nodokļu sistēmu jūrniecības nozarē Latvijā, lai saprastu, kādi šķēršļi rodas un ko būtu nepieciešams mainīt, lai piesaistītu vairāk kuģu zem Latvijas karoga. Ir pierādījies, ka mūsu karogs ir atraktīvs nelieliem īso līniju sauskravas kuģiem, tāpēc mums nav jācenšas iespieties lielo tankkuģu vai konteinerkuģu reģistrēšanas ambīcijās, jo, reāli izvērtējot, mums varētu būt izaicinājums uzraudzīt arī šādus kuģus. Lielākie reģistrā ir "Tallink" kuģi, un ar šo kuģu uzraudzību tiekam galā labi.

### **– Bez tirdzniecības kuģiem Jūras administrācijas uzraudzībā ir arī zvejas flote un ostu palīgflote.**

– Pēc būtības tie ir divi atsevišķi stāsti. Ja vispirms runājam par zvejas floti, tad varētu minēt gan pozitīvus, gan negatīvus piemērus, un pēdējie Jūras administrācijai sagādā zināmās problēmas. Ir zvejas kuģu īpašnieki, kuri iedomājas, ka paši ir gana gudri un lieliski zina, kā pārveidot kuģi, veic uzlabojumus un tad nostāda mūs fakta priekšā. Projekta nav, aprēķinu nav, un, kad veicam šādam kuģim sānsveres testu, tas izrādās nestabils un neatbilst stabilitātes





noturības prasībām. Kuģu īpašnieks ir ieguldījis prāvus līdzekļus, bet rezultāta nav, un neviens nezina, kad būs.

Kāda Rīgas ostā strādājoša kompānija Ukrainā, tātad ārpus ES, pasūtīja sev kuģa jaunbūvi. Īpašnieki, saņemot kuģi, uzaicināja mūs veikt inspekciju un reģistrēt zem Latvijas karoga, bet izrādījās, ka tas neatbilst mūsdienu prasībām, lai kuģotu ES ūdeņos. Tagad kompānijai ir jāiegulda lieli līdzekļi un darbs, lai kuģi savestu kārtībā un tas varētu strādāt Rīgas ostā. Ir jautājums, kā kuģa būves process tika uzraudzīts un kas to veica? Būvējot kuģus ārpus ES, ir ļoti rūpīgi viss jāuzrauga un jāseko līdz procesam, lai kuģi uzbūvētu atbilstoši mūsdienu prasībām.

Protams, ka šādos gadījumos klients ir neapmierināts un vairo Jūras administrāciju, ka mēs neļaujam attīstīties un graujam biznesu. Vienmēr esam aicinājuši kuģu īpašniekus, pirms veikt jebkādas kuģu parametru izmaiņas vai modernizāciju, konsultēties ar mums, lai kopīgi risinātu visus jautājumus. Komunikācija ir ļoti svarīga. Daudzkārt esam atgādinājuši, ka katrai kuģu pārbūvei vispirms nepieciešama dokumentācija (projekts) un tikai tad varam virzīties tālāk. Ja visu dara no otra gala, tad tā arī iznāk, ka kuģis nav gatavs darbam un īpašnieki cieš zaudējumus.

Runājot par mūsu ostu palīgfloti, nav ko slēpt – tā ir gaužām veca un patiesībā ļoti kritiskā stāvoklī, piemēram, Ventspils ostas zemessūcējs "Dzelme". Ventspils ostas kanāls ir regulāri jāpadziļina, jo spēcīgo vēju dēļ veidojas smilšu sanesumi. Ja ostā vairs nav kuģis, kas to paveic, ir jāsamazina pieļaujamais dziļums, kas šobrīd arī Ventspils ostā ir noticis. Samazinot dziļumus, automātiski samazinās pieļaujamā kuģu iegrime un līdz ar to arī uzņemtais kravas daudzums. Matemātika ir vienkārša. Ir arī vērojamas pozitīvas iezīmes Rīgā un Liepājā, kur atjaunota loču kuģu flote. Praktiski visu atjaunotās Latvijas laiku ostas ir dzīvojušas uz padomju mantojuma rēķina, nav domājušas ilgtermiņā, palīgflotē nav pietiekami ieguldīts, tāpēc, uzraugot ostu palīgflotes tehnisko stāvokli, saskaramies ar lielām problēmām. Mēs vienmēr cenšamies saprast situāciju un apstākļus, paaugstināt pretī, bet ir lietas, ko nevaram pieļaut, jo tas apdraud kuģošanas drošību. Katram kuģu īpašniekam jāsaprot, kādi ir spēles noteikumi. Piemēram, sākot futbola maču, visi skaidri zina, pēc kādiem noteikumiem tiek spēlēts, jo spēles laikā neviens noteikumus nemaina. Tieši tāpat ir ar prasībām par kuģu tehnisko stāvokli, tās taču visi zina, bet mums dažkārt jāstāpās ar visai dīvainu ostas atbildīgo personu attieksmi, kuras cer, ka problēma būs atrisināta, vien piezvanot Jūras administrācijas vadībai. Tā kuģošanas drošības jautājumus nerisina, tas nav profesionāli! Izvērtējot riskus, uz pāris mēnešiem varam pagarināt kādu remonta termiņu, kaut ko atlikt, bet tas nekādā gadījumā nav ilgtermiņa risinājums. Un arguments, ka nav naudas, lai kuģi savestu kārtībā, mums nav saistošs, tur mēs nevaram palīdzēt, jo mūsu pienākums ir uzraudzīt, lai kuģi būtu tehniskā kārtībā un kuģošanas drošība ostā būtu visaugstākajā līmenī.



## **– Mūsu flotei ir solīds vecums, kas notiks, kad pienāks laiks to nodot metāllūžņos, kur šie kuģi tiks sagriezti?**

– Šo pasākumu es saucu – “no šūpuļa līdz kapam”. Jūrniecībā šo procesu regulē ES kuģu pārstrādes regula, kas nosaka, kā un kur kuģi ir jāsagriež drošā veidā. Kuģu īpašniekam ir jābūt atbildīgam, jārespektē ES prasības un jārikojas atbilstoši noteiktajiem standartiem. Pirms kuģa pārstrādes īpašnieks sniedz kuģu pārstrādes uzņēmumam informāciju par kuģi un sagatavo kuģa pārstrādes plānu. Tādā veidā tiek noteikti, piemēram, bīstamo materiālu un atkritumu veidi un apjoms, kas tiks iegūts no pārstrādātā kuģa. Pasaulē šobrīd ir apmēram piecsimt pamestu kuģu, no kuriem trīs ir Latvijas kuģi. Viens no tiem jau gadu stāv Anglijas ostā. Tagad apkalpe no kuģa ir noņemta un tiek risināts finanšu jautājums, lai segtu īpašnieka radītos zaudējumus, un nav skaidrs, vai ar kuģa atlikušo vērtību varēs nosegt visus radušos parādus. Pamesto kuģu jeb *spoku kuģu* problēma pasaulē ir diezgan aktuāla, jo ir kuģu īpašnieki, kuri, netiekot galā ar savu biznesu, maksājumiem un parādiem, vienkārši pamet kuģi un tā apkalpi. Statistika ir nepielūdzama, jo šogad vien ir pamests divdesmit viens kuģis.

## **JAUNS GADS, JAUNAS IECERES**

### **– Pandēmija tagad ir kā tāds aizsegs, kas aizēno daudzas citas ļoti svarīgas lietas, bet 2021. gads nāk ar jaunām vēsmām un jaunām prasībām. Ar kādām jaunām idejām Jūras administrācija raugās nākotnē?**

– Rūpīgi strādājam pie Jūras administrācijas stratēģijas 2021.–2025. gadam. Esam izanalizējuši iepriekšējos piecos gados paveikto, secinot, ka nākotnē revolūciju neveiksim, jo neesam ražotāji un nenodarbojamies ar pirkšanas un pārdošanas biznesu, bet veicam konkrētu mums deleģētu valsts uzdevumu. Latvijas Jūras administrācija ir izveidota kā unikāls jūrniecības uzraudzības modelis, un mūsu galvenais uzdevums ir profesionāli un bez atlaidēm uzraudzīt kuģošanas drošību un jūrnieku profesionālo līmeni. Nākamo piecu gadu laikā administrācijas stratēģiskajos uzdevumos nekas būtiski nemainīsies, protams, akcents tagad, līdz ar pandēmiju, ir vērsts uz digitalizāciju un kiberdrošību. Tās ir lietas, ko paturam aktuālo jautājumu sarakstā, bet jāsaprot, ka visi šie procesi ir saistīti ar finansējumu un IT speciālistu iespējām. Mēs vēl nezinām, ko mums nesīs 2021. gads, cik finansiāli veiksmīgs tas būs, cik brīvi varēsim darboties Covid-19 apstākļos, bet viena lieta ir diezgan skaidra un droša – nākamgad mēs mainām uzņēmuma statusu no valsts akciju sabiedrības uz valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību. Tikpat droši kā tas, ka mūsu lielākā vērtība uzņēmumā ir mūsu uzņēmuma darbinieki, un, izejot no šīm pozīcijām, organizējam visu mūsu profesionālo darbību.■



# JŪRNIĒKU REĢISTRS IZSTRĀDĀJIS JAUNU LIETOĻNI UN JAUNAS PRAKSES GRĀMATAS

**Jūrnieku reģistrs izstrādājis jaunas kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu jūras prakses grāmatas, kā arī mobilo lietotni “Onboard Training” (“Jūras prakse”). Izstrāde paveikta sadarbībā ar Valsts izglītības satura centru un Baltijas datoru akadēmiju ESF projekta “Nozaru kvalifikācijas sistēmas pilnveide profesionālās izglītības attīstībai un kvalitātes nodrošināšanai” ietvaros.**



Viens no projekta mērķiem bija radīt universālu prakses grāmatu, kurā būtu apvienotas divas prakses grāmatas, lai studentiem jūras prakses laikā nebūtu atsevišķi jāaizpilda un pirms matroža vai motorista kompetences eksāmena Jūrnieku reģistrā jāuzrāda matroža vai motorista prakses grāmata, kas pierādītu attiecīgo ierindas jūrnieka prasmju apguvi prakses laikā uz kuģa.



Jaunajā kuģu vadītāju prakses grāmatā ir izveidota atsevišķa sadaļa matroža uzdevumu izpildei un dokumentēšanai, bet mehāniķu prakses grāmatā – motorista uzdevumu izpildei un dokumentēšanai.

“Vislielākais prieks un lepnums ir par to, ka mums ir izdevies izstrādāt inovatīvu lietotni, kas ir neatsverams palīgs jūras prakses uzdevumu izpildē un dokumentēšanā. Lietotne pašlaik darbojas mobilajos telefonos un planšetdatoros, kurus darbina *Android* operētājsistēma, bet tās lietotājam ir jāizveido *Google* konts. Lietotne papildina jūras prakses grāmatu ar iespēju pie katra izpildītā uzdevuma pievienot “pierādījumus” – paveikto darbu fotoattēlus, video un audio materiālus, komentārus, teksta failus u.c., tādējādi veidojot jūras prakses “portfeli”. Ar lietotni var strādāt gan tiešsaistes (*online*), gan bezsaistes (*offline*) režīmā, kas ir ērti, ja uz kuģa internets nav pieejams,” uzsver Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

Ar lietotni ir iespējams dokumentēt vairākas jūras prakses atsevišķi, atzīmēt prakses uzdevumu izpildi, sekot prakses uzdevumu izpildes gaitai, eksportēt



## JŪRAS ADMINISTRĀCIJA



JR vadītājs Jāzeps Spridzāns (no labās), JR vadītāja vietnieks Kalvis Innuss, Konvencijālās uzraudzības daļas vecākais inspektors Edijs Štāls un Konvencijālās uzraudzības daļas vadītājs Roberts Gailītis.

prakses grāmatu un pievienotos failus uz *Google Drive* vietni, kā arī sagatavot un izdrukāt uzdevumu izpildes atskaites. Prakses beigās ir iespējams izdrukāt prakses uzdevumu izpildes progresa ziņojumu un stūrēšanas apliecību (kuģa vadītājiem). Šie dokumenti tiek aizpildīti un atjaunoti automātiski pēc katras veiksmīgas failu eksportēšanas.

Papildus prakses grāmatai un lietotnei ir izstrādāts arī mācību līdzeklis “Drošība jūrā”, kas sniedz informāciju par normatīvo regulējumu jūrniecībā, drošību uz kuģa un ar to saistītām apmācībām un instruktāžām. Mācību līdzeklis ir atrodams Latvijas Jūras administrācijas mājaslapā.■



# JŪRAS ADMINISTRĀCIJA 2020. GADĀ

## MAINĪTA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TIESISKĀ FORMA

Noslēdzoties valsts akciju sabiedrības (VAS) "Latvijas Jūras administrācija" reorganizācijas procesam, Jūras administrācijas tiesiskā forma un tās nosaukums ir mainīts uz *valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību* (saišnājumā – VSIA) "Latvijas Jūras administrācija".

Reorganizācija tika veikta ar mērķi taupīt JA resursus. Uzņēmuma statusa un nosaukuma maiņa nekādā veidā neietekmē uzņēmuma darbību.■

## JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI ZELTA KATEGORIJA ILGTSPĒJAS INDEKSA NOVĒRTĒJUMĀ

Latvijas Jūras administrācija, piedaloties Ilgtspējas indeksa novērtējumā, jau otro gadu pēc kārtas ieguvusi Zelta kategoriju. Ilgtspējas indeksa novērtējumā JA piedalījās jau ceturto reizi, abas pirmās reizes tika iegūta Sudraba kategorija.

Piesakoties Ilgtspējas indeksa novērtējumam, tika veikts pilnīgs, publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju.

Ilgtspējas indekss ir praktisks stratēģiskās vadības instruments, kas balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju, palīdzot uzņēmumiem novērtēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni piecās jomās – stratēģijā, tirgus attiecībās, darba vidē, vidē un sabiedrībā. Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība.

Ilgtspējas indeksa vērtējumam ik gadu piesakās vairāk nekā 100 Latvijas uzņēmumu, kuri domā par to, kā atbildīgi izturēties gan pret savu biznesu, gan darbiniekiem, gan vidi un sadarbības partneriem. Uzņēmumu iesniegto informāciju pārbauda un izvērtē vairāk nekā 30 ekspertu. Rezultātā tiek noteikta katra uzņēmuma atbilstība *bronzas, sudraba, zelta vai platīna* līmenim. JA jau otro gadu pēc kārtas ir ieguvusi arī ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.

Lai veicinātu ģimenisko vērtību nostiprināšanos sabiedrībā un uzlabotu ģimeņu dzīves un darba vidi, Labklājības ministrija jau vairākus gadus vērtē uzņēmumus un attiecīgi piešķir ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.



Ģimenei draudzīga uzņēmuma statuss tiek piešķirts uz vienu gadu, piedaloties Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksā un tā ietvaros iegūstot atbilstošu novērtējumu ekspertu noteiktajos kritērijos.

Uzņēmumu interese par šo iniciatīvu arvien pieaug, apliecinot, ka šāds statuss biznesa vidē ir būtisks un sniedz virkni ieguvumu: veicina lojalitāti un piesaisti darba devējam, paaugstina potenciālo darbinieku interesi par uzņēmumu, sekmē uzņēmuma reputāciju.■

## IZDOTAS RĪGAS OSTAS ZIEMEĻU DAĻAS UN IRBES JŪRAS ŠAURUMA KARTES

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi sagatavojuši un izdevuši kartes "Rīgas jūras līcis. Rīgas ostas Ziemeļu daļa", kartes numurs 2102, un "Baltijas jūra. Irbes jūras šaurums. No Sīkraga līdz Ovišiem", kartes numurs 2060.

Sagatavojot karšu izdevumus, ņemti vērā aktuālākie dziļumu mērījumi un citi dati.

Kartes izdotas gan papīra, gan elektroniskā formātā. Kartes iespējams pasūtīt Latvijas Jūras administrācijas internetveikalā [www.lja.lv/mapshop](http://www.lja.lv/mapshop).■

## ĒNOTĀJI ATZINĪGI VĒRTĒ ĒNU DIENU LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

12. februārī visā Latvijā norisinājās ikgadējā Ēnu diena, kurā, kā ik gadus, piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija. Šogad ēnotāji bija pieteikušies valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam un IT speciālistei Ievai Rukšānei.



Jāņa Krastiņa ēnas uzzina par hidrogrāfijas nozares specifiku.



Raitis Mūrnieks stāsta ēnām, kas tad īsti notiek uz kapteiņa tiltiņa.



Protams, arī meitenes interesējas par iespējām apgūt jūrnieka profesiju.



Jauniešus vienmēr interesē praktiskas darbības.

Pavisam Jūras administrācijā ieradās piecas ēnas – no Limbažiem, Iecavas, Mālpils un Rīgas. Pavadot dienu kopā ar saviem ēnas devējiem, skolēni ne tikai iepazinās ar darbu JA, bet arī apmeklēja AS “Tallink” kuģi “Romanika”, kur, viesojoties uz kapteiņa tiltiņa, klātienē varēja uzzināt, kā tiek vadīts kuģis.



Paši ēnotāji Ēnu dienu Jūras administrācijā novērtēja pozitīvi, uzsverot, ka saņemtā informācija noteikti palīdzēs profesijas izvēlē.

“Ļoti produktīva un interesanta Ēnu diena. Es nūdien paplašināju savu redzesloku un uzzināju ko jaunu par jūrnieka profesiju. Jūrniecība mani ir ieinteresējusi vēl vairāk nekā iepriekš, tāpēc domāju, ka šī Ēnu diena patiesi bija izdevusies. Man patika sarūpētā programma un pozitīvā atmosfēra,” vērtē Aļise Vilkausa, kura mācās Āgenskalna Valsts ģimnāzijā.

“Paldies par jauko dienu! Tā tika pavadīta ļoti aizraujoši. Manuprāt, ieguvu ļoti daudz jaunu zināšanu un vēl jo labāk sapratu, kādā profesijā vēlos strādāt,” uzsver Sandis Henrijs Grīns no Rīgas 49. vidusskolas.

“Ieguvu zināšanas par to, ko vēlējos uzzināt saistībā ar profesijas izvēli. Ļoti rūpīga uzņēmšana, interesantas sarunas un daudz profesionālas informācijas gan sarunās, gan apskatē uz kuģa,” atzīst Mikus Zaumanis, Iecavas vidusskolas 11. klases skolnieks. ■



## HIDROGRĀFI IZPILDĪJUŠI PLĀNOTO, SEZONA TURPINĀS ARĪ ZIEMAS MĒNEŠOS

Saskaņā ar HELCOM plānu 2019. gadā bija jāveic mērījumi 450 kvadrātkilometru platībā, bet Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" un hidrogrāfijas kuteri "Sonārs" 2019. gada sezonā veica mērījumus 467 kvadrātkilometru platībā. "Kristiāns Dāls" strādāja ne tikai jūrā, bet arī Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī, savukārt "Sonārs" galvenokārt veica mērījumus Rīgas jūras līcī un arī ostās, tai skaitā uzmērot Rīgas ostas pievedceļus.



Jānis Krastiņš un Raitis Mūrnieks Ēnu dienā kopā ar savām *ēnām* pie JA hidrogrāfijas kuģa "Sonārs".

Tā kā ziema bija nētipiski silta, mērījumi ar kuteri "Sonārs" tika turpināti arī decembrī, kā arī 2020.gada janvārī un februārī. Arī "Kristiāna Dāla" aparatūra bija pārbaudīta un sakārto-ta, lai hidrogrāfijas kuģis būtu gatavs atsākt mērījumus jebkurā brīdī, kad vēja stiprums ļauj iziet jūrā.

2020.gada sezonā hidrogrāfiskie mērījumi

veikti 485 kvadrātkilometru platībā, bet hidrogrāfi turpināja mērījumus, kamēr to atļāva laika apstākļi.

Tā ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls" arī oktobrī turpinājās mērījumi Baltijas jūrā, uzmērot kuģu ceļus HELCOM projekta ietvaros. Savukārt ar kuteri "Sonārs" hidrogrāfi turpināja mērījumus Rīgas ostas pievedceļu kartes ietvaros.

Paralēli kuģu ceļu uzmērīšanai veikti darbi arī ostās. Visvairāk mērījumu veikts Salacgrīvas un Kuivižu ostās, kur notiek ostu padziļināšanas darbi.

JA hidrogrāfi 2020.gadā ar hidrogrāfisko mērījumu kuteri "Sonārs" veikuši mērījumus Salacgrīvas, Kuivižu, Skultes, Lielupes un Engures ostās gan padziļināšanas darbu, gan kartēšanas vajadzībām. Vairākās ostās mērījumi veikti atkārtoti – pirms un pēc padziļināšanas. Ar "Sonāru" mērījumi veikti arī Rīgas jūras līcī.

Hidrogrāfisko mērījumu kuģim "Kristiāns Dāls" dokā Ventspilī tika veikts plānotais remonts – korpusa biežuma mērīšana, krāsošana, dzinēja apkope un citi plānotie darbi. "Kristiāns Dāls" tika aprīkots arī ar jauniem glābšanas





postiem, kā arī veiktas darbam nepieciešamās aparatūras pārbaudes un kalibrēšana. Mērījumu sākšanu Baltijas jūrā februārī un marta sākumā kavēja spēcīgais vējš.

Stājoties spēkā ārkārtas situācijai, lai ierobežotu Covid-19 izplatību, JA hidrogrāfi turpināja datu apstrādi un citus darbus, galvenokārt strādājot attālināti. Hidrogrāfiskie mērījumi nepieciešamības gadījumā tiek veikti ostās, ievērojot visus drošības pasākumus arī uz kuģiem. ■

## KRISTS DZENIS SAŅEM "B" KATEGORIJAS HIDROGRĀFA SERTIFIKĀTU

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas hidrogrāfs Krists Dzenis saņēmis starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu.

Pirmais Latvijas hidrogrāfs, kurš saņēma šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu, bija JA Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls. Starptautiski atzītu "B" kategorijas hidrogrāfa diplomu saņēmis arī JA vecākais hidrogrāfs Armands Murāns.

Savukārt starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu pēc apmācības kursu beigšanas Ņūhempšīras universitātē (ASV) 2018. gadā ieguva Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfe Līva Goba, kļūstot par pirmo "A" kategorijas hidrogrāfu Baltijas valstīs. ■

## JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS UZRAUDZĪBAS AUDITĀ NEPILNĪBAS NETIEK KONSTATĒTAS

2020. gada 11. jūnijā JA notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audits, ko veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori. Pārbaudes laikā neatbilstības netika konstatētas. Auditori norādīja uz pilnveides iespējām uzņēmuma kvalitātes vadības sistēmā, kas arī ir audita galvenais mērķis.

2019. gadā "Bureau Veritas Latvia" veica resertifikācijas auditu, novērtējot JA kvalitātes pārvaldības sistēmas atbilstību ISO 9001:2015 standarta prasībām. 2020. gadā uzraudzības audita gaitā auditori galveno uzmanību pievērsa JA Hidrogrāfijas dienesta un Kuģu kontroles inspekcijas darbības atbilstībai standarta prasībām.

Auditori ne tikai pārbaudīja dokumentāciju un veica pārrunas ar hidrogrāfiem, kartogrāfiem un kuģu kontroles inspektoriem, kā arī ar uzņēmuma vadību, bet arī aplūkoja un izvērtēja hidrogrāfisko mērījumu kutera "Sonārs" un tā aprīkojuma atbilstību prasībām.



Pārvaldības sistēmas audita mērķis ir noteikt organizācijas pārvaldības sistēmas atbilstību audita kritērijiem, pārvaldības sistēmas spēju nodrošināt, lai organizācija izpilda līgumsaistības, normatīvās un uzraudzības institūciju prasības, kā arī novērtēt pārvaldības sistēmas efektivitāti, kas sekmē organizācijas izvīrīto mērķu sasniegšanu.■

## ZVEJAS LAIVAS TIEK PĀRBAUDĪTAS VISĀ PIEKRASTĒ

Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori maijā un jūnijā veica ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes, kas notika visā piekrastē, un pārbaudītas tika laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

Pēc zvejas laivu apsekošanas Lapmežciemā, Engurē un Salacgrīvā kuģu kontroles inspektors Jānis Dobris pastāstīja, ka zvejnieku attieksme pret drošības prasībām ar katru gadu uzlabojas, laivas ir labā stāvoklī un lielākoties ar visu nepieciešamo drošības aprīkojumu. Tomēr gadoties arī izņēmumi, un nopietnākie "klusšanas akmeņi" esot prasībām neatbilstošas glābšanas vestes – vai nu pārāk mazas, bez atbilstošas celstspējas, vai arī nepiemērotas krāsas (melnas un pelēkas). Otrs biežāk konstatētais trūkums – laivās nav signāllāpu vai arī to termiņš ir beidzies.



Vecākais kuģu kontroles inspektors Liepājā Vladislavs Kadins informēja, ka laivu pārbaudes jau notikušas Liepājā, Nidā, Papē, Bernātos Pāvilstā un Jūrmalcīemā. Arī šajā reģionā laivas pārsvarā ir labā tehniskā stāvoklī, un konstatētie pārkāpumi saistīti ar ugunsdzēs-

sības un avārijas signalizācijas aprīkojumu, kā arī glābšanas vestēm, kas mēdz būt bojātas vai neatbilst prasībām.

Savukārt vecākais kuģu kontroles inspektors Ventspilī Andrejs Tīrmanis atzīst, ka, veicot pārbaudes Ventspilī un tās apkārtnē, nopietni trūkumi nav konstatēti, jo zvejnieki saprot, ka drošības un glābšanas aprīkojums nepieciešams ne jau inspektoriem, bet gan pašu zvejnieku drošībai.

"Zvejnieki gan ir ļoti pārsteigti par Covid-19 aizsarglīdzekļu lietošanu un nevar saprast, kādēļ inspektori strādā maskās," piebilst J. Dobris.■



## JA DARBINIEKI PIEDALĀS EROZIJAS NOVĒRŠANAS DARBOS RAGACIEMA PIEKRASTĒ

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki jau otro gadu piedalās Pasaules Dabas fonda un Dabas aizsardzības pārvaldes sadarbības projektā "Daru labu dabai", iesaistoties izziņošanā seminārā/talkā.

Pagājušā gada rudenī projekta ietvaros JA talcinieki pilnveidoja zināšanas vides izglītības seminārā "Piejūras vides saglabāšanas iespējas", dabas daudzveidības saglabāšanas nolūkā atbrīvojot Ķemeru Nacionālā parka Jaunķemeru pludmali no invazīvās sugas – krokainās rozes.

Šogad pasākuma tēma bija "Erozijas novēršana jūrmalas kāpās", un JA speciālisti ne tikai iepazīstina kāpu dzīvotnes un erozijas negatīvo ietekmi, bet arī Ragaciema piekrastē veidoja kārklu pinumu žodziņus. Šādi pinumi palīdz aizturēt vēja pūstās smiltis un veicina jaunu kāpu veidošanos, kā arī ierobežo patvaļīgi iestaigātās takas kāpās. Eroziju izraisa gan vējš, gan jūras viļņi, kā arī nepārdomāta atpūtnieku kustība.

Darbinieku izglītošana dabas un vides jautājumos ir viens no JA Vides politikas īstenošanas plāna pasākumiem. Tā mērķis ir veicināt darbinieku izpratni par vides saglabāšanas iespējām un apzināt uzņēmuma iespējas vides saglabāšanā. ■



## JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS AKTUALITĀTES ARĪ *LINKEDIN*

Latvijas Jūras administrācijas profils izveidots vietnē *LinkedIn*. Profils atrodams pēc JA angļiskā nosaukuma – *Maritime Administration of Latvia*.



*LinkedIn* profilā plānots ievietot JA aktualitātes, juridisku informāciju, žurnālu "Jūrnieks" elektroniskā formātā un citus jaunumus.■

## 2020. GADĀ LATVIJĀ AIZTURĒTI TRĪS ĀRVALSTU KUĢI

Paģājušajā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem ostas valsts kontroles inspekcijas veikuši 185 reizes. Gada laikā aizturēti trīs ārvalstu kuģi.

Farēru salu karoga kuģis "Nossan" 17. jūlijā aizturēts Rīgas ostā pēc sadursmes izraisīšanas ar zvejas kuģi "Marita". Aizturēšanas iemesli – iespējami korpusa bojājumi, navigācijas sardzes organizēšanas pārkāpumi, ISM kodeksa pārkāpumi. Moldāvijas karoga "Peldošais celtnis 16" aizturēts Rīgas ostā 23. jūlijā, jo tika konstatētas neatbilstības kuģa un apkalpes dokumentācijā, darba organizācijā, kā arī vairāki tehniski trūkumi. Panamas karoga kuģis "Inoi" tika aizturēts Liepājas ostā 26. augustā, konstatējot MLC 2006 konvencijas pārkāpumus. Pēc trūkumu novēršanas kuģi atbrīvoti.

Covid-19 pandēmijas un ar to saistīto ierobežojumu dēļ 2020. gadā veikto inspekciju skaits ir ievērojami mazāks nekā iepriekšējos gados. 2019. gadā ārvalstu kuģi Latvijā pārbaudīti 309 reizes, 2018. gadā pārbaudīts 301 kuģis, 2017. gadā 285 kuģi.

2020. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 26 reizes. Latvijas saglabā vietu PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *balstajā* sarakstā.■

## 2020. GADĀ PIEAUDZIS ZEM LATVIJAS KAROGA REĢISTRĒTO KUĢU SKAITS

2020. gadā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits pieaudzis no 330 līdz 343 kuģiem, to skaitā ir kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.

SOLAS konvencijai atbilstošu kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 (SOLAS kuģi) skaits gada laikā pieaudzis no 25 līdz 29. No jauna reģistrēti deviņi sauskraavas kuģi, no reģistra izslēgts viens sauskraavas kuģis, viens tankkuģis un trīs naftas tankkuģi. SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 140 301 līdz 145 683.

Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no 678 līdz 686. Gada laikā no jauna reģistrētas 14 buru jahtas un septiņas motorjahtas, no Kuģu reģistra izslēgtas septiņas buru jahtas un sešas motorjahtas.■



# LATVIJAS KAROGAM IR LABA REPUTĀCIJA

**No 2020. gada 17. februāra Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistram ir jauns vadītājs – EDGARS GĻAŅENKO. Pirmais gads šajā amatā pagājis pandēmijas zīmē, taču laiks nav tērēts velti – kuģu skaits reģistrā pieaug. E. Gļāņenko piekritis pirmajai intervijai jaunajā amatā, pastāstot gan par sevi, gan savu redzējumu par Kuģu reģistra izaugsmi un situāciju jūrniecības nozarē.**

## MŪŽĪGAIS DZINULIS – VIRZĪTIES TĀLĀK

“Var teikt, ka ar jūru un jūrniecību esmu bijis saistīts visu mūžu. Esmu dzimis Ventspilī, pilsētā pie jūras, mans vectēvs strādāja zvejnieku kolhozā “Sarkanā bāka”, viņa darbs vienmēr bijis saistīts ar kuģu remontu. Tēvs bija ilggadējs jūrnieks, gāja jūrā vairāk nekā trīsdesmit gadus. Mana bērnība saistījās ar tēva gaidīšanu mājās no jūras, iznāca arī jau tolaik pabūt uz kuģa, ja tēva kuģis ienāca Ventspilī. Mācījos Ventspils 4. vidusskolā. Tolaik starp Latvijas skolām norisinājās konkurss “Vai tu mīli jūru?”, es tajā piedalījos četrus gadus, tā ka tas tālākais virziens jau bija skaidrs. Jautājums varbūt bija vienīgi par to, kādu jūrniecības profesiju izvēlēties. Mani vienmēr ir interesējusi tehnika, tādēļ nolēmu mācīties par kuģu mehāniķi,” atceras E. Gļāņenko.

Praksē kā students Edgars nonāca “Latvijas kuģniecībā”, tur arī sāka darba gaitas. “Sāku strādāt 1997. gadā motorista amatā uz veca kuģa ar diezgan nemotivētu apkalpi. Pa galvu jaučās doma, kur es atrodos un kas te notiek?! Tas bija mans pirmais rūdiņums. Domāju, ka man dzīvē veiksmē vienmēr ir bijusi blakus, tā bija



Edgars Gļāņenko.



arī šoreiz – pēc neilga laika radās iespēja strādāt uz gandrīz jauna tankkuģa “Indra”. Zinu, ka cilvēki brīnījās, kā es tur tiku. Protams, apstākļi un darbs tur bija pavisam citādi, tomēr drīz vien sapratu, ka izaugsmes iespējas konkrētajā kompānijā tajā laikā bija diezgan limitētas, tādēļ sāku strādāt uz ārzemju karogu kuģiem, kur ar neatlaidīgu darbu bija iespējams raiti virzīties pa karjeras kāpnēm. Ātri vien kļuva par otro mehāniķi. Pamatā strādāju uz norvēģu kompāniju kuģiem, kur visbiežāk biju vienīgais ne tikai latviski, bet arī krieviski runājošais, jo apkalpes galvenokārt sastāvēja no norvēģiem un filipīniešiem. Man ar viņiem bija viegli sastrādāties, mēs labi sapratāmies. Darbs man patika, taču, protams, laiku pa laikam domāju, ko darīt tālāk,” stāsta Kuģu reģistra vadītājs.

Kā daudziem gados jauniem jūrnikiem, arī Edgaram doma par darbu krastā kļuva aktuāla, kad pienāca laiks veidot ģimeni. “Manai sievai nemaz nepatika, ka tik ilgi esmu prom jūrā. Tā nu strādāju, bet vienlaikus skatījos, kas notiek krastā un kādas tur ir darba iespējas. Nākamais solis jūrā bija vecākā mehāniķa amats, taču tad uzzināju, ka norvēģu kompānija Latvijā meklē tehnisko superintendentu sauskravas kuģiem. Pieteicos, kaut gan man šajā ziņā nebija nekādas pieredzes, bija tikai aptuvena nojausma par šo darbu. Tomēr “Riga Ship Management” direktors laikam redzēja iespēju no manis izaudzīnāt uzņēmumam nepieciešamu speciālistu, un es tiku pieņemts darbā. Tas bija 2004. gadā. Superintendants atbild par noteikta kuģu skaita tehnisko vadību, drošību, arī apkalpi. Tas ir sarežģīts un ļoti atbildīgs darbs. Ja radušās problēmas, superintendentam var zvanīt 24 stundas diennaktī septiņas dienas nedēļā, un problēmas jārisina nekavējoties. Protams, viss atkarīgs no kompānijas – mēdz būt tādas, kurās darba process nav līdz galam sakārtots, un tad tas rada papildu neskaidrības un nevajadzīgu darba apjomu.

Man tehniskā superintendanta darbs patika tieši tādēļ, ka tas ir ļoti dinamisks, bieži komandējumi un nepieciešamība risināt jautājumus jebkurā diennakts laikā un vietā. Strādājot šajā amatā, tika uzstīti pirmie puni un gūts nopietns rūdījums, kā arī veidojās izpratne par to, kas ir darbs krastā un ar ko tas atšķiras no darba jūrā. Taču pagāja neilgs laiks, un mani nelika mierā mūžīgais dzinulis – virzīties kaut kur tālāk,” atzīst Edgars Gļanenko.

Doma par virzīšanos tālāk un vēlme apgūt kaut ko jaunu aizveda Edgaru uz klasifikācijas sabiedrību “DNV Latvija”, kur tolaik tika meklēti kuģu inspektori. “Nav noslēpums, ka klasifikācijas sabiedrība skaitās prestiža darba vieta, un es nolēmu pieteikties. Sekoja pārrunas, dažādi testi, arī psiholoģiskie, izvērtēšana, un rezultātā es tiku atzīts par piemērotu kuģu inspektora amatam. Tas bija 2007. gads, un manā dzīvē sākās ļoti interesants posms. Vajadzēja daudz mācīties un apgūt jaunas lietas. DNV apmācībā ieguldīja milzu līdzekļus. Darbs bija aizraujošs. Ar laiku tiku iesaistīts komunikācijas ar klientiem veidošanā, strādāju arī par klientu menedžeri. Man ir bijusi iespēja strādāt ar dažādu tautību cilvēkiem. Viens no “DNV Latvija” Jūrniecības nodaļas vadītājiem bija



griekis, kad viņš 2011. gadā beidza darbu Latvijā un aizbrauca, man tika piedāvāta iespēja kļūt par Jūrniecības nodaļas vadītāju.

Turpmākajos gados notika DNV apvienošanās ar citu klasifikācijas sabiedrību – “Germanischer Lloyds”. Apvienošanās rezultātā Latvijā radās klasifikācijas sabiedrība “DNV GL Latvia”, kurā strādāju par Jūrniecības nodaļas vadītāju. No 2018. gada vadīju arī DNV GL Jūrniecības nodaļu Igaunijā. Pavisam šajā kompānijā nostrādāju gandrīz 12 gadus. Taču tad nāca pārmaiņu laiks, mainījās kompānijas redzējums par daudzām lietām, notika liela štatu samazināšana, un arī man tika piedāvāts darbs ārpus klasifikācijas sabiedrības.

Man pārmaiņu laiks sākās ar darbu kompānijās “RIX Shipmanagement” un “Klip Marine Shipmanagement”, kur pildīju tehniskā superintendanta un kuģu menedžera pienākumus, bet tad man tika piedāvāta iespēja izmēģināt spēkus Latvijas Jūras administrācijā, uzņemoties Kuģu reģistra vadītāja pienākumus,” stāsta E. Gļanenko.

## PĀRLIECINĀT VAR TIKAI KVALITĀTE

Kuģu reģistra vadītāja amatā nostrādāts pirmais gads. “Sastrādāties ar Latvijas Jūras administrāciju bija iznācis dažādos manas darba dzīves posmos. Tas vairs nav tehnisks darbs, bet gan darbs ar dokumentiem, ar tiesību aktiem – atkal man kaut kas pavisam jauns. Pirmie mēneši bija iepazīšanās laiks ar kolēģiem, ar jaunajiem pienākumiem. Līdz šim uz šīm lietām biju skatījies no kuģu īpašnieku viedokļa, tagad pārstāvu Latvijas valsti un Latvijas vārdu. Tā jau ir pavisam cita atbildība. Taču man ļoti paveicies ar kolēģiem Kuģu reģistrā – viņi ir profesionāli, ar lielu pieredzi. Man nekad nav bijis grūti pajautāt, ja ko nezinu



DNV GL inspektors kuģa inspekcijas laikā dokā.



Kuģa mehāniķis Edgars Gļauņenko kuģa galvenā dzinēja remonta procesā.

vai nesaprotu. Manuprāt, tas ir pareizākais veids, kā noskaidrot un uzzināt. Jaunums man ir arī darba režīms – normēts darba laiks un iespēja pašam savu darbu plānot. Nevienš man vairs nezvana desmitos vakarā, kaut gan reizēm šo nepļānoto zvanu pat pietrūkst,” atzīst Kuģu reģistra vadītājs.

Par vienu no aktuālākajiem veicamajiem darbiem viņš nosauc Kuģu reģistra pakāpenisku digitalizāciju, tā ir visas Latvijas Jūras administrācijas aktualitāte un kopīgs mērķis.

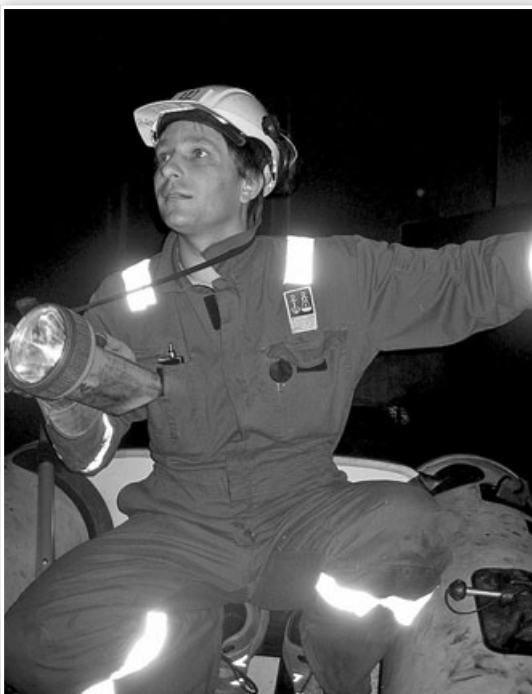
Pēdējā laikā Latvijas Kuģu reģistrā vērojams kuģu skaita pieaugums, īpaši SOLAS konvencijas kuģu: 2019. gada 1. janvārī zem Latvijas karoga bija reģistrēti 19 SOLAS kuģi, 2020. gada 1. janvārī 25, 2021. gada 1. janvārī 29, bet jau martā SOLAS kuģu skaits sasniedza 35. Edgars Gļauņenko skaidro, ka, sākot darbu reģistra vadītāja amatā, viņš apzinājis potenciālos klientus, liekot lietā iepriekšējos darba gadus iedibinātos kontaktus. Meklējot jaunus klientus, nepārvērtējama nozīme ir komunikācijai, tā noteikti nes augļus. Protams, ļoti svarīga ir kvalitāte, ko piedāvāt potenciālajiem klientiem. “Nepārtraukti jāmeklē ceļš pie jauniem klientiem. Piemēram, Vācijā ir kuģu īpašnieki, kuri gatavi tiešā un netiešā veidā reklamēt Latvijas karogu, un tas kaut ko nozīmē, jo vācieši ir ļoti konservatīvi un punktuāli – viņus var pārliecināt tikai pašu pārbaudīta kvalitāte. Latvijas karogam ir laba reputācija, mūsu karogs jau ilgus gadus ir saglabājis vietu Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli *baltajā* sarakstā. Taču ne jau viss ir tik pozitīvi. Daudzi kuģi ir ieķīlāti, bet Latvijas bankas





nelabprāt nodarbojas ar kuģu kreditēšanu. Patiesībā bankas ir tās, kuras diktē īpašniekiem, zem kāda karoga reģistrēt kuģus,” skaidro E. Gļanenko.

Viņš uzsver, ka svarīgākais klientu piesaistīšanai ir Latvijas karoga popularizēšana un reklamēšana visos iespējamajos veidos, ieskaitot dažādus starptautiskos forumus. “Taču ne mazāk svarīgi ir saprast, ko tad mēs paši īsti gribam, kāda ir mūsu stratēģija. Labi, mēs gribam savā reģistrā aizvien vairāk SOLAS kuģu. Bet cik daudz? Kur mēs redzam sevi pēc pieciem, pēc desmit gadiem? Ļoti nopietns jautājums ir mūsu nodokļu sistēma un ar to saistītā likumdošana. Piemēram, mūsu jūrnieku nodokļi – tie gulstas uz kuģu īpašnieku pleciem. Skaidrs, ka īpašnieki to uzskata par slogu. Tāpat tonnāžas nodoklis un tā maksātāja statusa iegūšana – īpašnieki bieži vien neizprot, kā tas strādā. Izaicinājums jūrniecībā ir tas, ka mūsu valsts politika dažādos jautājumos bieži mainās – vakar bija tā, bet rīt jau viss var būt pavisam savādāk. Tas diemžēl ir liels risks biznesam,” neslēpj reģistra vadītājs.



DNV inspektors kuģa balasta tvertnes inspekcijā.

## MĒS TE ESAM, UN MĒS VARAM!

Finansiālais jautājums ir visa pamatā. “Šodien jebkuram transporta veidam ir jāstrādā ar maksimālu ekonomisko izdevīgumu, jo peļņas daļa sarūk aizvien mazāka, augot algām, augot uzturēšanas un citiem izdevumiem. Mainās prasības pret kuģiem – jāsamazina gaisa piesārņojums, ūdens piesārņojums, taču tas viss maksā! Lai normāli strādātu, ir nepieciešams finanšu “spilvens”, taču mazajām kompānijām ar diviem vai trim kuģiem šāda “spilvena” parasti nav. Kuģu īpašniekam ir svarīgi, lai kuģi strādā un nes peļņu ar maksimālu atdevi. Atrašanās ostās ir īsa, bet šajā laikā apkalpei jāpaspēj izdarīt ļoti daudz, tādēļ



jāminimizē jebkādi kavēkļi un traucējumi. Īpašniekam ir būtiski, lai viņa kuģis būtu zem karoga ar labu, stabilu reputāciju, lai nekas nevar noiet greizi karoga valsts darbības dēļ. Ļoti svarīga ir arī kuģa apkalpes profesionalitāte. Īpašniekam ir jābūt pārliecinātam, ka uz kuģa apkalpi var pilnībā paļauties. Jūrnieki, kas to vēlas, izmanto iespējas, lai ar darbu sevi pierādītu un virzītos uz augšu pa karjeras kāpnēm, bet, protams, ne jau visi, ir arī tādi, kuri mēģina izmantot negodīgus līdzekļus. Latvijā, pateicoties Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridzānam, šī joma ir sakārtota, pie mums nevar izsprukt cauri ar viltotiem dokumentiem vai neatbilstošām zināšanām. Sliktāka ir situācija Latvijā kuģu remonta jomā. Šajā segmentā vērojama stagnācija, vēl ir, kur augt – gan darba kvalitātes, gan darba tempu ziņā,” uzskata Edgars Gļauņenko.

Kuģu reģistra vadītājs atzinīgi vērtē Latvijas karoga kuģiem noteiktās stingrās prasības, kuru izpildi uzrauga un vērtē Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija. “Lai ar mūsu mazo kuģu skaitu jau gandrīz desmit gadus atrastos Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā, ir jāiegulda milzu darbs, nedrīkst pieļaut atkāpes. Vēl nesen bija noteikts, ka zem Latvijas karoga var reģistrēt kuģus, ne vecākus par 23 gadiem. Tagad šī robeža ir pacelta līdz 30 gadiem, galveno uzsvaru liekot uz kuģa stāvokli un atbilstību visām tehniskajām prasībām, un tas ir pareizi. Protams, ir mums arī tādi veterāni kā ledlauzis “Varma”, kuram nu jau 57 gadi, bet, neskatoties uz cienijamo vecumu, varam lepoties ar tā kvalitāti. Jā, šis kuģis joprojām ir labā stāvoklī, tomēr jāatceras, ka kuģu īpašnieki, izvērtējot valstu karogus, pievērš uzmanību arī zem karoga reģistrēto kuģu vecumam. Ir daudz dažādu aspektu, kas jāņem vērā, mēģinot piesaistīt jaunus klientus.”

Runājot par Kuģu reģistru, nedrīkst piemirst arī atpūtas kuģus. Reģistra vadītājs uzsver, ka pandēmijas laikā atpūtas kuģu un buru jahtu tirgus ir kļuvis aktīvāks. “Pēdējā laikā daudz cilvēku ir atgriezušies Latvijā no ārvalstīm, tai skaitā no Skandināvijas, kur nelieli atpūtas kuģi ir ļoti populāri. Latvijas iedzīvotāji, atgriežoties mājās, savas laivas atveda līdz, te tām jāsakārto dokumenti, lai varētu pierēģistrēt. Darba pietiek.”

Kaut arī situācija jūrniecības nozarē nav vienkārša, Edgars Gļauņenko ir optimists: “Mūsu karogam ir lielas izaugsmes iespējas. Mums ir svarīgi sevi parādīt – mēs te esam, un mēs varam! Laipni lūgti Latvijas Jūras administrācijā!■

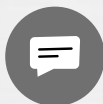
Sarma Kočāne



## Jūrniecības izglītība tiek starptautiski auditēta

2020. gada 18. februārī Ministru kabinets atbalstīja Izglītības un zinātnes ministrijas konceptuālo ziņojumu "Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu" un uzdeva IZM sadarbībā ar atbildīgajām institūcijām īstenot piedāvāto risinājumu.

Šo reformu sakarā Latvijas Jūras akadēmija (LJA) ir nonākusi visai nepatīkamas situācijas priekšā, jo saskatāmi vairāki zemūdens akmeņi, uz kuriem varētu strandēt Latvijas augstākās jūrniecības mācību iestādes patstāvīga pastāvēšana. Vislielākā problēma ir tā, ka akadēmija nevarēs izpildīt konceptuālajā ziņojumā ietverto kritēriju – lai augstākās izglītības iestāde atbilstu augstskolas statusam, ir jābūt vismaz 1000 studentiem. Akadēmijai pietrūkst, bet šo problēmu varētu lieliski atrisināt, ja LJA piepulcinātu augstskolu grupai, ko IZM iekļāvusi izņēmuma statusā, kā, piemēram, Latvijas Nacionālā aizsardzības akadēmija, Latvijas mākslas un kultūras augstskolas, Rīgas Juridiskā augstskola, Lutera Akadēmija. Pēc būtības LJA atšķirībā no citām Latvijas augstskolām jau tagad ir īpašā statusā, jo jūrniecības izglītība ir starptautiski reglamentēta profesionālā izglītība, kas pakļauta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 1978. gada STCW konvencijas prasībām, tāpēc reizi piecos gados gan mācību programmas, gan mācību procesa uzraudzība tiek starptautiski auditēta.

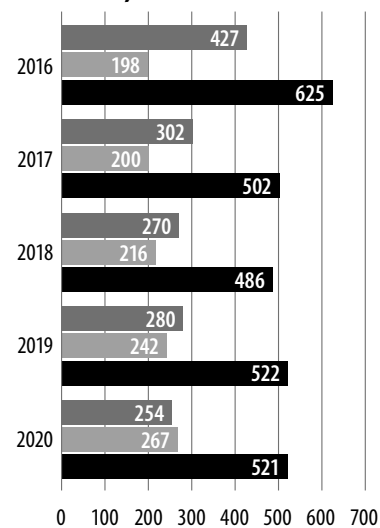




# JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMĀS 2020. GADĀ UZŅEMTĀS PERSONAS

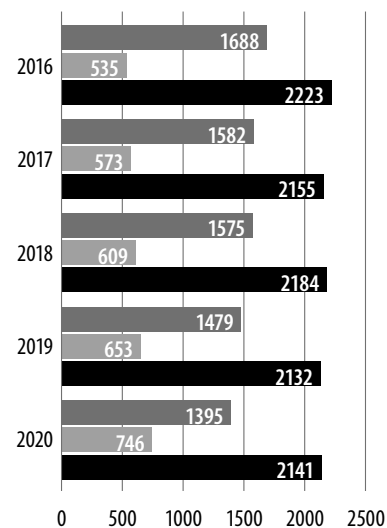
2020./2021. mācību gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu īstenotajās profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas un kuģu elektroautomātikas specialitāšu apgūšanai tika uzņemts 521 jaunais students. Ikgadējais šajās programmās uzņemto personu skaits pēdējos četros gados ir stabils. Atsevišķi izdalot pēc programmu līmeņiem, augstākās izglītības programmās uzņemto studentu skaits ir nedaudz samazinājies (augstākās izglītības programmās 2017. gadā tika uzņemtas 302 personas, bet 2020. gadā – 254 personas), ko kompensējis uzņemto audzēkņu skaita pieaugums jūrskolas programmās (profesionālās vidējās izglītības programmās 2017. gadā tika uzņemti 200 audzēkņi, bet 2020. gadā – 267 audzēkņi). Uzņemšanas rezultāti augstākajās jūrniecības izglītības programmās liecina, ka aizvien vairāk jauniešu pēc

### Uzņemto personu kopskaita dinamika, 2016.–2020.



■ Augstākās izglītības programmas kopā  
■ Jūrskolas programmas kopā  
■ Kopā visas iestādes

### Kopējais studējošo skaits, 2016.–2020.



■ Augstākās izglītības programmas kopā  
■ Jūrskolas programmas kopā  
■ Kopā visas iestādes



vidusskolas izvēlas apgūt kuģu vadīšanu, nevis mehānikas specialitātes – kuģu mehāniku un elektroautomātiku: 60% studentu iestājās kuģu vadīšanas programmās, 35% kuģu mehānikas programmās, bet 5% izvēlējās apgūt kuģu elektromehāniķa specialitāti. Jūrskolu līmenī šī atšķirība nav tik ļoti izteikta: 2020. gadā 52% pēc pamatzglītības ieguves tika uzņemti kuģu vadīšanas, bet 48% kuģu mehānikas programmā.

Kopējais izglītojamo skaits pēdējo piecu gadu laikā būtiski nav mainījies,

tas svārstās ap 2150 – 2200 personām visās izglītības iestādēs kopā. 2020. gada oktobrī visās iestādēs pavisam mācījās 2141 topošais jūrniece specialitātes: 746 no tiem apguva profesionālās vidējās izglītības programmas, bet 1395 – augstākās izglītības programmas. Lielākā daļa jeb 58% augstākās jūrniece izglītības programmās studējošo mācās neklātienē. Izglītojamo skaits jūrskolās pakāpeniski ir pieaudzis, bet augstākās izglītības iestādēs samazinājies.

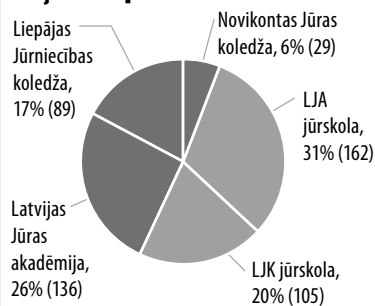
Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) 2020./2021. mācību gadā tika uzņemti 136 studenti, no tiem seši neklātienē. Kuģu vadīšanas programmās tika uzņemti 84 studenti, kuģu mehāniķu programmās – 40, bet kuģu elektroautomātikas programmā iestājās 12 studenti. Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā tika uzņemti 162 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 84, bet kuģu mehānikas programmā 78. Kopā LJA īstenotās augstākās jūrniece izglītības programmas apgūst 528 studenti, bet LJA jūrskolā mācās 413 audzēkņi.

Studijām Liepājas Jūrniece izglītības koledžā (LJK) tika uzņemti 89 studenti, no tiem klātienē 74. Uzņemto skaits neklātienē turpina samazināties, piemēram, 2017. gadā uzņēma 79, 2019. gadā 33, bet 2020. gadā tikai 15 studentus. Vērtējot pēc apgūstamās specialitātes, 2020. gadā kuģu vadīšanas programmā iestājās 52, kuģu mehānikas programmā – 37 studenti. LJK jūrskolas līmeņa programmās tika uzņemtas 105 personas, no tām kuģu vadīšanas programmā 54, bet kuģu mehānikas programmā 51 persona. Pavisam LJK īstenotās 1. līmeņa augstākās izglītības programmas apgūst 619 studenti, bet profesionālās vidējās izglītības programmas – 333 audzēkņi.

Studijām neklātienē "Novikontas" Jūras koledžā (NJK) no 2019. gada 1. septembra līdz 2020. gada 1. septembrim tika uzņemtas 29 personas\*, un kopējais studējošo skaits NJK 2020. gada oktobrī bija 248.

\* Uzņemšana studijām NJK turpinās visu gadu, tāpēc dati apkopoti par uzņemšanas periodu no 2019. gada 1. septembra. ■

### 2020./21. mācību gadā uzņemto personu skaits





## VAI TIEŠĀM VIENĀ SMILŠU KASTĒ VIETAS PAR MAZ?

**Varētu jautāt, vai atkal klāt kārtējā jūrniecības izglītības reforma? Lai gan, ja gribam būt pilnīgi godīgi, jāatzīst, ka trīsdesmit gadu laikā tā arī nav izdevies realizēt izglītības reformu un izveidot vienotu Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu. Iespējams, ka tieši šis ir īstais iemesls, kāpēc nu jau vismaz pēdējos desmit gadus ar lielāku vai mazāku intensitāti atkal un atkal kļūst aktuāls jautājums: vai Latvijas Jūras akadēmija tiks pievienota Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU)? Un 2020. gada pavasarī nav izņēmums, jo Izglītības un zinātnes ministrijas virzītās koncepcijas “Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu” kontekstā Jūras akadēmijas pievienošana RTU atkal atgrieziesies darba kārtībā.**

“To, ka beidzot ir jābūt vienotai jūrniecības izglītības sistēmai, tie, kuri šo procesu virza, saprot, tomēr jau gadiem nespēj pieņemt lēmumus un parādīt pareizo virzienu, bet pēdējā laikā dažāda līmeņa jūrniecības saietos, sapulcēs, konferencēs un tamlīdzīgi, pat kuluāros nepārstāj locīt izglītības jautājumus, piesaucot dažādu konsultatīvo padomju lomu jaunās jūrniecības izglītības politikas veidošanā. Uz šī it kā nopietnā diskusiju fona visai amizanta šķita ziņa, ka Jūras akadēmijas rektors un Liepājas Jūrniecības koledžas direktors pavisam nejauši kādā saietā tika iepazīstināti. Cilvēki, kuri vada profesionālās jūrniecības izglītības procesus valstī, savā starpā pat nav pazīstami. Bet tas jau netraucē abām jūrniecības izglītības iestādēm gluži vai karot savā starpā. Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē, kur tika aktualizēts izglītības jautājums, visi klātesošie varēja pārliecināties, kā dzelīgas piezīmju lodes lidoja no Liepājas uz Rīgu un no Rīgas atpakaļ uz Liepāju. Tā vietā, lai domātu par mācību procesa uzlabošanu un kopīga darba programmu, katra mācību iestāde pati par sevi mēģināja pierādīt savas eksistences nepieciešamību. Tieši eksistences, jo pagaidām jūrniecības izglītības sistēma tāds īsti dzīvotspējīgs organisms gan nešķiet.” Nē, tas nav rakstīts 2020. gada pavasarī, bet gan 2005. gadā, un toreiz akadēmijas rektors bija Jānis Brūnavs, bet Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga. Tagad Latvijas Jūras akadēmiju vada Kristīne Carjova un Liepājas Jūrniecības koledžu Vladimirs Dreimanis, bet būtībā vienīgā pārmaiņa ir tā, ka mācību iestāžu vadītāji nav jāiepazīstina un, šķiet, ir pat sēdušies pie viena galda, lai mēģinātu diskutēt par mācību procesa lietām, tomēr, kā izrādās, diez vai cik tālu vis nav tikuši. Skumji, protams, bet vēl jo skumjāk tas ir tāpēc, ka tagad vairāk nekā jebkad ir nepieciešams pašas jūrniecības nozares



un jūrniecības mācību iestāžu vienots viedoklis par to, kādai tad vajadzētu būt modernai, uz ilgtspējīgu attīstību vērstai Latvijas jūrniecības izglītības sistēmai.

## IT KĀ JĀ, UN TOMĒR NĒ

2020. gada 5. februārī notika Latvijas jūrniecības nozares nevalstisko organizāciju, uzņēmumu, jūrniecības izglītības iestāžu un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvju sanāksme, kurā izvērtēja konceptuālā ziņojuma “Par augstskolu pārvaldības modeļa maiņu” projektu, ko Ministru kabinets plānoja skatīt savā 18. februāra sēdē. Sanāksmes noslēgumā visi tās dalībnieki bija vienisprātis: lai nodrošinātu autonomu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu un ilgtspējīgu jūrniecības izglītību Latvijā, kā arī saglabātu Latvijas Republikas vietu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas “baltajā sarakstā”, ir jāveido vienots jūrniecības izglītības iestāžu un izglītības programmu tīkls, tāpēc 2020. gada 5. februāra vēstulē par šo vienošanos tika informēta Izglītības un zinātnes ministrija. 2020. gada 18. februāra atbildes vēstulē Nr. 4-6e/20/532 Izglītības un zinātnes ministrija apliecināja savu ieinteresētību vienota jūrniecības izglītības tīkla izveidē. 11. martā sanāksmē, kurā piedalījās Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta, JR un jūrniecības izglītības iestāžu pārstāvji, vēlreiz tika atbalstīta vienota jūrniecības izglītības tīkla izveide, tāpēc sanāksmes dalībnieki vienojās, ka Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai jāizstrādā savs jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modelis, ar ko elektroniski jāiepazīstina pārējie sanāksmes dalībnieki līdz 31. martam.



Jāzeps Spridzāns: “Ko saņēmām no Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas? Principā neko. Kā vienmēr – atrunas un tukšas fantāzijas. Vēl vairāk, jo izskatījās, ka Liepājas Jūrniecības koledža nemaz nebūtu piedalījusies kopīgajās sanāksmēs un piekritusi vienota jūrniecības izglītības modeļa izveidei. Pretēji lemtajam tā ir iedomājusies kļūt par Liepājas vietējā mēroga zvaigzni un steidz sadarboties nevis ar Jūras akadēmiju, bet gan ar Liepājas Universitāti, kurai ir humanitārs profils, un Liepājas tehnikumu, kam ar jūrniecību nav nekāda sakara. Piedevām LJK direktors Dreimanis iesaistījies sarunās ar pašvaldību un kaļ plānus, kā Liepājā izveidot nesaprotama profila “ekselences” centru, un diemžēl viņš nav uzskatījis par vajadzīgu pakonsultēties ar jūrniecības nozares speciālistiem. Katrai no šīm jūrniecības mācību iestādēm joprojām ir vēlme saglabāt savas mazās ķeizaristes statusu.”

## LIETU SKAIDRĪBAI



### LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS REDZĒJUMS

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Dreimanis savu redzējumu par iespējamo jūrniecības izglītības iestāžu konsolidāciju nosūtīja ne vien Jūrnieku reģistram, bet arī Izglītības un zinātnes ministrijas valsts sekretārei L. Lejiņai.

Lūk, fragmenti no LJK redzējuma: “Atšķirībā no citām jūrnieku sagatavošanas izglītības iestādēm Liepājas Jūrniecības koledža ir mācību iestāde ar tradīcijām un 144 gadu vēsturi, kura uztur jūras virsnieku un jūrnieku sagatavošanu augstākajā līmenī un ir reģionālas nozīmes augstskola. LJK ir sava stabila vieta Latvijas izglītības sistēmā, un par šo periodu nevienu reizi oficiāli netika celti jautājumi par LJK pastāvēšanu. LJK galvenais apmācāmo kontingents ir pilna laika un nepilna laika studējošie un izglītojamie(..)

(..)Neņemot vērā plašu ārvalstu sadarbības partneru loku, LJK pēdējā laikā spērusi ievērojamus soļus sadarbības attīstībai reģionālā vidē ar “Novikontas” Jūras koledžu, strādājot pie kopēja attīstības modeļa, kur abas koledžas sniedz viena otrai atbalstu savas kompetences jomā.

Ar Latvijas Jūras akadēmiju – minimāli. Ir jāpasvīturo, ka no attiecību veidošanas vēsturiskā skatu punkta tas ir visneveiksmīgākais sadarbības modelis. Iemesls – nepārtraukta agresīva uzvedība no Latvijas Jūras akadēmijas vadības puses, kura uzskatīja par vienīgi sev pieņemamu savas attīstības modeli – LJK pievienošanu LJA.





Ar Liepājas universitāti – lēni, bet ar progresīvu tendenci, ar Liepājas Valsts tehnikumu – apzinoties kopējas intereses profesionālās izglītības jomā, papildināt viens otru ar izstrūkstošiem resursiem, veidojot vienotu izglītības modeli ar iespējamu pēctecību kopējās interešu jomās.

Kopējās sadarbības veicināšanai, iesaistoties Liepājas pilsētas domes priekšsēdētājam J. Vilnītim, tika organizēta sanāksme, kurā tika risināts jautājums par konsorcijs modeļa veidošanu starp LJK, Liepājas Universitāti un Liepājas Valsts tehnikumu.

LJK stratēģiskās attīstības plāns tika izstrādāts un 2017. gadā apstiprināts Izglītības un zinātnes ministrijā, nosakot galvenos LJK attīstības virzienus: diversificēt izglītības piedāvājumu visos līmeņos, iekļaujot aviācijas un modernās tehnoloģijas jomas, ar iespējamo nosaukuma maiņu kļūstot par Liepājas aviācijas, jūrniecības un moderno tehnoloģiju koledžu, par vismodernāko izglītības iestādi, īstenojot vidējās izglītības un pirmā līmeņa augstākās izglītības programmas jūrniecības, aviācijas un moderno tehnoloģiju jomās.

### **Latvijas Jūras akadēmijas loma jūrnieku sagatavošanā**

Izņemot iespējamu politisko nepieciešamību LJA saglabāšanai, reālā situācijā jūras virsnieku sagatavošanā, kā arī starptautiskās prasības (izņemot to interpretāciju, lai atbalstītu LJA pastāvēšanu) faktiski neaplicina nepieciešamību nedz pēc bakalaura, nedz pēc maģistra līmeņa izglītības, lai sasniegtu augstākas pozīcijas darbam uz tirdzniecības kuģiem. Šobrīd līdzvērtīgas iespējas ir arī koledžu absolventiem ar pirmā līmeņa augstāko izglītību. LJK absolventiem ir iespēja paaugstināt savu kvalifikāciju ar attiecīgās profesionālas pilnveides programmas apguvi un atbilstošas kvalifikācijas diploma saņemšanu.

LJA loma jūrnieku sagatavošanas procesā un jūrniecības nozares attīstībā varētu būt šī procesa metodiskā vadīšana, zinātniski pētnieciskais darbs jūrniecības jomā – darbības sfēras, kuras pirms tam un arī šobrīd tiek ignorētas no LJA puses.

Strukturālas reformas, kuras pēdējo mēnešu laikā veiktas LJA, arī neliecina par LJA administratīvo un ekonomisko stabilitāti. Tas rada negatīvu priekšstatu par LJA iespējamu "agresīvu uzvedību" saistībā ar potenciāliem sadarbības partneriem un neveido pārliecību par turpmāku sadarbības attīstību.

Kopsavilkums: LJK nesaskata praktisku nozīmi LJA pastāvēšanai, izņemot deklaratīvi politisko nostāju par nepieciešamību paturēt LJA kā augstākas izglītības iestādi jūrniecības jomā, jo profesijas apgūšanas ziņā LJA nekādu pievienoto vērtību nedod, savukārt "Novikontas" piedāvātā modeļa ietvaros vispār varētu būt loģiski izslēdzama no jūrnieku sagatavošanas procesiem.

### **Secinājumi. Priekšlikumi. Piedāvātais konsolidācijas modelis**

LJK kā reģionālas nozīmes augstskola, diversificējot izglītības piedāvājumu, saskaņojot pēctecības un integrēto studiju modeļus ar Liepājas Universitāti un



Liepājas Valsts tehnikumu, kļūst par plašāk orientēto un uz reģiona attīstību mērķēto augstākās izglītības iestādi/koledžu. Cieši sadarbojoties ar “Novikontas” koledžu, nodrošināt Kurzemes reģionā dzīvojošiem jūrniekiem plašāku spektru ar nepieciešamiem kvalifikācijas uzturēšanas kursiem, vienlaicīgi ar Izglītības un zinātnes ministrijas atbalstu izveidojot un attīstot savas filiāles citās pašvaldībās.

Latvijas valdībai, pieņemot lēmumu par LJA tālāku pastāvēšanas modeli, LJA galvenā funkcija kļūst ar jūrniecības nozari saistīto pētniecības un zinātnes darbības veikšana un iespējami jūrniecības izglītības metodiskā vadīšana.”

Tiktāl Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis.

## LATVIJAS JŪRAS AKADEMĒMIJAS REDZĒJUMS

Savu viedokli pauda arī Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova. Viņa gan ar savu redzējumu vispirms iepazīstināja Jūrnieku reģistra vadītāju un pirms šī jautājuma apspriešanas ar nozares speciālistiem nesteidzās ar to uz Izglītības un zinātnes ministriju.



Latvijas Jūras akadēmija

Lūk, fragments no Jūras akadēmijas paustā viedokļa: “Izskatot Jūrnieku reģistra piedāvāto konsolidācijas modeli, Latvijas Jūras akadēmija norāda, ka tāds variants ir iespējams, bet nesaredz nozīmīgu ieguvumu Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžas izglītības sistēmai kopumā, turklāt, un tas ir pats galvenais, šis modelis tikai daļēji nodrošina kritēriju izpildi – daļēju atbilstību konsolidācijas

pamatmērķim, un daļēji ir ieguvumi no tās, jūrniecības nozares nākotnes vajadzību nodrošināšana tāpat notiktu tikai daļēji atbilstošā līmenī u.c.

Latvijas Jūras akadēmija ir izskatījusi institucionālās apvienošanās iespēju ar Liepājas Jūrniecības koledžu, kas ļautu abām pusēm saglabāt vēsturiskos nosaukumus un zināmā mērā darbības (pārvaldību, finanses u.c.), un mērķtiecīgi un saskaņoti rīkojoties, nodrošināt Latvijas jūrniecības izglītības sistēmas atbilstību noteiktajiem kritērijiem. Sadarbību ar “Novikontas” Jūras koledžu, piemēram, veidojot aliansi/konsorciju, Latvijas Jūras akadēmija uzskata par iespējamu un perspektīvu, saskatot kopīgus attīstības virzienus.

Rezumējot iepriekš izklāstīto, Latvijas Jūras akadēmija rosina Latvijas jūrniecības izglītības iestāžu starpinstitucionālo konsolidāciju veikt pakāpeniski un uzsākt to ar pašreizējā situācijā pieņemamākā – Jūrnieku reģistra piedāvātā konsolidācijas modeļa īstenošanu, tikai pakāpeniski nonākot pie institucionālās apvienošanās.”



Jāzeps Spridzāns (2.rindā pirmais), Roberts Gailītis, Andrejs Umbraško, Kristīne Carjova, Igors Pavlovs un Aleksandrs Nadežņikovs.

## NOZARE RĪKOJAS

Jāzeps Spridzāns: “Saņēmām Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas vadītāju redzējumu un sapratām: kamēr mēs skatīsimies, lai kādu vadoni neievainotu vai neaizvainotu, pazaudēsim jūrniecību kā šauras nišas autonomu izglītību. Bērziņš – Virga nevarēja vienoties ne par ko, Bērziņš – Dreimanis tāpat, Zvaigzne – Dreimanis tas pats, Carjova – Dreimanis arī nekas labāks.

Abstrahējāmie no vadītāju ambīcijām, pieņēmām nulles variantu: vadītāju nav, ir tikai izglītības iestādes un jūrniecības nozares intereses. Izveidojām gana ciešu konsolidētās jūrniecības izglītības modeli, mūsuprāt, ļoti loģisku: pašā augšā augstskolas padome, kura noteiks kopējos mērķus un stratēģiskos virzienus, apstiprinās gan rektoru, gan struktūrvienību vai filiāļu direktorus. “

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš Izglītības un zinātnes ministrijai, Satiksmes ministrijai, kā arī Transporta un loģistikas nozares ekspertu padomei nosūtīja vēstuli, kurā bija teikts:

“JR ir saņēmis gan Liepājas Jūrniecības koledžas, gan Latvijas Jūras akadēmijas piedāvājumus jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijai un izvērtējis to atbilstību jūrniecības nozarei saistošajam politikas plānošanas dokumenta “Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam” projektā izvirzītajam uzdevumam – saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu, ar darba tirgus prasībām un nozares attīstības tendencēm sabalansētu jūrniecības izglītības programmu klāstu. Izglītības iestāžu



iesniegtie piedāvājumi neliecina par pārdomātu pieeju jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa izstrādei, tāpēc, ņemot vērā iepriekš minēto sanāksmju rezultātus, kā arī pamatnostādnes, JR ir izstrādājis optimālu jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu, abstrahējoties no izglītības iestāžu vadītāju personīgajām ambīcijām.



Jūras spēku studentu kurss absolvē Latvijas Jūras akadēmiju.

Izvērtējot šobrīd pieejamos Latvijas jūrniecības izglītības resursus, ir redzams, ka optimāls un Latvijas augstākās izglītības sistēmai atbilstošs modelis ir viena spēcīga augstākās jūrniecības izglītības iestāde ar vienu vai pat vairākām reģionālām filiālēm (struktūrvienībām), kas nodrošina jūrniecības izglītības pieejamību

reģionos ar jūrniecības tradīcijām, tādējādi maksimāli izmantojot jūrnieku profesionālās sagatavošanas potenciālu Latvijā. Atbilstoši jaunajam augstskolu pārvaldības modelim lēmējinstītūcija, kas nodrošina augstskolas autonomiju un labas pārvaldības principu īstenošanu un ir atbildīga par augstskolas stratēģisko, administratīvo, saimniecisko un finanšu vadību atbilstoši dibinātāja noteiktajiem mērķiem, ir augstskolas padome. Tādējādi saskaņā ar vienota jūrniecības izglītības tīkla konceptu visām jūrniecības izglītības iestādēm būtu nepieciešama viena augstskolas padome, kas noteiktu visām iestādēm saistošu kopējo jūrniecības izglītības stratēģiju un attīstības virzienu. Vienlaikus šādā modeli jūrniecības izglītības iestādēm būtu jāsauglabā autonomija attiecībā uz lēmumiem, kas skar iestādes administratīvo un finanšu vadību.

Prestatot jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu esošajām jūrniecības izglītības iestādēm un to juridiskajam statusam, secinām, ka, lai šis koncepts tiktu realizēts dzīvē, LJK ir jāiekļauj Latvijas Jūras akadēmijas sastāvā, apvienojot valsts jūrniecības izglītības iestādes vienā struktūrā, kurai būtu viena lēmējinstītūcija – augstskolas padome. Lai nodrošinātu visu jūrniecības izglītības iestāžu apvienošanu vienā sadarbības tīklā, LJA un LJK konsolidētajai struktūrai būtu jānoslēdz sadarbības/alianses līgums ar "Novikontas" Jūras koledžu (NJK), kas ir privāta koledža. Tādējādi atbilstoši noslēgtajam līgumam augstskolas padomes lēmumi attiecībā uz jūrniecības izglītības stratēģiju un attīstības virzienu būtu saistoši arī NJK. Shematiskais jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas koncepts ir pievienots vēstules pielikumā.



Ņemot vērā iepriekš minēto, Latvijas Jūras administrācija lūdz atbalstīt piedāvāto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas konceptu, tādējādi veicinot jūrniecības izglītības kvalitātes celšanu Latvijā un jūrniecības izglītības iestāžu absolventu konkurētspēju starptautiskajā darba tirgū, apvienojot resursus un visām jūrniecības izglītības iestādēm virzoties uz pamatnostādnēs izvirzītā mērķa sasniegšanu.”

## IZGLĪTĪBAS UN ZINĀTNES MINISTRIJAS ATBILDES REAKCIJA

22. maijā Jāzeprs Spridzāns kopā ar Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktori Laimu Ritumu bija uzaicināti uz tikšanos Izglītības un zinātnes ministrijā. Klātienē viņi tikās ar IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktora vietnieci augstākās izglītības jomā Daci Jansoni, bet ZOOM sarunai pievienojās direktora vietniece politikas ieviešanas un monitoringa jomā Diāna Laipniece un departamenta vecākā eksperte Inta Cinīte.

Jāzeprs Spridzāns: “Tikšanās notika pozitīvā gaisotnē, un vispirms man vajadzēja prezentēt, kāpēc un kā notika šāda projekta izstrāde, kā arī sīkāk iepazīstināt ar pašu Jūrniecības izglītības konsolidācijas konceptu. Skaidroju, ka vēlamies ieviest optimālu jūrniecības izglītības koncepta variantu, kas dotu iespēju efektīvi izmantot gan mācībspēkus, gan materiāli tehnisko nodrošinājumu, un akcentēju, ka projektā nav ņemtas vērā mācību iestāžu vadītāju ambīcijas. Mēs uzskatām, ka ir tikai loģiski, ka visa jūrniecības izglītība tiek palikta zem padomes, cerams, ka tādu Augstskolu likuma grozījumos pieņems Saeima. Šī padome tad arī noteiks stratēģiskos mērķus un attīstības politiku. Vēl vajadzētu diskutēt par to, kā Liepājas Jūrniecības koledžai iekļauties Jūras akadēmijas sastāvā: kā filiālei, struktūrvienībai vai aģentūrai, bet par to ir jāvienojas izglītības iestādēm. Izteicām arī priekšlikumu, ka finansiālajai un administratīvajai vadībai ir jāpaliek nosacīti neatkarīgai.

Dace Jansone un Diāna Laipniece uzdeva precizējošus jautājumus, un Dace Jansone atzina, ka ministrija ir gatava atbalstīt mūsu konceptu, ko savukārt Latvijas Jūras akadēmijai vajadzēs iekļaut savā stratēģijā un skaidrot ministrijai, kā plāno to īstenot. Koncepts tāpat ir saskaņots ar visām jūrniecības nozares nevalstiskajām organizācijām, kā arī ar TL NEP.

Tik tālu viss, šķiet, ritēja gludi, bet tālāk jau sliktāk. Dace Jansone pauda viedokli, ka ar to vien nepietiks, lai Jūras akadēmija izturētu koncepcijas “Par



LJA 30 gadu jubilejas svinībās piedalās satiksmes ministrs Tālis Linkaits un ekonomikas ministrs Ralfs Nemiro.



augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu” kritērijus, un jautāja, vai esam domājuši par pievienošanās iespējām RTU. Jūras akadēmijai nebūšot jāpārtop par fakultāti, tā palikšot neatkarīga, bet jau zem universitātes jumta. Kopā ar Laimu Ritumu vēlreiz skaidrojām, ka jūrniecības izglītībai tas neko labu nedos, ka 95% jūrniecības mācību iestāžu beigušo paliek iegūtajā profesijā, un jautājām, vai arī RTU var lepoties ar līdzīgu statistiku. Beidzēji izaug par augstas klases uzņēmuma – kuģa vadītājiem, kura vērtība kopā ar kravu var sasniegt trīs miljardus eiro. Pieprasījums pēc speciālistiem ir pastāvīgi augsts, algas Latvijas jūras virsniekiem vienādas ar Rietumeiropas jūras virsnieku algām. Jūrnieku sagatavošana ir starptautiski regulēta, reizi piecos gados iziet EK un IMO auditu, tāpēc ir jautājums, kā, pievienojoties RTU, to visu varēs nodrošināt un saglabāt? Laima Rituma neatlaidīgi uzstāja, ka attiecībā uz Jūras akadēmiju vajadzētu piemērot izņēmuma statusu un izņemt prasību par 1000 studentiem, kas attiecībā uz LJA nav reāla, un kā papildus argumentu minēja arī to, ka jūrniecības izglītība konvencionāli nav civilā izglītība, bet ir pa vidu starp civilo un militāro, piedevām Jūras akadēmija gatavo vēl arī kadrus Latvijas Jūras spēkiem, un gadījumā, ja Latvijā nebūs jūras kara skolas, tad arī turpmāk to turpinās darīt mūsu sistēma. Vēl piebildu, ka es stipri vien padomātu, vai pēc būtības Jūras akadēmija ir tuvāk Aizsardzības akadēmijai vai RTU, bet Dace Jansone savukārt mēģināja vilināt ar papildu finansiāliem ieguvumiem tiem pirmajiem trim, kas pievienosies RTU. Ja jau tur tāda medus muca, kāpēc tad gribētāju nav? Nozarei ir vienota nostāja – jūrniecības izglītībai ir jāpaliek autonomai.”

## ATSKATS VĒSTURĒ

Izrādās, ka tiem, kuri saka, ka vēsture atkārtojas, tiešām ir taisnība. Bija 1993. gads, un togad jūrniecības izglītība neaizgāja zem viena karoga. Kāpēc? Par to savas domas neslēpj viens no Jūras akadēmijas pamatlicējiem Gunārs Ozoliņš: “Bija tāda štellīte: Virga no Liepājas bija atbraucis uz Rīgu tikties ar Bērziņu. Teikšu godīgi, sarunas bija diezgan labas un varēja gaidīt labu iznākumu, taču man uz brīdi bija jāiziet, bet, kad atnācu atpakaļ, Virga ar Bērziņu bija paguvuši saiet ragos. Un ar to tā apvienošanās lieta izbeidzās. Pierunājām, lai jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs aizbrauc uz Liepāju un nokārto LJA un Liepājas jūrskolas apvienošanās jautājumu, bet Dandzbergs atbrauca mājās no Liepājas un teica: “Ziniet ko, pagaidām lieciet to Liepājas jūrskolu mierā. Pagaidām! Viņi ļoti vēlas paši pastāvēt, lai pastāv!” Vēlāk mēģinājām pārliecināt Bērziņu un pierunāt Virgu, bet viss velti. Tā bija ļoti liela kļūda, ka lielle puikas spēlējās katrs savā smilšu kastē, jo katram gribējās to varu un to godu. Ja viss būtu noticis, kā izglītības koncepcijā bija iepļānots, tad sistēma jau sen būtu sakārtota un šodien atkal nevajadzētu stāvēt neziņas priekšā – būt vai nebūt neatkarīgai Latvijas jūrniecības izglītībai?”■



# VISS JAUNAIS DZIMST GRŪTĪBĀS

**2020. gada 5. februārī notika Latvijas jūrniecības nozares nevalstisko organizāciju, uzņēmumu, jūrniecības izglītības iestāžu un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvju sanāksme, kurā izvērtēja konceptuālā ziņojuma “Par augstskolu pārvaldības modeļa maiņu” projektu. Sanāksmes dalībnieki bija vienisprātis: lai nodrošinātu autonomu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu un ilgtspējīgu jūrniecības izglītību Latvijā, kā arī saglabātu Latvijas Republikas vietu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas “baltajā sarakstā”, ir jāveido vienots jūrniecības izglītības iestāžu un izglītības programmu tīkls. Iesāktais darbs turpinās arī tagad, jo, kā jau to varēja paredzēt, pārmaiņas nenāk viegli.**

Lai arī turpmāk Latvijas jūrniecības izglītība atbilstu starptautisko standartu līmenim un mūsu jūrniecības mācību iestāžu izsniegtos izglītības dokumentus atzītu Eiropā un pasaulē, jūrniecības izglītības turpmākās pastāvēšanas maratonskrējienam ir jāpārvar ne viens vien šķērslis. Taču ir pilnīgi skaidrs, ka nepieciešamas tūlītējas pārmaiņas un problēmas risinājums.

## PIRMAIS ŠĶĒRSLIS – NESPĒJA VIENOTIES

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JR) vadītājs Jāzeps Spridzāns, kurš ir jūrniecības izglītības jaunā koncepta virzītājs, uzsver, ka iespēja rast risinājumu jaunā koncepta veidošanā vispirms tika dota pašām jūrniecības izglītības iestādēm, meklējot iespējamās Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) sadarbības formas. Diemžēl Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas vadītājiem ar šo procesu īpaši labi neveicās, jo katram ir savas ambīcijas, sava taisnība un savs redzējums. Bet jūrniecības nozares darba grupa ir pārliecināta, ka konsolidācija nepieciešama, kas ir loģiska no veselā saprāta viedokļa un dod pamatu ilgtspējīgai Latvijas jūrniecības izglītības attīstībai.

“Lai mēs varētu ieviest pārmaiņas Latvijas jūrniecības izglītības sistēmā, konsolidējot potenciālos izglītības resursus, ir nepieciešami grozījumi Augstskolu likumā, kas paredz veidot augstskolu padomes. Pašlaik notiek diskusijas Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijā, lai likumprojektu varētu nodot Saeimā otrajā lasījumā, bet tās neveicas tik labi, kā varētu vēlēties. Izglītības un zinātnes ministre Ilga Šuplinska domā, ka to izdosies izdarīt līdz šā gada beigām, bet šķiet, ka tās ir pārlietu optimistiskas prognozes. Ja Augstskolu likums noteiks, ka tiek veidotas padomes, tad mūsu ideja ir tāda, ka jūrniecības



izglītības jomā izveidotā padome uzņemsies atbildību par LJA un Rīgas jūrskolu, par LJK, iecels rektoru LJA gadījumā un LJK direktoru, kā arī pārzinās mācību procesa organizēšanu, bet šo mācību iestāžu rīcībā atstās administratīvos un finanšu jautājumus,” nozares viedokli pauž JR vadītājs.

Jaunā Augstskolu likuma pieņemšana var ieilgt, tāpēc jūrniecības nozare meklē iespējas, kā jau tagad uzsākt tik nepieciešamo konsolidācijas procesu. Taču tas nav iespējams bez Izglītības un zinātnes ministrijas iesaistīšanās, jo LJK atrodas tiešā ministrijas pakļautībā. Diemžēl apmēram desmit gadu laikā Izglītības ministrija nav palīdzējusi šo jautājumu atrisināt, jo, mainoties ministriem, mainās arī ministrijas redzējums, tāpēc viss atkal jāsāk no sākuma. Arī Ilgas Šuplinskas vadītā ministrija un pati ministre visai nosacīti bija lietas kursā par jūrniecības izglītības specifiku, bet, to nepārzinot, var tikt pieņemti nepareizi lēmumi. J. Spridzāns uzsver, ka jau gada sākumā Izglītības ministrija bija informēta par iespējamo jūrniecības mācību iestāžu konsolidācijas plānu un tālākās attīstības stratēģiju. Šā gada 24. septembrī IZM aicināja jūrniecības nozari uz sarunām, lai spriestu par jūrniecības izglītības tālāko stratēģiju. Sarunas notika trijās daļās: pirmajā sarunu raundā no IZM puses piedalījās izglītības ministre Ilga Šuplinska, Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktors Dmitrijs Stepanovs un direktora vietniece Dace Jansone, bet jūrniecību pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma un JR vadītājs Jāzeps Spridzāns, otrajā sarunu raundā pievienojās Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un viņa vietnieks finanšu jautājumos, bet trešais sarunu raunds jau notika daudz plašākā sastāvā, jo pievienojās satiksmes ministrs Tālis Linkaits, Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova un LJA pārstāvji, kā arī privātā “Novikontas” Jūras koledža, bet jūrniecības nozares darba devēju pusi pārstāvēja LSC izpilddirektors, Jūras akadēmijas absolvents kapteinis Aleksejs Sidorenko. Šī bija pirmā tik augsta līmeņa tikšanās starp IZM un jūrniecības nozares pārstāvjiem.

## **OTRAIS ŠĶĒRSĻIS – INFORMĀCIJAS DEFICĪTS**

Tā kā par jūrniecības nozari kopumā, bet šajā gadījumā jo īpaši par jūrniecības izglītības specifiku ir visai daudz neskaidrību un neatbildētu jautājumu, un arī ministre bija atzinusi, ka saņem pretrunīgu informāciju, jūrniecības nozares pārstāvji par savu uzdevumu izvirzīja skaidrot jūrniecības izglītības būtību un darīt to nepastarpināti. Piemēram, ministre jautājusi, vai tā ir tiesa, ka Jūras akadēmijas absolventi, aizejot strādāt jūrā, spēj nopelnīt tikai minimālās algas robežās. Izrādās, šāds secinājums varēja rasties, kad Valsts leņģemumu dienests uz jautājumu, cik jūrnieki nomaksā nodokļos, atbildējis – maz. Tāpēc arī secinājums, ka jūrnieki nopelna maz.





Jāzeps Spridzāns.

“Mēs skaidrojām, ka uz jūrniekiem attiecas speciāls nodokļu režīms, tāpēc VID informācija nekādā gadījumā neatspoguļo patieso situāciju,” stāsta Spridzāns. “Sarunas sākumā šķita, ka ministre domā, ko gan no jūrniekiem var sagaidīt, bet sarunas gaitā saprata, ka izglītības jautājumos esam līdzvērtīgi sarunas partneri, kuri respektē Latvijas normatīvos aktus, ir iekšā visos ar jūrniecības izglītību saistītajos procesos. Ir diezgan nepatīkami dažāda līmeņa saietos, tai skaitā arī diskusijās Izglītības ministrijā, uzklaust, ka allaž kā pozitīvo piemēru piesauc Igauniju. Atvainojiet, Igaunija, nemaz nerunājot par Lietuvu, jūras lietās ļoti tālu atpaliek no Latvijas, un tie nav tikai tukši vārdi. Ja gribam būt objektīvi, tad Latvija jūrniecības sistēma sakārtotības ziņā ir vismaz Eiropas vidējā līmenī, esam tur izcīnījuši savu vietu un pierādījuši, ka daudzi jautājumi mums ir daudz labāk sakārtoti un strādā daudz efektīvāk. Izglītības ministrijas amatpersonas guva apliecinājumu tam, ka mūsu jūrnieki ir starptautiski atzīti, strādā ar tādiem pašiem noteikumiem kā Eiropas attīstīto valstu jūrnieki un saņem tādas pašas algas kā viņi, un tas tiešām ir ļoti būtisks rādītājs. Jā, vēl pirms gadiem septiņiem tā nebija, bet tagad ir. Tāpat pārliecinošs ir tas naudas apjoms, ko vienpadsmit tūkstoši tirdzniecības flotes jūrnieku iaved Latvijā, un tās taču ir investīcijas. Diskusiju laikā nopietns arguments bija tas, ka speciālisti,



kuri beiguši jūrniecības mācību programmas, strādā specialitātē, un arī tas, ka mūsu jūrniecības izglītība tiešām ir labā līmenī, ko apliecina starptautiskās EMSA un IMO akreditācijas. Latvijas Jūrnieku reģistrs sertificē ne tikai Latvijas jūrniekus, bet arī citu valstu, piemēram, Anglijas jūrniekus, un mēs to varam darīt tāpēc, ka LJA diploms ir atbilstošs starptautiskajiem standartiem, un ja tas tā ir, tad jautājums par kvalitāti pēc būtības ir noņemams, kas gan nenozīmē, ka varam būt pašapmierināti un neturpināt pilnveidošanos. Varēja just, kā sarunas laikā mainījās ministres attieksme un ka viņa tic teiktajam, jo no mūsu puses tā nebija tikai tukšu frāžu mētāšana un vēlmju paušana – mēs to gribam vai negribam. Ministre saprata, cik mums, un ne tikai mums, bet arī Latvijai kopumā ir svarīgi noturēt un attīstīt jūrniecības izglītību un jūrniecības nozari.”

## TREŠAIS ŠĶĒRSLIS – PIEVIENOŠANAS DRAUDI

Arī jautājums par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU) joprojām nav ne atrisināts, ne svītrots no darba kārtības. LJA joprojām netiek paredzēts izņēmuma stāvoklis, kā to lūdz nozare un kāds tas ir noteikts Latvijas Aizsardzības akadēmijai, kurai nav jāuztur kvantitatīvais rādītājs – tūkstotis studentu. Tāpat līdz šim nav izdevies panākt, lai jūrniecības iesniegtajiem priekšlikumiem un argumentiem Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijā pievērstu nopietnu vērību. Lai gan nozares priekšlikumus sagatavoja un iesniedza SM Jūrlietu departaments, tās direktorei Laimai Ritumai Saeimas komisijā neviens nespēja atbildēt, kāpēc nozares priekšlikumi netiek iekļauti izskatāmo dokumentu paketē. Jūrniecības nozare izsaka aizdomas, ka Saeimā ļoti nopietni darbojas RTU lobiji, vēl jo vairāk zinot to, ka jaunā Augstskolu likuma darba grupā strādā trīs RTU pārstāvji. Saeima diemžēl neiedziļinās problēmas būtībā – jūrniecības izglītība ir starptautiski reglamentēta, tāpēc nepietiek tikai ar izglītības diplomu, izglītībai ir jāiegūst starptautiska sertifikācija.

Kad tikšanās laikā IZM sarunas atkal skāra apvienošanās jautājumu, satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsvēra, ka Jūras akadēmijai nevajadzētu tik ļoti uzspiest kvantitatīvos rādītājus, jo, ņemot vērā jūras darba specifiku, katrs nevar strādāt jūrā. Satiksmes ministrs norādīja, ka ministrijas saimniecībā ir ne tikai jūrniecība, bet arī citas nozares, tāpēc viņš lieliski spēj izvērtēt, kādā līmenī katrā mācību iestādē tiek sagatavoti speciālisti. Ministrs arī pauda viedokli, ka varbūt tā vietā, lai diskutētu par LJA pievienošanu RTU, lietderīgāk būtu spriest par to, ka visu transporta nozares speciālistu sagatavošanu vajadzētu nolikt zem LJA jumta.

“Viens no argumentiem, ko pauda Izglītības ministrijas darbinieki, bija – jūrniecības izglītība ir dārga,” stāsta JR vadītājs. “Augstākās izglītības departamenta direktors Stepanovs uzsvēra, ka tagad LJA no valsts saņem divus miljonus eiro gadā, kas ir tikai divi procenti no visa augstskolu finansējuma,



bet, esot kopā ar RTU, tie būtu pavisam citi cipari. Stepanova teikto ļoti lieliski komentēja Jānis Krastiņš, kurš teica, ka viņš šo jautājumu gribētu pagriezt otrādi: LJA, no valsts saņemot tikai divus procentus no augstskolu budžeta finansējuma, tomēr spēj sagatavot konkurētspējīgus un profesionālus speciālistus, kuri ir pieprasīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, tiek starptautiski atzīti un dod lielu pienesumu Latvijas tautsaimniecībai. Tas nozīmē, ka šī sistēma ir ekonomiski efektīvi sakārtota.”

## RISINĀJUMU VAJAG JAU TAGAD

Jāzeps Spridzāns ir pārliecināts, ka vairs nedrīkst gaidīt un sistēma ir jāsakārto, lai neturpinātos nevajadzīgas aktivitātes no jūrniecības mācību iestāžu puses. Arī IZM ir ieinteresēta, lai jūrniecības izglītības konsolidācijā tiktu sperts pirmais solis, kas palīdzētu racionāli izmantot esošos resursus: mācību tehnisko bāzi, infrastruktūru, informācijas resursus un augsti profesionālu pasniedzēju kapacitāti. Tāpat ministrija uzskata, ka ir jāklūst atvērtākiem attiecībā uz pētniecību, starpnozaru sadarbību un ES finanšu resursu izmantošanu.

“Esam piedāvājuši LJA, LJK un privātajai “Novikontas” Jūras koledžai jau tagad noslēgt konsorcijs līgumu, lai mēģinātu sastrādāties un saprastu savas stiprās un vājās puses, un pašlaik notiek līguma izstrāde. Kas attiecas uz triju stundu garajām trijās daļās sadalītajām sarunām un diskusijām Izglītības ministrijā, tad uzskatu, ka šīs sarunas bija ļoti produktīvas. Mūsu galvenais uzdevums bija lauzt neizpratnes un neziņas sienu, kas līdz šim vienmēr stāvēja jūrniecības nozares un Izglītības ministrijas starpā. Ceru, ka mums tas ir izdevies.”■

Anita Freiberga



# INOVĀCIJU GRANTI PAVĒRS JAUNAS IESPĒJAS STUDENTIEM

**2019. gada 22. novembris bija pēdējā diena, kad Latvijas Jūras akadēmijas kontā vajadzēja ienākt sadarbības partneru līdzfinansējumam, kas bija noteiktais garants, lai varētu iegūt granta finansējumu jūrniecības akadēmijā studējošajiem. Trīs dienas pirms šī datuma rektore Kristīne Carjova bija visai pesimistiski noskaņota, jo praktiski vairs neredzēja iespēju nepieciešamo līdzfinansējumu iegūt, šķita, ka visas iespējas jau izsmeltas, taču viss izvērtās pozitīvi un pēc nedēļas viņa savā *facebook* profilā publicēja ierakstu: “Ar lielu prieku paziņojam par nebijuša jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posma aizsākumu – Latvijas Jūras akadēmija parakstīja līgumu par 2,9 milj. eiro piesaistišanu inovāciju grantiem jūrniecības nozarē studējošiem. Jaunizveidotais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu. Projekts “Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem” Nr.1.1.1.3/18/A/006 tiek finansēts no Eiropas Reģionālā attīstības fonda darbības programmas “Inovācijas granti studentiem”.”**

## UZZIŅAI

Dibinot Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fondu, tiek veidota Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas ciešāka sadarbība ar jūrniecības industriju, nodrošinot studējošo iesaisti industrijai un sabiedrībai nozīmīgu problēmu risināšanā. Nākamos trīs gadus fonds finansēs stipendijas un inovācijas jūrniecības attīstībai, kā arī stiprinās sadarbību ar nozaru uzņēmumiem, piesaistot privātos resursus, tādējādi stiprinot sadarbības tradīcijas jūrniecības nozarē studējošiem ar jūrniecības industriju.

Kā uzsvēra LJA rektore K. Carjova, šis projekts ir ļoti svarīgs gan akadēmijai, gan studentiem, gan arī jūrniecības nozarei kopumā, bet orientēts, protams, ir tikai un vienīgi uz studentiem, kuri iegūst finansējumu stipendijām un inovācijas grantu stipendijām.

“Studentiem ir iespēja iegūt veicināšanas stipendijas, kas domātas, lai stimulētu studentu aktīvu darbību, kā arī inovāciju grantu stipendijas, uz kurām tiks izsludināti inovāciju grantu konkursi,” skaidro rektore. “Vispirms studenti iesniegs savas idejas pieteikumu, un pēc tā izvērtēšanas, ja pieteikums atbildīs projekta mērķim, jau varēs turpināt izpēti darbu un projekta realizāciju kopā ar darba



vadītājiem – LJA un kompānijām. Jāsaprot, ka šajā gadījumā savus noteikumus un intereses lielā mērā diktēs kompānijas, jo tās ir šī projekta, tātad piešķirto stipendiju, līdzfinansētājas. Jau tagad laba sadarbība ir izveidojusies, piemēram, ar kuģošanas kompāniju LSC, kas piešķir mūsu studentiem gan veicināšanas, gan inovāciju stipendijas, un šo kompānijas interesi lielā mērā nosaka topošo speciālistu kā potenciālo darbinieku piesaistīšana jau pēc LJA absolvēšanas. Tieši tāpēc kompānija LSC ir izveidojusi kadetu programmu, nodrošinot studentiem jūras prakses, kā arī, pamatojoties uz kapteiņu rekomendācijām un prakses darba novērtējumu, pusgada garumā piešķir pirmsdiploma stipendijas.”

## STUDENTIEM PIETRŪKST SISTĒMISKAS DOMĀŠANAS

Reālā situācija ir tāda, ka Jūras akadēmijā, tāpat kā citās augstskolās, stājas jaunieši ar ļoti vājām zināšanām. Kristīne Carjova stāsta, ka ar katru gadu līmenis kļūst arvien zemāks. Tā, piemēram, 2019. gadā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu bija ievērojami pazemināts kritērijs, pēc kura vispār varēja iestāties akadēmijā, bet rektore saka, ka tos, kuri iestājas un sāk studijas, akadēmija izvelkot līdz pieņemamam zināšanu līmenim, un šie jaunieši studijas pabeidz ar labiem rādītājiem, ko apliecina valsts eksāmeni, kuros tiek saņemts pat augstākais novērtējums. Tomēr jūrniecības autoritātes un valsts eksāmenu komisijas locekļi pauž diezgan neglaimojošu viedokli, piemēram, par akadēmijas absolventu diplomdarbiem. “Protams, diplomdarbu līmenis ir atkarīgs no katra studenta, bet nevajadzētu aizmirst, ka jāņem vērā vairāki apstākļi,” uzskata rektore. “Studentam, kurš nokārtojis valsts eksāmenus un eksāmenu laikā visā pilnībā ir koncentrējies un

### UZZIŅAI

Jaunais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds, kas izveidots, sadarbojoties Latvijas Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai, sekmēs Latvijas jūrniecības nozares pētniecības izcilību, intelektuālā potenciāla attīstību un atbalstīs jūrniecības nozarē studējošos, iesaistīto akadēmisko un zinātnisko personālu.



LJA 27. izlaiduma absolventi saka paldies savai augstskolai un tās rektorei Kristīnei Carjovai.

### UZZIŅAI

Studējošo atbalsta apmērs. Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonda inovāciju grantu īstenošana ļaus 300 studentiem sešus mēnešus piešķirt 200 eiro lielu stipendiju. Primārie kritēriji stipendiātu izvēlē būs labas sekmes (vidējais vērtējums ne zemāks par 7). Grantu konkursos būs iespēja papildus piesaistīt līdz 400 eiro balvas uz sešiem mēnešiem studentiem ar augstākajām inovatīvajām prasmēm. Inovāciju konkursu kopējais budžets ir noteikts līdz 5000 eiro uz komandu.



Novembrī tika parakstīts līgums ar būvkompaniju ULRE par LJA Jūrskolas ēkas energoefektivitātes paaugstināšanu un decembrī parakstīts līgums par LJA energoefektivitātes paaugstināšanu SAM 4.2.1.2. aktivitātes ietvaros.

gatavojies šiem pārbaudījumiem, pēc tam burtiski mēneša laikā ir jāizstrādā diplomdarbs. Ir studenti, kuri spēj mobilizēties un mēneša laikā izstrādā diplomdarbu pieklājīgā līmenī, bet ir arī tādi, kuri to nevar izdarīt tik īsā laikā. Tāpēc nav jābrīnās, ka ir tādi samocīti diplomdarbi, kuri faktiski tomēr neatspoguļo jauno speciālistu prasmes un zināšanas, viņiem tikai ir pietrūcis laika, lai darbu paveiktu labākā kvalitātē. Vēl jāatceras, ka ļoti svarīga komponente diplomdarba izstrādāšanā ir diplomdarba vadītājs. Tos, kuri laikus nav atraduši diplomdarba vadītāju,

mēs mēdzam saukt par *dream team*, bet apzinīgākie, protams, par to padomā savlaicīgi, vēl pirms valsts eksāmenu pārbaudījumiem. Komisijas locekļiem jāsaprot, ka pie pašreizējās apstiprinātās programmas diplomdarbi top mēneša laikā, labākajā gadījumā pāris mēnešos, tāpēc vērtējot to tomēr vajadzētu ņemt vērā, jo normāli diplomdarba izstrādei vajadzētu paredzēt vismaz semestri. Septembrī ir pēdējās nodarbības, tad nāk valsts pārbaudījumi un pēc tam diplomdarbu izstrādāšanas laiks. Itin visi cilvēki, vai tie ir studenti, pasniedzēji vai biznesmeņi, pirmkārt darīs neatliekamās darbus un rindas kārtībā turpinās nākamās. Nebūtu pareizi teikt, ka diplomdarbam ir visai nosacīta nozīme, jo katrs darbs par kaut ko liecina un kaut ko dod arī pašam cilvēkam, bet, ņemot vērā reālo kārtību, viņi ir izdarījuši iespējami labāko, un arī diplomdarba vadītājs ir izdarījis iespējami labāko, jo students ar diplomdarba vadītāju tiekas tikai dažas reizes šā mēneša laikā un nevar sadarboties katru dienu. Trešais aspekts, kas jāņem vērā, ir prasmes. Pie manis atnāk students un jautā, ko viņš varētu darīt praktiskajā sadaļā, un es uzdodu jautājumu: ko tu māki? Jūras akadēmija ir inženierzinātņu novirziena augstskola, bet students man saka, ka praktiskajā sadaļā veiks aptauju. Atvaino, miļais student, mums nav humanitāro zinātņu augstskola, ja tu izstrādātu kādu algoritmu, piedāvātu kādu metodi, vismaz ieskicētu kādu algoritmu un tad to aprobētu ar aptaujām, tad jau tas pēc kaut kā izskatītos. Diemžēl pagaidām studiju programmas nav tādas, kas veido sistēmisku domāšanu, tāpēc, lai palīdzētu studentiem, mūsu studiju programmās šajā ziņā ir paredzētas izmaiņas. Ir studenti, kuri tiešām izvēlas ļoti interesantas tēmas, ļoti vēlas veikt šo darbu, bet nespēj to realizēt, jo pietrūkst praktisko zināšanu. Tādos gadījumos kā izeju no situācijas es iesaku izstrādāt metodiku.”

Rektore uzskata, ka grantu programmas studentiem ļoti palīdzēs studiju procesā, kā arī strādājot pie diplomdarba. Viņa min piemēru, ka Tehniskajā



universitātē ir vertikālās integrācijas projekts un studentiem jau no otrā kursa tiek dots priekšmets un pētniecības metodoloģija, kas vēlāk ļoti atvieglo diplomdarba izstrādi. Līdzīgi inovāciju grantu projekta ietvaros tas varētu notikt arī Jūras akadēmijā, kad studentam būtu tēma, ko viņš sāktu pētīt un visu studiju laiku savus darbus virzītu uz noteiktu mērķi, tā būtu lieliska iestrāde diplomdarbam.

## PLĀNOTĀS PROJEKTA AKTIVITĀTES

**IDEJU BANKA** ir praktisko problēmu un tendenču atspoguļojums, ar ko skaras jūrniecības nozare. Studenti strādās pie šiem inovāciju projektiem kopā ar jūrniecības nozares uzņēmumiem, veicot izpēti un nodrošinot prototipēšanas procesu. Šī pieeja nodrošinās izpēti un praktiskās pieredzes nodrošināšanu augstākās izglītības procesā ciešā sadarbībā ar nozari.

**INOVĀCIJU KURSS** ir papildu studiju kurss, kurā studenti praktiskās nodarbībās kopā ar darbu vadītājiem un ekspertiem definēs savus pētniecības projektus un to metodoloģiju. Semināru laikā studentiem būs pieejams mācību kuģis, lai veiktu praktiskos pētījumus un pārbaudītu savus inovācijas projektus. Lai nodrošinātu mācību un konsultāciju procesa nepārtrauktību, tiks izveidota tiešsaistes mācību platforma, kura nodrošinās pasniedzēju un ekspertu pieejamību arī studentiem esot jūrā. Studenti atskaitīsies par pētījuma rezultātiem atbilstoši iepriekš definētajam pētniecības plānam un metodoloģijai.

**INOVĀCIJU INKUBATORS** tiks izveidots, lai veicinātu izpratni par uzņēmējdarbību un pētījumu komercializācijas iespējām. Zinātniskās konferences labākie pētnieciskie projekti tiks uzņemti inovāciju inkubatorā, piešķirot arī vienreizēju dotāciju līdz 5000 eiro. Inkubatorā daudzsološākajiem projektiem tiks nodrošināta nepieciešamā pētniecības infrastruktūra un sniegta uzņēmējdarbības un zinātniskais atbalsts, ko nodrošinās projekta ekspertu tīkls. Inkubators būs galvenais pamatelements, lai uzlabotu studentu uzņēmējdarbības prasmes un domāšanas veidu. Tas būs brīvpieejas inovāciju centrs, kas visiem būs pieejams pētījumu veikšanai.

**VASARAS SKOLAS INKUBATORS.** Papildus ikgadējai jūrniecības nozares inovāciju vasaras skolai tiks izveidots zinātniskais inovāciju inkubators ciešā sasaistē ar Latvijas jaunuzņēmumu ekosistēmu. Inkubatorā tiks uzņemti pētījumi ar augstāko komercializācijas potenciālu un tiks sniegts ne tikai zinātniskais atbalsts, bet arī uzņēmējdarbības konsultācijas. Savukārt pārējiem studentiem inkubators kalpos kā brīvpieejas pētnieciskā laboratorija.

**ZINĀTNISKĀS KONFERENCES.** Studenti piedalīsies inovāciju konkursos un zinātniskajās konferencēs, kur labākie studenti tiks apbalvoti ar stipendijām un grantiem tālākai inovāciju pētījuma attīstīšanai. Studentu ikgadējā prakse tiks organizēta sinerģijā ar inovāciju programmu, kur studenti strādās pie sava pētījuma.



Izglītības un zinātnes ministre I.Šuplinska un IZM Augstākās izglītības departamenta direktors D.Stepanovs un vietniece D.Laipniece tikšanās laikā ar Latvijas Jūras akadēmijas pārstāvjiem K. Carjovu, V. Priednieku, I. Vaičkaušku, A. Bankoviču, J. Brūnavu, H. Šimkuvu un studentu padomes priekšsēdētāju M. Bredikeri pārrunāja LJA stratēģiskās attīstības virzienus.

## SADARBĪBA AR NOZARI

Aizsācies vēl nebijis jūrniecības izglītības un zinātnes attīstības posms – Latvijas Jūras akadēmija 2019. gada nogalē parakstīja līgumu par 2,9 miljoniem eiro projekta “Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem” īstenošanai, no kuriem 2 240 952 eiro ir ERAF finansējums, bet 746 997 eiro privāto uzņēmēju līdzfinansējums, un tā ir bijusi liela veiksmē, ka Latvijas Jūras akadēmijai izdevies piesaistīt uzņēmējus un privāto kapitālu.

Kristīne Carjova uzsver, cik liela nozīme ir sadarbībai ar jūrniecības nozari, un ne vienmēr tas ir mērojams tikai naudas izteiksmē. “Iespējams, esam pārlietu maz jūrniecības nozarei un tās uzņēmējiem skaidrojuši savas vajadzības, kaut vai, piemēram, pēc grāmatām. Neesmu pārliecināta, ka nozare ir informēta un kompānijas zina, ka mēs ļoti priecātos, ja būtu iespējams saņemt norakstītus kuģu aprīkojumus. Diemžēl akadēmijas nodaļas pašas nav bijušas īpaši aktīvas, lai darītu zināmas savas vajadzības un ieinteresētu uzņēmējus. Kas attiecas uz kompānijām, kuras piedāvā prakses vietas, tad jāteic, ka šis process ir ļoti aktīvs. Nāk arvien jaunas kompānijas, kuras vēlas prakses vietās redzēt mūsu studentus. Piemēram, interesi izrādījusi viena grieķu kompānija, kurai Latvijā nav savas pārstāvniecības, bet kura meklē praktikantus. Lai varētu paplašināt iespējas, šajā ziņā mēs sadarbojamies ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Šāda darba devēju interese ir saistīta ar augošo jūras pārvadājumu tirgu un joprojām lielo jūrnieku deficītu tirdzniecības flotē.”■

Sagatavoja Anita Freiberga





# NEKAD NEIZSLĒDZIET DOMĀŠANU!

**2020. gada 11. janvārī notika Latvijas Jūras akadēmijas 27. izlaidums, un šogad izglītības dokumentus kopumā saņēma 81 jaunais speciālists: 44 kuģu vadītāji, 12 kuģu mehāniķi, 10 kuģu elektroautomātikas speciālisti un 15 ostu un kuģošanas vadītāji. LJA bakalaura diplomu var iegūt piecās studiju programmās: Jūras transports – kuģa vadīšana, Ostu un kuģošanas vadība, Jūras transports – kuģa mehānika, Jūras transports – kuģa elektroautomātika, Kuģu navigācijas elektronika.**

Kopā ar absolventiem uz šo nozīmīgo pasākumu LJA Mācību centrā bija pulcējušies gan vecāki, gan pasniedzēji, gan tradicionāli arī jūrniecības nozares pārstāvji. Akadēmijai izveidojusies laba un konstruktīva sadarbība ar Jūras administrāciju, kuras Jūrnieku reģistrs ir tā institūcija, kas uzrauga LJA studiju

programmu atbilstību STCW konvencijas prasībām, ar "LSC Group", kas izveidojusi kadetu programmu, ar kruinga kompānijām, bankām, ostām un ostu uzņēmumiem, jūrniecības uzņēmumiem, kā arī jūrniecības sabiedriskajām organizācijām, tāpēc tikai loģiski, ka nozares pārstāvji pasniedza savas balvas visu specialitāšu labākajiem absolventiem septiņās nominācijās: "Par izcilām sekmēm", "Par labām un teicamām sekmēm", "Labākais diplomdarbs", "Jūras vilks", "Par visvairāk pavadīto laiku uz Transas treniņģiera", "LSC Group" balva, kā arī balva par piedalīšanos zinātniskajās konferencēs.



Andris Pūrmalis (no kreisās), Jānis Krastiņš, Raitis Mūrnieks, Edgars Sūna, Annija Cekula un Jānis Pastars.



Kristīne Carjova.



Astrīda Rijkure un Ēvalds Leja.



Pulksteni saņem Vladimirs Kļimačkovs.



Jānis Krastiņš uzrunā absolventus.

Atklājot svinīgo pasākumu, klātesošos uzrunāja LJA rektore Kristīne Carjova. Viņa uzsvēra ģimenes lielo lomu jaunā speciālista tapšanas procesā un aicināja akadēmijas beidzējus, strādājot izvēlētajās specialitātēs, godam nest Latvijas vārdu pasaulē un, protams, arī neaizmirst savu ALMA MATER.

Pirmo reizi LJA vēsturē īpašu balvu par izcilām un teicamām sekmēm pasniedza nesen dibinātais Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds (LJIPAF). Fonda projektu vadītāja Astrīda Rijkure, uzrunājot absolventus, uzsvēra izglītības lielo lomu

ikkatra cilvēka profesionālajā attīstības ceļā, aicinot turpināt studijas maģistrantūrā un vēlāk arī doktorantūrā, bet šoreiz Šveices pulksteni ar īpašu gravējumu pasniedza diviem izcilākajiem akadēmijas absolventiem – kuģu vadītāju specialitātē Ēvaldam Lejam un kuģu mehāniķu specialitātē Vladimiram Kļimačkovam.

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, pasniedzot administrācijas balvu labākajiem nominācijā “Par labām un teicamām sekmēm” – kuģu vadītāju specialitātē absolventam Konstantīnam Nevoļko, studiju programmas “Jūras transports – kuģa mehānika” absolventam Vladimiram Maļcevam un studiju programmas “Jūras transports – kuģa elektroautomātika”



absolventam Edmundam Gutānam, uzrunāja visus absolventus: “Jūs esat jaunie jūras speciālisti, tāpēc ejiet jūrā!”

Par trim labākajiem diplomdarbiem tika atzīti Ričija Sinkina diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA docents Sergejs Mašiņenkovs, Artūra Riekstiņa diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA profesors Jānis Brūnavs, un Aleksa Voronova diplomdarbs, kura vadītājs bija LJA profesors Aleksandrs Gasparjans, un viņiem balvu pasniedza “Swedbank” pārstāve Anastasija Jermaka.

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters akadēmijas beidzējiem atgādināja, cik svarīga nozīme Latvijas jūrniecības attīstībā ir bijusi jūrniecības pamatlicējam Krišjānim Valdemāram, un izteica cerību, ka Latvijai arī tagad noteikti būs savs Valdemārs. Viņa pasniegtā balva nominācijā “Jūras vilks” pienācās Aleksandram Osipovam, kurš jau 467 dienas nostrādājis jūrā. Diemžēl nominants savu balvu klātienē nesaņēma, jo, visticamāk, atkal bija devies jūrā.

Var teikt, ka jau tradicionāli absolventus nākas uzrunāt pasniedzējam docentam Ērikam Koržeņevskim, jo akadēmijas beidzēji savā izlaidumā allaž vēlas dzirdēt viņa teikto. Ēriks Koržeņevskis pēc studentu aptaujas rezultātiem tika nominēts kā pasniedzējs, kurš nekad nav atteicis palīdzību un ir iedrošinājis



Ēriks Koržeņevskis.

brīžos, kad rokas nolaidušās. Pasniedzējs Koržeņevskis ir slavens ar savu spārnoto teicienu: “Ieslēdziet domāšanu!” To zina ikviens, kurš mācījies pie pasniedzēja, tieši tāpat, kā pasniedzējs lieliski zina katra studenta spējas un mācību procesā ieliekto darbu. Arī izlaiduma reizē viņa teiktais reāli atspoguļoja situāciju: “Mums ir gājis visādi, ne vienmēr tikai labi, tomēr līdz galam kopīgi esam tikuši. Es jums novēlu: nekad neizslēdziet domāšanu!”

## **PALDIES! PALDIES! PALDIES!**

Absolventu vārdā uzrunu teica Ēvalds Leja, un šī uzruna izpelnījās absolūti visu klātesošo atzinību un uzslavu.

“Savu uzrunu vēlos sākt ar latviešu dzejnieka, Usmas jahtkluba bijušā biedra un burāšanas entuziasta Vitauta Lūdēna vārdiem: “Tā mums Laima lēma, labie burvji būra, puse Latvijas – zeme, puse Latvijas – jūra.”



Pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis izlaidumā kopā ar saviem studentiem.

Un patiesi, Latvijas vai vismaz mūsu iedzīvotāju vārds tajā otrajā pusē ir bijis zināms vairāk vai mazāk vienmēr. Sākot ar Kuršu kājgriežiem, kuru piekrastes sirot vairījās leģendārie Skandināvijas vikingsi, tā arī neiekarojot šīs zemes. Tāpat 17. gadsimtā Kurzemes hercoga Jēkaba iespaidīgā flote, kura bija viena no lielākajām tā brīža Baltijas

un Eiropas ūdeņos un kuras ģerboni – melnu vēzi uz sarkana vairoga – pazina teju katrā tā laika pasaules ostā. Līdz 19. – 20. gadsimta mijai, kad Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē bija uzbūvēti vairāk nekā 500 buru kuģu, piekrastes ciemu vīriem tēšot slaidās priedes par burinieku mastiem un pēc izmācīšanās kādā no Valdemāra jūrskolām dodoties pasaules jūrās. Un, visbeidzot, līdz mūsu laikiem, kad pagājušā gadsimta 90. gados atgriezās ideja par jūrniecības izglītību latviešu valodā, līdz šai sestdienai, 2020. gada 11. janvārim, kad mēs sa-gaidām Latvijas Jūras akadēmijas kuģu vadīšanas specialitātes 27. izlaidumu. Šī ir īpaša diena, lai neteiktu vairāk, un kādam tā nes atvieglojumu, bet citam – jaunas raizes, jo šis ir tikai visa sākums.

Tāpēc es vēlētos, lai katrs no mums pateiktu paldies vispirmām kārtām pašam sev! Pateikt paldies sev par centību un neatlaidību, par emocionālo noturību un nervu ziedošanu. Kā arī pateikt paldies par spēju pareizajā brīdī apstāties un atveldzēt savu nervu sistēmu. Jo, lai gan uz kuģiem pasaules jūrās valda sausais likums, es varu jums apstiprināt, ka jūrnieki uz sauszemes nav aizmirsuši kapteiņa sera Henrija Morgana tradīcijas, un mēs turam tās augsti paceltas visos laikos.

Paldies vecākiem un radiem par neizsīkstošo atbalstu studiju procesā un pātaru skaitīšanu mūsu sesijā laikā pirms eksāmeni. Kā arī par brīvprātīgu atteikšanos no savām atvasēm, palaižot tās pasaules jūrās. Kas no



Studenti saka savu galavārdu.



tā ir grūtāk, tas jāizlemj jums pašiem.

Paldies draugiem un paziņām par nevilnoto apbrīnu, kas veltīta mūsu izvēlētajai profesijai, un saukšanu mūs par kapteiņiem pēc pirmā attēla publicēšanas sociālajos tīklos jau pirms četriem gadiem. Paldies arī par nelokāmo pārliecību, ka jūrnieks vienkārši apceļo pasauli par brīvu, bauda eksotiskas valstis un restorānus, pie tam saņemot kaudzi naudas par šo "atvaļinājumu". Tā nebūt nav, tāpēc saprotiet mūsu nevēlēšanos būt uz sauszemes svētkos, pasākumos un dzimšanas dienās, lai mums nebūtu vienmēr visiem jāuzsauc un jāapdāvina jūs ar ekskluzīvām dāvanām tikai šī iemesla dēļ.

Visbeidzot, paldies pasniedzējiem, mācībspēkiem un visam Latvijas Jūras akadēmijas pavadošajam personālam par bezmiega naktīm, zilajiem riņķiem un lielajiem maisiem zem acīm, kā arī par izmisuma un depresijas periodiem, kas mūs pavadījuši šajos gados. Tomēr, lai vai kā, paldies Latvijas Jūras akadēmijai par zinību nodošanu nākamajām paaudzēm un iespēju šeit mācīties, kas mums ļāvis iegūt tik ļoti nepieciešamo izglītību un pārvērst reiz nesaprašanā iesāktu procesu par sasniegtu mērķi, ar kura palīdzību turpināt rakstīt Latvijas jūrasbraucēju vēsturi. Paldies, paldies, paldies!"

Izlaidumā klāt bija Anita Freiberga

P.S. Žurnāls "Jūrnieks", noslēdzot 2019. gadu kā IMO pasludināto sievietes gadu jūrniecībā, savu balvu pasniedza LJA absolventēm Sigitai Slezei, Elīnai Zaķei, Veronikai Sičevai, Sanitai Ūzuliņai un Evitai Gagarinai par kuģošanu pirātu apdraudētajā Gvinejas līcī. ■



Kuģu vadītāji.



Mehāniķu grupa.



# PIEŠKIR STIPENDIJAS LABĀKAJIEM UN MŪTIVĒTĀKAJIEM STUDENTIEM

**Latvijas Jūrniecības izglītības un pētniecības attīstības fonds (LJIPAF) sadarbībā ar mecenātu SIA LSC maija sākumā izsludināja pieteikšanos stipendiju konkursam, kurā varēja pieteikties Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas studenti, sākot no 2. kursa, kuri ir izgājuši jūras praksi uz SIA LSC pārvaldībā esošiem kuģiem.**



LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups un LJA rektore Kristīne Carjova 2019. gada rudenī paraksta sadarbības līgumu.

Ši ir jau otrā stipendiju atlase, ko kopīgi veic LJIPAF un LSC, lai iespējami vairāk atbalstītu jaunus jūrniekus no LJA un LJK.

Lai pieteiktos stipendijai, studentiem ne tikai ir jābūt izietai praksei uz kāda no LSC kuģiem, bet arī jāuzrāda labas un teicamas sekmes studijās un jāuzraksta motivācijas vēstule: kādēļ tieši viņš/viņa būtu cienīgs šīs stipendijas laureāts.

Izvērtēšana nebija viegla, jo pieteicās 35 lieliski jaunie jūrnieki, kuru motivācijas un rekomendācijas jau tik agrā karjeras sākumā bija teju nevainojamas, nemaz nerunājot par sekmēm. Lai iegūtu stipendiju, pretendentu vidējā svērtā atzīme nevarēja būt zemāka par 7. Šoreiz tika piešķirtas 22 stipendijas paredzēto 20 vietā, jo, izvērtējot iesūtītos pieteikumus, motivācijas, CV un kapteiņu vēstules, komisijas locekļiem bija grūti izšķirties, kuri tad ir tie labākie kandidāti.

Komisijas locekļi bija pārstāvji no LSC, LJIPAF, LJA un LJA SP.

Uz sešiem mēnešiem 200 eiro stipendiju ieguvuši: Artūrs Beķers, Mareks Gregorovičs, Vladislavs Jurčenoks, Viktors Šarigins, Karīna Suraja, Aigars Klūga, Mihails Serovs, Jānis Runcis, Timurs Savickis, Maksims Korhovs, Aleksandrs Vasjkovs, Raivis Pudulis, Pēteris Gulšaks, Dāvis Rauza, Roberts Jurģis, Aleksejs Alferenkovs, Ronalds Reinsons, Sabīne Kļaviņa, Elizabete Magone, Mareks Lavenovs, Egita Dzalbe, Jaroslavs Buļjins.

“LSC ir liels gandarījums sniegt savu ieguldījumu jūrniecībā un kuģniecībā ieinteresētu jauniešu izglītošanā un atbalstīt viņus ikdienas un mācību gaitās ar stipendijām. Liels prieks, ka jūrniecības nozarē Latvijā ir vērojama paaudžu pārmantojamība, un tai Latvijā ir pietiekami senas un stabilas tradīcijas,” norāda SIA LSC valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups. ■



# “ERASMUS+” STRATĒGISKĀS PARTNERĪBAS PROJEKTS “MEM: IDEAS TO ACTIONS”

“Meaningful Entrepreneurial Mindsets. Ideas to Actions” ir “Erasmus+” 2. pamatdarbības ietvaros uzsākts stratēģiskas partnerības projekts inovāciju atbalstam PIA nozarē. Projektā apvienojušies partneri no Latvijas, Vācijas, Turcijas un Kīpras. Projekta mērķi, kurus partneri plāno īstenot ar dažādām projektā paredzētajām aktivitātēm, cita starpā ir tādu personīgo īpašību un vispārēji izmantojamo prasmju attīstīšana, kas veido un attīsta uzņēmēja domāšanu un uzvedību; izglītojamo izpratnes veicināšana attiecībā uz to, ka pašnodarbinātība un uzņēmējdarbība arī ir potenciāli karjeras virzieni; uzņēmējdarbības zināšanu apguves veicināšana izglītībā ar atraktīva mācību rīka izveidi, specifiski uzņēmējdarbības uzsākšanai un vadīšanai nepieciešamo pamatprasmju un zināšanu sniegšana; iniciatīvas uzņemšanās un uzņēmējdarbības gara veicināšana PIA nozares dalībnieku vidū un uz uzņēmējdarbību (nevis nodarbinātību algotā darbā) vērstas izglītības popularizēšana.

## LJK PERSONĀLA APMAIŅA AR “ERASMUS+” PROGRAMMAS PARTNERVALSTĪM 2019. – 2021. GADĀ

LJK projekts Nr. 2019-1-LV01-KA107-060267 tiek īstenots “Erasmus+” programmas 1. pamatdarbības (KA1) ietvaros – starptautiskā personāla mobilitāte starp “Erasmus+” programmas valstu un noteiktu “Erasmus+” partnervalstu augstākās izglītības institūcijām, kas paredz gan studentu, gan personāla izejošo un ienākošo mobilitāti, ļaujot izglītībā un apmācībā iesaistītajiem mācīties un gūt pieredzi ārvalstīs, dodoties uz kādu no “Erasmus+” partnervalstīm, lai padziļinātu savu profesionalitāti un uz Latviju pārvestu jaunu akadēmisko, profesionālo un dzīves pieredzi.

## MOBILITĀTES AUGSTĀKĀS IZGLĪTĪBAS SEKTORĀ “ERASMUS+” PROGRAMMAS IETVAROS 2019. – 2021. GADĀ

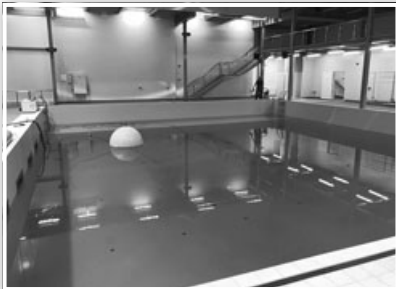
“Erasmus+” mācību mobilitātes ir iespēja izglītībā un apmācībā iesaistītajiem mācīties un gūt pieredzi ārvalstīs. LJK projekta “Erasmus+ Nr. 2019-1-LV01-KA103-060200” galvenais mērķis ir veicināt un attīstīt LJK pirmā līmeņa augstākās izglītības programmu studējošo un personāla apmācību un prakses mobilitāti, starptautisko pieredzi, kā arī paplašināt un pilnveidot Liepājas Jūrniecības koledžas starptautisko sadarbību, sniedzot mobilitātes iespējas uz programmas valstīm. ■



## “NOVIKONTAS” JAUNAIS BASEINS LAUJ PILNĪBĀ MODELĒT DAŽĀDAS ĀVĀRIJAS SITUĀCIJAS JŪRĀ

**“Novikontas” Jūras koledžā (NJK) atklāta jaunā mācību kompleksa pirmā kārtā. Kompleksa lielāko daļu aizņem baseins, kurā jūrnieki tiek sagatavoti izdzīvošanai un reaģēšanai ekstremālās situācijās.**

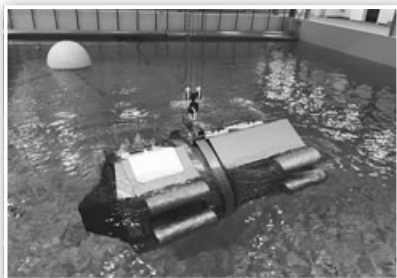
Baseinā iespējams modelēt dažādas situācijas, izmantojot viļņu ģeneratoru, gaismu un skaņu efektus, kā arī citas iekārtas. “Kuģa avārijas” gadījumā jālec ūdenī no dažāda augstuma platformām, augstākā no tām – astoņi metri, un šis uzdevums jāveic arī tumsā, vētrā, negaisā, lielos viļņos un tamlīdzīgi. Pēc lēciena ūdenī jāiekļūst glābšanas plostā un jāveic arī citi vingrinājumi.



Mācību uzdevumu veikšanai paredzēts arī simulators/trenažieris “helikopters”, kas kopā ar tajā esošajiem cilvēkiem tiek nolaists baseinā, kur saskaņā ar scenāriju piesmeļas ar ūdeni, apgāžas uz sāniem vai pilnībā par 180 grādiem. Jūrnieku uzdevums ir izkļūt no avarējušā helikoptera gan mierīgos, gan sarežģītos laika apstākļos. Diemžēl statistika liecina, ka







helikopteri, nogādājot cilvēkus uz kuģiem vai naftas platformām, nereti avarē, un cilvēki iet bojā nevis nositoties vai gūto traumu rezultātā, bet gan tāpēc, ka nespēj izklūt no avarējušā lidaparāta.

“Mēs tikko esam sākuši strādāt jaunajā

kompleksā, bet interesi par sadarbību jau izrādījis gan Krasta apsardzes dienests, gan organizācijas, kas sagatavo un nodarbina helikopteru vadītājus, gan arī dažādi speciālas nozīmes dienesti. Mūsu iespējas ir patiešām plašas. Katram mācību uzdevumam tiek izstrādāts savs scenārijs, kas, izmantojot visu nepieciešamo aprīkojumu, modelē situācijas, maksimāli tuvas reāli iespējamām,” skaidro NJK direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs.

D. Semjonovs uzsver, ka šāds komplekss ar baseinu ir vienīgais reģionā un viens no pieciem vai sešiem līdzīgiem Eiropā. “Taču tik pilnīgi aprīkotu kā mūsējais esmu redzējis tikai Kanādā, bet kanādiešu baseina kompleksa izmaksas vismaz četras reizes pārsniedz mūsējās.”

Bez baseina kompleksa pirmajā kārtā uzbūvētas arī ģērbtuvēs, dušas, pirts, vairākas mācību klases, kas aprīkotas ar modernāko aparāturu. Turpat blakus ierīkoti trenāžieri, kuros var apgūt darbam augstumā nepieciešamās iemaņas un citas prasmes, tai skaitā zemūdens metināšanu.

Plašākas klases, telpas kuģu vadības, kuģu mašintelpas un citiem simulatoriem/trenāžieriem tiks būvētas kompleksa otrajā kārtā. Tajā paredzēts arī baseins, kurā ūdens temperatūra nepārsniegs plus piecus grādus, lai jūrniekus varētu sagatavot izdzīvošanai aukstā ūdenī. ■





# PROJEKTS “ZILĀS EKONOMIKAS ILGTERMIŅA IETEKME UZ BALTIJAS JŪRAS REĢIONA OSTU KONKURĒTSPĒJAS PAAUGSTINĀŠANU”

NACIONĀLAIS  
ATTĪSTĪBAS  
PLĀNS 2020EIROPAS SAVIENĪBA  
Eiropas Reģionālās  
attīstības fonds

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

Latvijas Universitātē 2017. gada 1. novembrī sāka projekta “Zilās ekonomikas ilgtermiņa ietekme uz Baltijas jūras reģiona ostu konkurētspējas paaugstināšanu” (1.1.1.2/VIAA/1/16/061) realizācija. Projekts tiek realizēts Eiropas Savienības fondu darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 1.1.1. specifiskā atbalsta mērķa “Palielināt Latvijas zinātnisko institūciju pētniecisko un inovatīvo kapacitāti un spēju piesaistīt ārējo finansējumu, ieguldot cilvēkresursos un infrastruktūrā” 1.1.1.2. pasākuma “Pēcdoktorantūras pētniecības atbalsts” ietvaros.

Pētījumu veic Latvijas Universitātes pētniece Dr.oec. Astrīda Rijkure, kura iepriekš, pirms sāka šā projekta realizāciju, 10 gadus strādāja Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamentā un darbojās Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sekretariātā, kā arī kopš 2012. gada ir Latvijas Jūras akadēmijas asociētā viesprofesore.

Projekta īstenošanas termiņš: 01.11.2017.-30.10.2020.

Projekta mērķis: sekmēt ekonomisko izaugsmi Baltijas jūras reģionā, izmantojot piekrastes/jūras resursus (zilā izaugsme /blue growth), ko veicinātu uzlabota Baltijas jūras reģionu rīcības spēja, ieviešot reģionu jūras/piekrastes attīstības viedās specializācijas stratēģijas, kas būtu sasaistītas ar ostu darbības ietekmes novērtējumu un efektivitātes novērtēšanas metodoloģijas izstrādi, kas sniegtu ekonomisko efektu ieguldījumiem infrastruktūrā ilgtermiņai izaugsmei, kā arī veicinātu jūras pētniecības un inovācijas Baltijas jūrā.

Projekta rezultāti: Latvijā maz uzmanības veltīts pētījumiem par ostām kā saimnieciskās darbības subjektiem, to ietekmi uz tautsaimniecības attīstību un ostas darbības analīzei no saimnieciskās darbības efektivitātes viedokļa. Vitāli svarīgi ir stiprināt ostu darbības sasaisti ar zilo izaugsmi, veicinot izpratni par zilo izaugsmi un izveidojot to par pārnozaru jautājumu uz jūru orientētām



prioritārām jomām, radot īpašu zilās izaugsmes atbalsta mehānismu, kuram līdz šim ir bijusi nenozīmīga sasaiste ar ostu darbību. Šādu sasaisti nodrošinās šis multidisciplinārais pētījums, kur tiks apvienotas gan vides, gan ekonomikas nozares. Saskaņā ar viedās specializācijas stratēģiju projekts atbilst zināšanu ietilpīgas bioekonomikas jomai. Pētījuma ietvaros tiks veikta divu metodoloģiju izstrāde, lai novērtētu ostu darbības ietekmi uz vidi, izstrādātu zilās izaugsmes stratēģiju Latvijas ostu sektoram, kā arī ostu darbības efektivitātes novērtēšanas metodoloģiju. Visi pētījuma rezultāti tiks izdoti vienotā monogrāfijā, kura ne tikai kalpos par palīglīdzekli uzņēmējiem un nozaru politikas veidotājiem, bet arī būs labs mācību līdzeklis transporta un vides nozaru zinātnes studentiem.

Trešais gads projekta realizācijā un pats projekts ir noslēdzies, un tā laikā pētniece ir veikusi vairākus pētījumus, kuri aprobēti starptautiskās zinātniskās konferencēs (vīrusa izplatība pasaulē ievieša būtiskas korekcijas un atsevišķas aktivitātes tika īstenotas attālināti), kā arī sagatavoti zinātniskie raksti starptautiskos zinātniskos žurnālos.

2019. gada novembrī tika īstenota starptautiskā mobilitāte Klaipēdas Universitātē. Mobilitātes ietvaros daudz tika strādāts mentores, Klaipēdas Universitātes Jūras tehnoloģiju un dabaszinātņu fakultātes dekānes asociētās profesores Dr. Rimas Mickēvičienes vadībā, bija iespēja apmeklēt vairākas viņas lekcijas, piedalīties LNG laboratorijas darbos, kopā ar studentiem doties zinātniskā ekskursijā uz Klaipēdas ostas LNG termināli, kā arī apmeklēt Klaipēdas Universitātes bibliotēku. Tika veiktas iestrādes kopīgām zinātniskajam rakstam ar mentori par ostas ietekmes uz vidi novērtēšanas metodēm.

2020. gada februārī Latvijas Universitātes 78. starptautiskajā konferencē sekcijā "Industrija 4.0: iespējas un izaugsme" notika prezentācija "Ostu ekonomiskās pārvaldības modeļu ietekme uz tautsaimniecības izaugsmi", kur tika diskutēts par optimālo ostu pārvaldības modeli, modeļa maiņu un citu valstu pieredzi šajā jautājumā.

Pabeigts darbs pie metodoloģijas "Ostu darbības efektivitātes novērtēšanas metodoloģija", kas sniedz priekšlikumus ostu darbības uzlabošanai, Baltijas jūras reģiona piekrastes teritoriju ekonomiskai attīstībai, izmantojot jūras piekrastes resursus. Ostas un transporta nozare ir viens no lielākajiem eksporta pakalpojumu sniedzējiem, tāpēc ir svarīgi ostās apkalpot kravas ar augstu pievienoto vērtību, tādā veidā palielinot kopējo pienesumu valsts tautsaimniecībai. Lai to panāktu, Latvijas lielajās ostās jādiversificē kravu struktūra un jāceļ ostu efektivitāte. Latvijā līdz šim nebija izstrādātas ostu efektivitātes novērtēšanas metodoloģijas, ko varētu izmantot, nosakot ostu pienesumu tautsaimniecībai un kāpinot to rentabilitāti. Dotajā metodoloģijā ir sniegts novērtējums procesiem, ar ko novērtē efektivitāti transporta kravu struktūras procesā, pamatojoties uz pētījumiem, kas veikti reālā laikā, izmantojot tās



pašas tehnoloģijas un metodes, kā arī piedāvājot jaunas kravu diversifikācijas novērtēšanas metodes. Pētījuma mērķis bija apstiprināt, cik svarīgi ir laikus veikt potenciālos aprēķinus par iespējam diversificēt kravu struktūru, lai laikus varētu veikt atbilstošus pasākumus pirms noteikto risku iestāšanās multimodālā transporta sistēmā, izstrādājot metodisko priekšlikumu kravu struktūras efektivitātes uzraudzībai un novērtēšanai, kā arī pasākumu un salīdzinājuma novērtējumu izstrādei. Šī metodoloģija var kalpot par ostu vadlīnijām rezultātu analīzei un efektivitātes novērtēšanai. Atsevišķas metodoloģijas sadaļas ir aprobētas starptautiskās zinātniskās konferencēs un publikācijās projekta realizācijas gaitā.

Informatīvas lekcijas "Inovācijas ostu ekonomisko novērtēšanas metožu ietekmē uz tautsaimniecības attīstību", kas norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā. Lekcijās interesentiem bija iespēja iepazīties gan ar Latvijas ostu ekonomisko situāciju, gan iesaistīties diskusijā, kādas inovācijas spētu uzlabot ostu ekonomisko stāvokli ne tikai pašreizējā situācijā, bet globāli. Daudz tika diskutēts, kā Covid-19 pandēmija ietekmējusi ostas un to darbības rādītājus, kā arī analizēta ostu pārvaldības modeļa maiņa Latvijā, kas pašreiz norinās.

Šajā periodā ir sagatavota publikācija "Ostu ekonomiskās veiktspējas modeļu novērtēšanas metodes", kuras mērķis ir salīdzināt ostas veiktspējas novērtēšanas modeļus, identificējot jaunus aspektus ostu ekonomiskās veiktspējas novērtēšanā un modeļu pilnveidē. Dotā pētījuma uzdevums ir noteikt iespējamās veiktspējas rādītājus, kas novērtētu ostu ietekmi uz ostu ekonomiku. Pētījuma rezultāts ir novērtēt ostu nozares nozīmību un vajadzību pēc konkrētiem rādītājiem. Dotajā pētījumā ir izveidota ostu veiktspējas rādītāju sistēma, kas ļauj apzināt iespējas, kas rada lielāko atdevi salīdzinājumā ar citiem starptautiskajiem standartiem ostās. Tā ļaus arī noteikt ostās īstenoto uzlabojumu ietekmi uz to darbību.

Sagatavota publikācija "Ostas attīstības ietekme uz vidi, ietekmes prognozēšanas metodes", kas iesniegta publicēšanai zinātniskajā žurnālā "Water Resources and Economics". Dotajā pētījumā tika pētīta zilās ekonomikas iespējamā ietekme uz ostu darbības attīstību, valstu ekonomiku kā instrumentu valsts politikas virzībai uz ekonomikas izaugsmi. Osta ir industriāla teritorija, kurā tiek veiktas dažādas darbības, kas var atstāt ietekmi uz vidi. Tāpēc laikus identificējot riskus, ir iespējams veikt preventīvos pasākumus, lai mazinātu ietekmi uz vidi, vienlaikus nodrošinot ekonomikas izaugsmi un ilgstspēju. Dotais pētījums kartēja šos riskus un identificēja risku un faktoru mijiedarbību. Tika apkopoti riski un no tiem izveidots modelis, lai identificētu kuģniecības ietekmi uz vidi un kā to mainīt, lai iegūtu ekonomisko izaugsmi. Šie dati nav kvantitatīvi, jo tiek apkopoti atsevišķi un pārstāv lielas nozares un datu kopas, kas nav salīdzināmas, bet tie ir klasificējami pēc ietekmes uz vides procesiem. Šī pētījuma mērķis bija, apstiprinot zilās ekonomikas definīciju un darbības jomu,



apkopot un analizēt attīstības politiku, pašreizējo situāciju, riskus un problēmas attiecībā uz zilo ekonomiku, ostu darbību un to ietekmi uz jūras kvalitāti. Pētījuma mērķis ir noteikt, kāda var būt gaidāmā ekonomiskā izaugsme no ekonomiskās darbības virzīšanas uz zilo ekonomiku.

Kā otra svarīga publikācija jāmin "Daudzfaktoru statistiski pētniecisko faktoru analīzes (EFA) izmantošana ostu efektivitātes novērtēšanas metodēs", kas iesniegta publicēšanai zinātniskajā žurnālā "Economics of Transportation". Daudzfaktoru statistiski pētniecisko faktoru analīze (EFA) nav tipiska metode, ko izmanto ostu ekonomikā. Tā kā EFA var radīt bezgalīgu skaitu risinājumu, pētniekam jāizlemj, kuru metodi labāk izvēlēties. Tādējādi pārdomāti pētnieku spriedumi ir kritiski, veicot EFA un iegūstot racionālus rezultātus. Sākotnēji varētu būt neskaidrs pieņemtais lēmums par to, kura faktora risinājumu izvēlēties, kas ir pieņemams, pamatots un interpretējams. Lielākajā daļā pētījumos, kas izmanto EFA, nav sīki izskaidrots, kā iegūta faktoru galīgā struktūra. Tādējādi šī raksta mērķis ir sniegt metodes pielietojuma lietderību tieši ostu ekonomikā un sniegt interpretāciju par pieņemamu, pamatotu un interpretējamu faktora risinājumu, lai pētījumos izmantotu EFA. Pētījuma uzdevumi: apspriest dažus galvenos metodoloģiskos lēmumus, kas pētniekiem jāpieņem, veicot EFA. Tam seko faktoru analīzes izmantošana tieši ostu ekonomikā. Pārskatīšanas procesā īpaši tiek norādīts, kā ir tikusi galā ar zemu faktoru slodzēm un savstarpējām slodzēm, kā arī kritērijs, kas izmantots priekšmetu izslēgšanai.

2020. gada oktobrī dalība tiešsaistē starptautiskā konferencē "The 90th International Atlantic Economic Conference" ar prezentāciju "Methods for estimating the economic impact model of ports", kas vēlāk sagatavota kā publikācija un iesniegta publicēšanai zinātniskajā žurnālā "Transport Economics". Ostas veikspējas izvērtēšana kļūst arvien aktuālāka mūsdienu ostu pārvaldībā, it īpaši, lai ostu varētu salīdzināt ar konkurējošām ostām. Ostas veikspēju var sasniegt, ja osta tiek salīdzināta pēc iepriekš noteiktiem precizitātes, pilnīguma, izmaksu un ātruma standartiem. Atsevišķas ostas uzrauga savu darbību, pamatojoties tikai uz funkcionālām īpašībām, bet dažas aptver plašākus aspektus, piemēram, administratīvos un finansiālos rādītājus. Bet jebkuras ostas kopējais mērķis ir maksimizēt peļņu, attīstīties un palielināt pārkrauto kravu apjomu. Ostu efektivitāte ievērojami atšķiras: ne visas ostas darbojas vienlīdz sekmīgi, un pēdējo gadu laikā aizvien palielinājušās atšķirības starp ostām, kuras pielāgojušās jaunajām loģistikas un ekonomikas prasībām, un ostām, kurām tas nav izdevies. Veikspējas atšķirību rezultātā satiksmes plūsmas ievērojami novirzās, tas nelabvēlīgi ietekmē uzņēmējdarbības iespējas labi strādājošajās ostās. Tas apdraud transporta tīkla efektivitāti un ilgtspējību, ekonomikas konkurētspēju kopumā. Dotā pētījuma mērķis bija salīdzināt ostas veikspējas novērtēšanas modeļus, identificējot jaunus aspektus ostu ekonomiskās veikspējas novērtēšanā un modeļu pilnveidē. Dotā pētījuma



uzdevums ir noteikt iespējamās veiktspējas rādītājus, kas novērtētu ostu ietekmi uz ostu ekonomiku. Pētījuma rezultāts ir novērtēt ostu nozares nozīmību un vajadzību pēc konkrētiem rādītājiem. Dotajā pētījumā ir izveidota ostu veiktspējas rādītāju sistēma, kas ļauj apzināt iespējas, kas rada lielāko atdevi salīdzinājumā ar citiem starptautiskajiem standartiem ostās. Tā ļaus arī noteikt ostās īstenoto uzlabojumu ietekmi uz to darbību.

Norādītajā laikā periodā ir noslēdzies darbs pie monogrāfijas "Zilās ekonomikas attīstīšana, izmantojot labāko globālo paraugpraksi ostu ilgtspējas izaugsme", kura šobrīd ir recenzēšanas procesā un ir izdota. Monogrāfija ir praktiski lietojama, to var izmantot nozares eksperti ostas ietekmes uz vidi novērtēšanai un ostas efektivitātes izvērtēšanai, kā arī tā varēs kalpot par labu mācību līdzekli vides un transporta ekonomikas nozares studentiem. Monogrāfijā ir identificēti iespējamie ostas darbības rādītāji, kas ietekmē ostas ietekmi uz sabiedrību, vidi un ostas ekonomiku, izmantojot KPI indeksus, datu izplatīšanas analīzi (DEA) un stohastisko robežu analīzi (SFA), kas ir pasaulē izplatītākie modeļi, analizējot konteineru termināļu darbības rezultātus, bet šajā monogrāfijā tie attiecināti uz visu ostu darbību. Kā arī piesaistot jaunu daudzfaktoru statistiskās izpētes faktoru analīzi (EFA), kas nav tipiska metode, ko izmanto ostu ekonomikā. Šajā monogrāfijā ir publicētas izstrādātās ostu veiktspējas rādītāju sistēmas, kas ļauj identificēt iespējas, kas rada vislielāko atdevi salīdzinājumā ar citiem starptautiskajiem standartiem ostās. Tas arī ļaus novērtēt ostās veikto uzlabojumu ietekmi uz ostas rezultatīvajiem rādītājiem. Monogrāfijā būs apvienotas pētījumā izstrādātās divas metodoloģijas: ostu darbības ietekmes uz vidi novērtēšanas metodoloģija un ostu darbības efektivitātes novērtēšanas metodoloģija.

Pētnieciskās tēmas īstenošana tiek turpināta Latvijas Universitātē arī pēc projekta beigām.

Visām projekta aktivitātēm var sekot Latvijas Universitātes mājas lapā:

<https://www.lu.lv/zinatne/programmas-un-projekti/es-strukturfondi/1112pasakums-pecdoktoranturas-petniecibas-atbalsts/zilas-ekonomikas-ilgtermina-ietekme-uz-baltijas-juras-regiona-ostu-konkuretspejas-paaugstinasanu/>■



## Kuģiem un jūrniekiem nepieciešams īpašs statuss

Vairāk nekā 1,6 miljoni jūrnieku strādā pasaules tirdzniecības flotē, un saskaņā ar ICS datiem ik mēnesi aptuveni 200 tūkstošiem jūrnieku beidzas darba līgums un normālos apstākļos viņi dodas mājup. 2020. gadā Covid-19 apstākļos šāda iespēja, maigi sakot, bija problemātiska, un nevarēja atrast risinājumu, kā veikt apkalpju maiņu. Pat normālos apstākļos komandas maiņa uz kuģiem nereti ir saspringta un prasa ilgāku laiku jūrniekam būt projām no mājām, bet pandēmijas laikā tūkstošiem jūrnieku bija iesprūduši jūrā uz saviem kuģiem vai citur pasaulē, gaidot, kad varēs kāpt uz kuģa. Un neviens nezina, cik ilgi pandēmija turpināsies.

Meklējot izeju no situācijas, IMO aicināja noteikt īpašu statusu kuģiem un kuģu apkalpēm Covid-19 apstākļos. ILO organizēja trīspusējas sarunas, kurās tika iesaistītas arodbiedrības kā jūrnieku pārstāvji, kuģu īpašnieki un valdības, lai izstrādātu stratēģiju, kā varētu notikt jūrnieku repatriācija un viņu nogādāšana uz kuģiem.

Arī Latvijas Satiksmes ministrija atzina, ka jūrnieki tāpat kā jebkurš cits transporta nozarē strādājošais ir Covid-19 krīzes skarti, taču uzsvēra, ka jūrniecība ir viena no mazāk ietekmētajām nozarēm, jo situācijā, kad apgrūtināta sauszemes satiksme, ir pieaudzis pieprasījums pēc jūrniecības pakalpojumiem.

Starptautiskā Darba organizācija lūdz visus jūrniekus ar sapratni izturēties pret šo sarežģīto situāciju un dara zināmu, ka jūrnieku jautājums nozarei ir un paliek viens no aktuālākajiem.





## JŪRNIKI VARĒS BŪT LEPNI



Esam pavadījuši visai dīvainu laiku, vislielāko uzmanību veltītot jūrnieku jautājumam. Kā Covid-19 pandēmijas izraisīto ierobežojumu laikā reāli veikt kuģu apkalpju maiņu, ja tūkstošiem jūrnieku uz kuģiem jau pavadījuši krietni virs līgumā paredzētā? Par to domājot, neviļus atmiņā ataust patiesā ainiņa no padomju laikiem. Zvejnieku kolhoza Atlantijas zvejnieki pēc pusgada darba jūrā atstāj kuģi remontā kādā no ārzemju ostām un paši lido mājās pelnītā krasta atvaļinājumā. Bet kolhoza priekšsēdētājs plāta rokas un saka: “Vīri, glābiet, man nav maiņas komandas, ko sūtīt jūsu vietā!” Un vīri pēc divdesmit mājās pavadītām dienām lido atpakaļ uz savu kuģi, lai atkal pusgadu strādātu jūrā. Kolhozam bija uzdevums un saistības, vajadzēja ziņot par darba uzvarām un plāna pārpildi. Kā to izdarīt, ja pati sistēma nav sakārtota? Atbilde ir jūrnieks – tas glābs situāciju. Kā bija pirms gadiem piecdesmit, tā arī tagad – jūrnieks glābj situāciju, jo svarīgāk par visu ir nodrošināt nepārtrauktus kravu pārvadājumus. Pēc būtības tāda globāla plāna izpilde.

Precīzi skaitļi atšķiras, tāpat mainās situācija un daudzās pasaules valstīs tiek atviegloti Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktie ierobežojumi. Daudzviet ir atsākušies starptautiskie avioreisi, tiek mīkstināti stingrie noteikumi par jūrnieku apkalpju maiņu ostās, un šķiet, ka dzīve teju atgriezīsies normālās sliedēs. Arī mūsu kuģa vecākais mehāniķis Uldis Ozols, kurš vēl jūnija sākumā nezināja, kad varēs atgriezties mājās, 14. jūnijā LJS *WhatsApp* diskusiju platformā rakstīja: “Beidzot krastā Korejā! Visapkārt šajā Āzijas valstī turpinās dzīve. Bija jāielādē



speciāla Korejas Veselības ministrijas aplikācija, lai varētu norakstīties no kuģa. Karantīnas dienests nomērīja temperatūru, ievadīja aplikāciju, imigrācijas dienests pārbaudīja pasi un tā tālāk. Tagad mierīgi sēžam lidostā un esam laimīgi pēc vairāk nekā pieciem mēnešiem uz kuģa, pildot kompānijas biznesa plānus.” Visi priecājamies kopā ar Uldi un vēlējam veiksmīgu mājupceļu.

Un tomēr nevienam nav tiesību ignorēt to situāciju, kas bija





izveidojusies un vēl joprojām nav normalizēta starptautiskajā tirdzniecības flotē. Līdz maija beigām tirdzniecības flotē uz kuģiem bija aptuveni 200 tūkstoši jūrnieku, kurus, lai ievērotu starptautisko prasību normas, vajadzēja no mainīt, jo noteiktais kontrakta laiks jau bija krietni pārstrādāts, tomēr jūrnieki joprojām turpināja darbu, tāpēc ka viņiem nebija ne vismazākās iespējas pamest savu darba vietu. Aizvien aktuālāki kļuva kuģošanas drošības jautājumi, kas varētu apdraudēt regulāras kravu piegādes, jo daudzi jūrnieki, no kuriem tas bija atkarīgs, jūrā jau bija pavadījuši pusgadu, deviņus mēnešus vai pat vēl ilgāku laiku. Diemžēl valstis un starptautiskās organizācijas, kuras būtu varējušas un kuru pienākums pat bija uzņemties vadošo lomu situācijas risināšanā, parādīja savu bezspēcību. Piemēram, IMO, kas ir visgalvenākā jūrniecības organizācija pasaulē, nespēja panākt neko reālāku, kā vien noteikt divpadsmit soļu plānu par ierašanos uz kuģa un kuģa atstāšanu, kur svarīgākais ir nodrošināt visus nepieciešamos pasākumus, lai jūrnieki būtu pārbaudīti attiecībā uz Covid-19.

25. jūnijs ir Starptautiskā jūrnieku diena, un 2020. gadā plaši tika izvēsta kampaņa, lai izteiktu cieņu jūrniekiem un novērtētu tos upurus, ko viņi ir nesuši, un tās problēmas, ar kurām viņi ir saskārušies Covid-19 krīzes apstākļos. Kampaņa ikvienu no mums mudina izturēties pret jūrniekiem ar tādu cieņu, kādu viņi ir pelnījuši, pildot svarīgu darbu, lai pasaules tirdzniecība varētu netraucēti turpināties.



Covid-19 parādīja, cik viegli ievainojami mēs esam, cik trausla var būt globālā kravu pārvadājumu sistēma un cik ļoti ārkārtējos apstākļos pietrūkst reāla rīcības plāna. Anglijas karaliene Elizabete II, uzstājoties televīzijas raidījumā, teica: "Es ceru, ka turpmākajos gados ikviens varēs lepoties ar to, kā viņš reaģēja uz šo izaicinājumu."

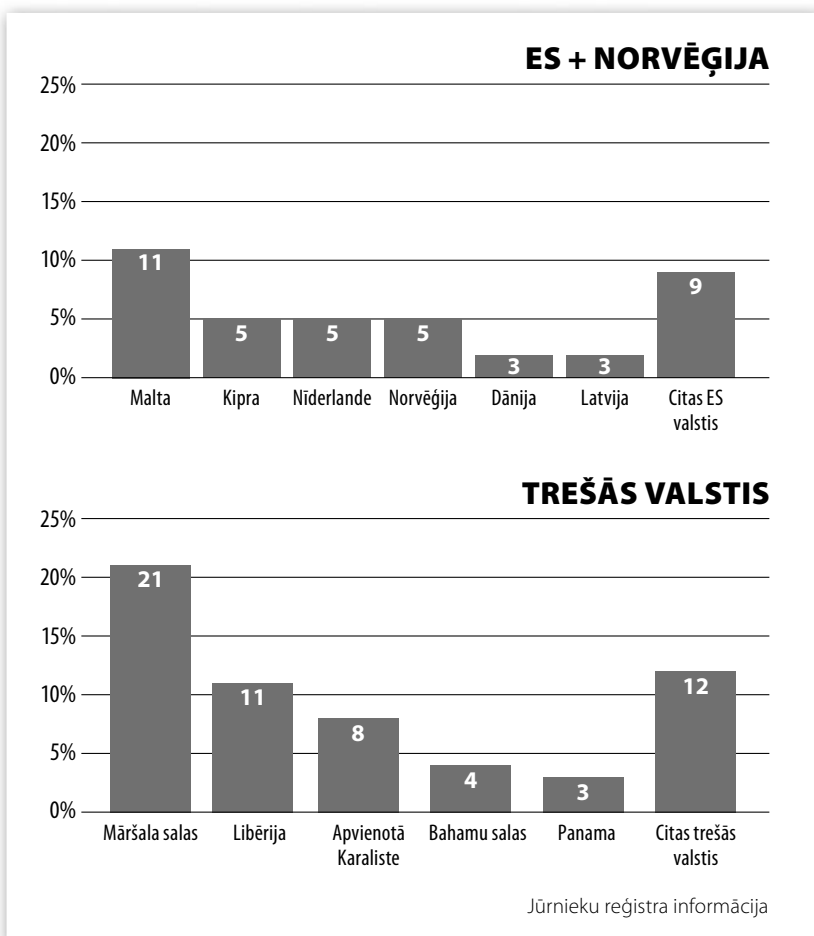
Skaidrs ir viens – jūrnieki to noteikti varēs.■

Anita Freiberga



## JŪRNIĒKU SKAITA ZIŅĀ LATVIJA JOPROJĀM IR PIRMAJĀ VIETĀ EIROPAS SAVIENĪBĀ

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā 2020. gada 1. janvārī bija reģistrēti 12 125 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). Pēdējo desmit gadu laikā jūrnieku skaits ir samazinājies par 7% – 2010. gadā Latvijā bija 13 000 aktīvo jūrnieku. Lielākais





skaita samazinājums ir ierindas jūrnieku vidū, to skaits pēdējo 10 gadu laikā sarucis par 16% (2020. gada sākumā reģistrēti 5453 jūrnieki), bet kuģa virsnieku skaits palicis salīdzinoši stabils (2020. gada sākumā – 5687).

Uz 2021. gada 1. janvārī Jūrnieku reģistrā bija reģistrēti 11 760 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kam ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinoši dokumenti). 10 787 jūrnieki jeb 92% no Latvijas jūrnieku kopējā skaita ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, 973 jeb 8% – darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem.

2020. gada dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 59% nodarbināto tirdzniecības flotes jūrnieku strādā uz trešajās valstīs reģistrētiem kuģiem, 41% uz kuģiem zem EEZ valstu karoga, tai skaitā aptuveni 3% strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga.

Kuģu virsnieku skaits pēdējos gados ir bijis salīdzinoši stabils. 2020. gada beigās bija 5704 kuģu kapteiņi un virsnieki, tai skaitā 2654 kuģu vadītāji, 2627 kuģu mehāniķi, 423 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. Ierindas jūrnieku skaits tirdzniecības flotē pēdējos gados ir samazinājies, 2021. gada sākumā bija 5083 ierindas jūrnieki, tai skaitā 2470 klāja komandas jūrnieki, 1294 mašīntelpas komandas jūrnieki un 1319 – kuģu apkalpojošais personāls.

Neraugoties uz kopējo jūrnieku skaita samazināšanos, Latvija joprojām ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Ierindas jūrnieku skaita samazināšanos un jūras virsnieku skaita nelielu pieaugumu pēdējo gadu laikā ietekmējuši vairāki faktori, kas saistīti gan ar ekonomiskās situācijas izmaiņām Latvijā, gan starptautisko pieprasījumu pēc jūras virsniekiem no Eiropas.

Profesionālo augstāko izglītību jūrniecībā un kuģu virsnieka kvalifikāciju Latvijā var iegūt trijās mācību iestādēs (Latvijas Jūras akadēmijā, Liepājas Jūrniecības koledžā, “Novikontas” Jūras koledžā). Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža piedāvā arī profesionālās vidējās izglītības programmas jūrniecībā. 2019. gadā mācības profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās Latvijā sāka 522 topošie kuģu vadītāji un kuģu mehāniķi, bet absolvēja 266 jūrnieki. Ierindas jūrnieka kvalifikāciju (kuģa matrozis vai kuģa motorists) savukārt var iegūt pēc profesionālās tālākizglītības programmas apguves mācību centrā “Zerko” vai mācību centrā “Marine Training”. 2019. gadā abos mācību centros sagatavoja 70 ierindas jūrnieku.

No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 11 140 jeb 92% ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes, bet 985 jeb 8% jūrnieku darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem. Dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 2019. gadā 97% Latvijas jūrnieku strādāja uz kuģiem zem ārvalstu karogiem, tai skaitā 46% uz Eiropas Savienības valstu karoga kuģiem un 51% uz trešo valstu karoga kuģiem. 8% jūrnieku 2019. gadā strādāja uz Apvienotās Karalistes karoga kuģiem, kas pēc “Brexit” 2020. gada 31. janvārī ir kļuvusi par trešo valsti. ■



## LATVIJAS JŪRNIKI COVID-19 DĒĻ PĀRSTRĀDĀ KONTRAKTA LAIKU

Lai noskaidrotu Latvijas jūrnieku nomaīņas problēmas apmērus, Jūrnieku reģistrs apkopoja informāciju, ko sniedza 37 Latvijas lielākās kruinga kompānijas, kas kopumā darbā uz kuģiem 2019. gadā iekārtojušas 7819 Latvijas jūrniekus. Kruinga kompāniju sniegtā informācija parādīja, ka maiņa vairāk nekā par mēnesi ir kavēta 654 Latvijas jūrniekiem, kurus darbā iekārtojušas aptaujātās kruinga kompānijas, kas vidēji ir 10% no 2019. gadā darbā iekārtoto Latvijas jūrnieku skaita.

Tāpat kruinga kompāniju sniegtā informācija liecina, ka vislielākās apkalpju maiņas problēmas ir Āfrikas un Āzijas reģiona valstīs, kā arī Dienvidamerikā un dažās ASV ostās. Būtībā problēmas ir bijušas daudzās valstīs, piemēram, Persijas līča valstīs, Austrālijā, Singapūrā, Britu Virdžīnās, Taivānā, Filipīnās, Ķīnā, Japānā, Dienvidkorejā, Indonēzijā, Indijā, Portugālē, Spānijā, Ēģiptē, Malaizijā, Gibraltārā, Gajānā, Grenādā, Kirasao, Jamaikā, Panamā, Meksikā, Brazīlijā, Polijā, Grieķijā, Turcijā, Bulgārijā, Krievijā, Ukrainā un arī Latvijā, ja jāmaina Krievijas vai Ukrainas jūrnieki. ■

## LATVIJAS ĀRLIETU UN SATIKSMES MINISTRIJAS IESAISTĀS JŪRNIKU PROBLĒMAS RISINĀŠANĀ

Eiropas Savienības Integrētie krīzes situāciju politiskās reaģēšanas (*IPCR*) mehānismi ir viens no veidiem, kā ES reaģē un risina krīzes situācijas. Izrādās, ka problēmas veidojās ne tikai ar ES jūrnieku nomaīņu trešajās pasaules valstīs, bet radās grūtības ar jūrnieku komandu nomaīņu arī ES iekšienē, kas saistīts ar Šengenas vīzu pagarināšanu un izsniegšanas problēmām. Izskanēja aicinājums atvieglot BE, FR, CY, DK, LV, IT, MT, SE, DE, FR, BG, FI jūrniekiem šo procedūru. Norvēģija norādīja uz nepieciešamību stiprināt informācijas apriti ES diplomātiskajā līmenī, lai risinātu Eiropas jūrnieku komandu apmaiņu trešajās valstīs.

Latvijas Ārlietu ministrijas Konsulārais departaments un Satiksmes ministrija aktīvi iesaistījās šo jautājumu risināšanā. Lai gan Latvija ir izdarījusi visu iespējamo, citu valstu noteiktie ierobežojumi un kuģu īpašnieku neizdarība kavē jūrnieku apkalpju savlaicīgu maiņu. ■

## JŪRAS TRANSPORTA NOZARES ORGANIZĀCIJAS AICINA RADIKĀLI RĪKOTIES

Organizācijas, kas pārstāv jūras transporta nozari – ICS, IAPH, BIMCO, IFSMA, "Intertanko", "P&I" klubi, CLIA, "InterManager", IPTA, IMCA, "Interferry", FONASBA,



ITF un WSC izplatīja apkārtrakstu, kurā aicināja starptautiskās organizācijas, IMO dalībvalstis, valstu iestādes, kas ir atbildīgas par jūrniecības jautājumiem, veselības aizsardzību, muitas procedūrām, imigrācijas kārtību un robežkontroli, kā arī jūras ostu pārvaldes un civilās aviācijas iestādes sadarboties jūrnieku repatriācijas īstenošanā un kuģu apkalpju nomaiņā.

IFSMA informēja, ka tā saņem arvien vairāk ziņojumu no savu biedru apvienībām visā pasaulē: kuģu kapteiņi ir norūpējušies par savu apkalpes locekļu labklājību un pašu kuģu drošību. Jūrnieki jūtas paguruši un pamesti. Pasaules jūrās ir vairāk nekā 96 tūkstoši kuģu un pāri par 1,65 miljoniem jūrnieku. Lielākā daļa no viņiem jūrā nostrādājuši 8 līdz 12 gadus, kontrakta laikā mēnešiem strādājot septiņas dienas nedēļā. Satraucošs ir pieaugošais to jūrnieku skaits, kuri jau vairākus mēnešus strādā virs nolīgta termiņa, un ir jūrnieki, kas jūrā pavadījuši pat 15 mēnešus. ■

## IMO DIVPADSMIT SOĻU PLĀNS

### Par ierašanos uz kuģa

Nodrošināt visus nepieciešamos pasākumus, lai jūrnieki pirms došanās prom no pastāvīgās dzīves vietas būtu pārbaudīti attiecībā uz Covid-19, kā arī nodrošināt, lai jūrnieki ceļā uz kuģi neinficētos un pēc tam neinficētu citus.

Gādāt, lai izlidošanas lidostās, kas nodrošina jūrnieku pārvietošanos, tiktu kontrolēti visi reisi, tā garantējot jūrniekiem drošu lidojumu.

Sekot, lai lidojuma laikā jūrniekiem nebūtu risks inficēties ar Covid-19 no citām personām.

Raudzīties, lai ielidošanas lidostā tiktu kontrolēti riski un jūrnieki neinficētos no citām personām, lai tiktu atvieglota viņu droša nokļūšana ostā un uz kuģa.

Ostās jāpārvalda jūrnieku un ostas personāla saskarsme, jānodrošina infrastruktūras drošība, lai kopā ar jūrniekiem uz kuģa nenonāktu Covid-19 vīrusus.

Pēc jūrnieka iekāpšanas kuģī uzraudzīt viņa veselības stāvokli tā, lai izslēgtu citu kuģa apkalpes locekļu iespējamu inficēšanos. Vēl jo svarīgāk tas ir tāpēc, ka pastāv iespēja, ka jūrnieks tomēr ir inficēts, bet pirms ierašanās uz kuģa tas nav konstatēts.

### Par kuģa atstāšanu

Pārbaudīt jūrnieku veselību pirms nokāpšanas no kuģa.

Ostā organizēt jūrnieka izkāpšanu no kuģa tā, lai izkāpšanas laikā jūrnieks neinficētos ar Covid-19 no citām personām.

Izlidošanas lidostās raudzīties, lai jūrniekus repatriētu uz viņu mītnes valstīm, atvieglot jūrniekiem drošu pārvietošanos lidostās.

Lidmašīnā kontrolēt, lai jūrnieki no citām personām neinficētos ar Covid-19.

Ielidošanas lidostā kontrolēt, lai jūrnieki neinficētos no citām personām, veicināt jūrnieku iespējami ātrāku nokļūšanu dzīves vietā.

Pastāvīgajā dzīves vietā nodrošināt, lai jūrnieki ievērotu attiecīgajā valstī noteiktās karantīnas prasības. ■



# LATVIJA ATVIEGLO JŪRNIĒKU PĀRVIETOŠANĀS IESPĒJAS

**Jau 2020. gadā ANO (A/75/L.37), IMO un ILO (GB.340/resolution (Rev.2.)) pieņemtajās rezolūcijās ir aicinājušas dalībvalstis nacionālajā likumdošanā atzīt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem, lai, dodoties no un uz darbu, viņu pārvietošanās būtu droša un bez šķēršļiem, kā arī kopīgi strādāt, lai pieņemtu starptautiski atzītus dokumentus jūrniekiem, kas apliecinātu viņu statusu un ļautu netraucēti pārvietoties, lai pievienotos kuģa apkalpei vai pēc kontrakta beigām dotos mājās.**

Līdz 2021. gada janvārim aicinājumam atzīt jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem bija pievienojušās 46 valstis, bet Latvijas to skaitā nebija, tāpēc Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrība (LTFJA) vērsās valdībā pie Ministru prezidenta Artura Krišjāņa Kariņa un satiksmes ministra Tāla Linkaita ar lūgumu respektēt starptautisko organizāciju aicinājumu un visdrīzākajā laikā pieņemt attiecīgas likumu normas, kas noteiktu jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem. Šāds tiesisks regulējums dotu garantiju tam, ka jūrnieki var bez problēmām un netraucēti pārvietoties.

LTFJA saņēma atbildi, kurā teikts, ka, lai gan juridiski normatīvajos aktos jūrnieki nav definēti par galvenajiem darbiniekiem, tomēr Latvija kopumā ņem vērā ANO, IMO un ILO rezolūcijas, kuru mērķis ir atvieglot situāciju kuģu apkalpju maiņā, tāpat Latvija ir atbalstījusi šo rezolūciju pieņemšanu.

Piemēram, Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr.360 "Epidemioloģiskās drošības pasākumi Covid-19 infekcijas izplatības ierobežošanai" tika iestrādāti atviegloti nosacījumi jūrniekiem. Uz jūrniekiem, kam jānokļūst savā darba vietā uz kuģa vai nepieciešams atgriezties mājās, neattiecas aizliegums kustībai caur Eiropas Savienības ārējās robežas šķērsošanas vietām no/uz Slimību profilakses un kontroles centra tīmekļvietnē publicētajām valstīm, kurās ir reģistrēta tāda Covid-19 infekcijas izplatība, kas var radīt nopietnu sabiedrības veselības apdraudējumu.

Līdzīgs izņēmums paredzēts Ministru kabineta 2021. gada 7. janvāra noteikumos Nr.2 "Grozījumi Ministru kabineta 2020. gada 9. jūnija noteikumos Nr. 360 attiecībā uz prasību par negatīva Covid-19 testa rezultāta esamību/uzrādīšanu, ceļojot uz Latvijas Republiku".

LTFJA ir gatava iesaistīties sarunās ar valdības pārstāvjiem gadījumā, ja jūrniekiem rastos neparedzēti pārvietošanās šķēršļi, kā arī, ja būtu nepieciešams runāt par jūrnieku priekšrocībām saņemt Covid-19 vakcīnu. Pagaidām gan vēl nav nepieciešamās informācijas par to, cik daudz jūrnieku būtu gatavi vakcinēties. ■



## ATBALSTA PRAKTISKUS RISINĀJUMUS KUĢU APKALPJU MAIŅAS KRĪZES PĀRVARĒŠANAI

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Starptautiskā Jūrniecības darba devēju padome (IMEC) kopīgi iemaksājušas 500 tūkstošus ASV dolāru "Singapore Shipping Tripartite Alliance Resilience" (SG-STAR) fondā, lai atbalstītu valstis, kas uzņemas risināt kuģu apkalpju maiņas jautājumus, tā mazinot krīzi, kas skārusi šo jomu. Maksājums papildina SG-STAR fondu, ko izveidojušas Singapūras Jūrniecības un ostu pārvalde (MPA), Singapūras Kuģniecības asociācija (SSA), Singapūras Jūrniecības virsnieku savienība (SMOU) un Singapūras Jūrnieku organizācija (SOS), tajā ieguldot vienu miljonu ASV dolāru.

SG-STAR fonds ir pirmā globālā trīspusējā iniciatīva, kas apvieno līdzīgi domājošus nozares partnerus, arodbiedrības un valdības, lai veicinātu apkalpju drošu maiņu. Fonds sniegs atbalstu valstīm, no kurām nāk darbaspēks starptautiskajai tirdzniecības flotei. ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons uzsver, ka SG-STAR fondu var atbalstīt ne tikai finansiāli, bet arī piedāvājot praktiskus risinājumus, lai mazinātu apkalpju maiņas krīzes smagumu, kas skar aptuveni 1,2 miljonus jūrnieku pasaulē. "Ir ieilgusi apkalpju maiņas krīze, kas skārusi simtiem tūkstošu jūrnieku, kuri vai nu ir iesprostoti uz kuģiem, vai atrodas bez darba mājās un izmisīgi vēlas nokļūt darbā. Tāpēc praktiski risinājumi ir vajadzīgi šodien, nevis rīt, lai izbeigtu šo humāno krīzi un drošā veidā nogādātu jūrniekus uz kuģiem un no tiem, un šī kopīgā iniciatīva varētu palīdzēt iziet no pašreizējā strupceļa," sacīja Stīvens Kotons. "Mums jāredz, ka jautājums tiešām izkustas no nulles punkta, jo īpaši attiecībā uz veidu, kā jūrnieki var varas iestādēm un darba devējiem iesniegt medicīnas iestāžu izsniegtos testu rezultātus, kas apliecina, ka jūrniekam tests bijis negatīvs. Tas varētu samazināt karantīnas laiku, kas tagad jūrniekam jāievēro, lai pievienotos kuģa apkalpei."

"ILO ļoti atzinīgi vērtē ITF, IMEC un ICS ieguldījumu SG-STAR fondā, kas ne tikai nodrošina ļoti nepieciešamos resursus, bet arī apliecina trīspusēju sadarbību, kas patiesi liecina par globālu mērogu. Tieši šāda veida sadarbība mums ir nepieciešama, kad jautājums skar globālas problēmas, kāda šajā gadījumā ir apkalpju maiņas problēma," sacīja ILO ģenerāldirektors Gajs Raiders.

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims: "Šī ir atzīstama globāla iniciatīva, kas apvieno valdību, kuģniecības nozares un jūrniecības arodbiedrību kopīgos centienus īstenot konkrētus pasākumus, lai risinātu steidzamos apkalpju maiņas jautājumus."■

### UZZIŅAI

SG-STAR fonda mērķis ir palīdzēt kuģu apkalpēm, kas nodrošina starptautiskās preču piegādes, uzlabot kuģu apkalpju maiņas iespējas, veidojot tā sauktos "burbuļus" vai "koridorus" uz un no jūrnieku mītnes vai izcelsmes valstīm uz valsti, kurā apkalpe pievienojas kuģim, kā arī veicināt drošas uzturēšanās iespējas mītnes, izcelsmes valstī un valstī, kurā notiek apkalpes maiņa.



## JŪRNIKI GAIDA POZITĪVAS ZIŅAS

**INGUS BAJINSKIS ir kapteiņa vecākais palīgs uz kruīza kuģa “Pacific Explorer”. Viņš ir viens no tiem mūsu jūrnikiem, kuri iesprūduši uz saviem kuģiem Covid-19 izraisīto ierobežojumu dēļ. Arī viņš nav sagaidījis maiņu un ir bijis spiests palikt uz kuģa un uz nenoteiktu laiku pagarināt līgumu. Ingus rakstiski atbildēja uz jautājumiem par to, kas notika un kā viņš jūtas.**

Uz kuģa atbraucu jau decembra sākumā, kad par Covid-19 praktiski vēl nebija ziņu. Pirmās ziņas parādījās janvārī, bet tad tas likās kaut kas tāls un nelikās īpaši svarīgs, kam pievērst uzmanību. Janvāra beigās uzņēmām pasažierus Sidnejā un devāmies kruīzā uz Singapūru, tur kuģim bija plānots iet remontā uz trim nedēļām. Jau ceļā uz Singapūru sāka pienākt ziņas, ka vīruss izplatījies arī tur. Kad mūsu pasažierus Austrumtimorā un Indonēzijā sāka sagaidīt cilvēki maskās un mērit katram temperatūru, tad viss pēkšņi kļuva reāls. Arī Singapūrā visai apkalpei, kas nav maza – gandrīz 900 cilvēku, nācās nokāpt krastā, lai izmēritu temperatūru. Aizgājām remontā dokā, un tas viss piemirsās, bija daudz darba, un tad par blakus lietām nav laika domāt.

Tobrīd Latvijā vēl nebija neviena saslimšanas gadījuma, bet vīruss sāka izplatīties Itālijā, un februāra beigās jau sāka parādīties aizliegumi, piemēram, ka pēc ierašanās no Itālijas Austrālijā 14 dienas jāpavada karantīnā. Radās bažas, ka varētu rasties problēmas ar maiņu uz kuģa, jo mana maiņa ir no Itālijas, lai gan cilvēks, kuram bija mani jānomaina, dzīvo Itālijas dienvidos, kur tobrīd vēl viss bija kārtībā. Kad pienāca remonta beigas, bez pasažieriem devāmies atpakaļ uz Sidneju. Pārgājiens bija divas nedēļas, pa to laiku visi kolektīvi bijām tādā kā karantīnā uz kuģa. Drošības pasākumi, lai vīrusi neizplatītos uz pasažieru kuģiem, mums nav sveši, pat parastos kruīza apstākļos pasažieri mēdz uz kuģa ievazāt vīrusus, tāpēc, lai tie neizplatītos tālāk, talkā nāk stingri dezinfekcijas noteikumi un pasākumi. Papildus tam ceļā uz Sidneju apkalpei divas reizes dienā tika mērīta temperatūra. Pa ceļam sāka pienākt ziņas par saslimšanas gadījumiem uz kruīza kuģa “Diamond Princess” un, protams, arī par kruīzu atcelšanu Āzijā.

Man bija plānots doties mājās 13. martā, bet dažas dienas pirms tam atnāca ziņa, ka Itālija ir slēgta, kas nozīmēja, ka maiņas man nebūs. Mums bija plānota karogvalsts inspekcija, nevēlējos kuģi šajā laikā atstāt bez drošības virsnieka, tāpēc nācās pieņemt grūtu lēmumu un pagarināt līgumu. Domāju, uz desmit dienām, beigsies audits, un tad došos mājās. Nezinu, kā pārējiem jūrnikiem, bet man ir tā: kad kāpju uz kuģa, noskaņojos uz noteiktu laiku, vai tie ir divi, trīs vai četri mēneši darbā, bet visu laiku galvā stāv datums, kad jābrauc





mājās pie ģimenes, un nevaru vien sagaidīt, kad atkal tikšu pie sievas un bērniem. Ja tas viss tiek izjaukts, ir ļoti grūti atkal atsākt strādāt ar pilnu atdevi, bet galu galā šoreiz tas bija paša lēmums...

Kad nonācām atpakaļ Sidnejā, ostā bija vēl trīs kruīza kuģi. Austrālijā vēl nebija spēkā liegums ceļot, un arī ceļot gribētāju bija pietiekami. Šķiet, tieši tāpēc arī pārējās kompānijas plānoja koncentrēties uz Austrālijas tirgu un ceļot tikai ap Austrāliju. Arī mēs uzņēmām pasažierus īsajam kruīzam no Sidnejas uz Ēdeni un atpakaļ. Bet tajās marta dienās viss mainījās pa stundām. Izgājām jūrā, un jau nākamajā dienā Austrālijas valdība ie-



Ingus Bajinskis.

viesa stingrākus ierobežojumus. Daudzas kruīza kompānijas, ieskaitot mūsējo, nolēma ieturēt paūzi uz mēnesi, un tas notika pirmo reizi kompānijas pastāvēšanas vēsturē. Par laimi bez starpgadījumiem nogādājām pasažierus atpakaļ Sidnejā, un tad iestājās neliels šoks: ne tikai tas, ka nav maiņas, bet arī tas, ka reāli nevarēju vairs nokļūt mājās, jo Latvija nu vēra ciet robežas. Absolūti nereāla sajūta, kā kaut kas tāds vispār var notikt! Pēc dažām dienām, kad šo rakstu, pirmais pārdzīvojums jau ir nedaudz sagremots, situācija ir tāda, kāda ir. Esam pie Sidnejas, dreifējam, rīt iesim ostā uzpildīt degvielu. Turpinām strādāt, tehniskajam personālam darbs jau reāli nemainās, drošības un ugunsdzēsības līdzekļiem jābūt apkoptiem, dzinējiem jābūt darba kārtībā. Kuģis rūsēt arī nepārstāj tāpēc, ka izplatās koronavīruss.

Jācenšas meklēt pozitīvus: ir darbs, ģimene mājās, apkalpe uz kuģa ir vesela. Gaidām pozitīvas ziņas. ■



## BEZ JŪRNIEMIEM NEBŪTU IESPĒJAMS NODROŠINĀT LOĢISTIKAS PAKALPOJUMUS

“Šajā ļoti sarežģītajā pandēmijas laikā vēlamies atgādināt cilvēkiem visā pasaulē, visai sabiedrībai un visām pasaules valstīm, ka bez tirdzniecības kuģiem un jūrniekiem kravas starp kontinentiem nevar pārvadāt,” teikts Starptautiskās Sauskravas kuģu īpašnieku asociācijas (INTERCARGO) paziņojumā. “Tāpat mēs vēlamies aktualizēt tos izaicinājumus un problēmas, kas var rasties loģistikas nodrošināšanā sakarā ar nogurumu un psiholoģisko stāvokli jūrniekiem, kuriem ir beidzies darba līgums, bet viņi nespēj nokļūt pie savām ģimenēm. Jāatzīst, ka jūrnieku repatriācija ir reāla problēma. Tajā pašā laikā viņu kolēģi,



tie jūrnieki, kuri ir gatavi atgriezties darbā uz kuģiem, Covid-19 dēļ ieviesto ceļošanas un karantīnas ierobežojumu dēļ nevar to izdarīt, pat neskatoties uz IMO apkārtrakstiem par pārvietošanās atvieglojumiem jūrniekiem.

Kuģi un jūras pārvadājumi ir pasaules tirdzniecības pamats: nafta un naftas produkti, labība, kokmateriāli,

minerālmēsli, akmeņogles, metāli, kā arī citas izejvielas, pārtikas, sadzīves un veselības aprūpes preces. Bet visa pamatā ir cilvēki, kuri strādā uz šiem kuģiem, tāpēc jāapzinās, ka bez apkalpju maiņas cietīs jūrnieku veselība, un tas negatīvi ietekmēs gan ekonomiku, gan kuģošanas drošību, tāpēc IMO dalībvalstīm un visām ostām valsts pārvaldes līmenī ir jāpieņem saprātīgi lēmumi, kas palīdzētu kuģu īpašniekiem un jūrniekiem pārvarēt šīs problēmas, tai skaitā arī novērst šķēršļus, kas jūrniekiem liedz atstāt vai pievienoties kuģiem ostās. Jūrniekiem ir vajadzīgs mūsu atbalsts un līdzjūtība, nevis tikai paziņojumi par apjomīgiem ierobežojumiem saistībā ar Covid-19. Ja netiks atrisināts apkalpju locekļu maiņas jautājums, var nojukt iestrādātā piegādes loģistika un iestāties haoss, kas izraisīs preču trūkumu, radot milzīgas problēmas cilvēkiem visā pasaulē.”

Starptautiskā sauskraivas kuģu īpašnieku asociācija, kuras locekļi pārstāv 25% no pasaules lielgabarīta kuģu flotes, ir aicinājusi neatliekami risināt problēmu, jo jūrnieku darbs ir pārāk smags, tāpēc apkalpes maiņa ir nepieciešama, pretējā gadījumā tas var radīt grūtības ritmiskā un nepārtrauktā kravu apstrādē. Spriedzi vēl jo vairāk pastiprina tas, ka ne jūrnieki, ne kuģošanas kompānijas nezina, cik ilgi ierobežojumi varētu turpināties. Ja netiks organizēta regulāra apkalpju maiņa, ļoti cietīs jūrnieku garīgā veselība.



Starptautiskā Kuģu īpašnieku asociācija un Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) brīdina, ka jūrnieku pārvietošanās bloķēšana rada nopietnu risku gan pašām kuģu apkalpēm, gan kuģošanas nozarei, gan arī visai sabiedrībai kopumā. Kuģu īpašnieki nevar atrisināt šo problēmu un nogādāt savus jūrniekus mājās, jo valstis ir ieviesušas pārvietošanās ierobežojumus, slēgušas robežas un avioreisus, bet ostas izdekušas rīkojumus, kas aizliedz tur veikt apkalpju maiņu un jūrniekiem nokāpt no kuģa.

“The International Ship Suppliers & Services Association” (ISSA) un INTER-CARGO ir nākušas klajā ar kopīgu aicinājumu IMO dalībvalstīm, kā arī visām pasaules ostām reāli un ar veselo saprātu pieiet šai situācijai. “Jūrniekiem ir vajadzīgs mūsu atbalsts un reāla rīcība, nevis kārtējie paziņojumi par Covid-19 ierobežojumiem. Apkalpju maiņas aizliegums ostās rada lielu risku.”

Starptautiskā Kuģniecības palāta un Starptautiskā Ostu asociācija (IAPH) ir apvienojušās, lai aicinātu G20 valstu līderus rīkoties ātri un aizsargāt globālās piegādes ķēdes no Covid-19 ietekmes. Divas organizācijas, kas pārstāv pasaules kuģniecības nozari un pasaules ostas, atklātā vēstulē pauž savu satraukumu: “Šajā globālās krīzes laikā svarīgāk nekā jebkad agrāk ir saglabāt atvērtas piegādes ķēdes un jūras transporta kustību, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi G20 valstu vadībām, strādājot kopā ar ANO Starptautisko Jūrniecības organizāciju, Pasaules Veselības organizāciju un citām attiecīgām aģentūrām, veidot saskaņotu pieeju kuģošanas nozares problēmu risināšanā.” ■



## CILVĒKA FAKTORS

Iepriekšējā pieredze par incidentiem jūrā liecina, ka arī normālos darba apstākļos apmēram 20% jeb katrs piektais jūrnieks cieš no hroniska noguruma, jo nākas strādāt vairāk nekā 60 stundas nedēļā. Tāpat jūrnieki aptaujās atklāj, ka viņu darba un atpūtas stundu grafiks netiek ievērots un bieži vien nav pat paredzams, kas būs jādara ārpus kārtas. Daudzu kuģu avāriju galvenais iemesls ir cilvēku nogurums. Tā, piemēram, kādas kuģa avārijas izmeklēšanā atklājās, ka avārija notikusi kapteiņa vecākā palīga pieļautās kļūdas dēļ, kurš, kā izrādījās, uz maiņu ieradies slims, ar 38,5 grādu temperatūru, un bija gulējis tikai kādas divarpus stundas. Nogurums un garās darba stundas ietekmē cilvēka garīgo veselību un miega kvalitāti, tāpēc, izstrādājot visdažādākās vadlīnijas, vajadzētu meklēt zelta vidusceļu un, pirms pieņemt to vai citu instrukciju, būtu



lietderīgi apspriesties ar jūrniekiem, lai labāk saprastu, kā viņi jūtas. Lai mazinātu noguruma risku, ir stipri par maz ievērot tikai STCW vai MLC konvenciju prasības, kā to paredz vadlīnijas, ļoti svarīgi ir apzināt arī citus faktorus, kas var izraisīt nogurumu. Tagad, kad tik daudzi jūrnieki ir iesprūduši uz

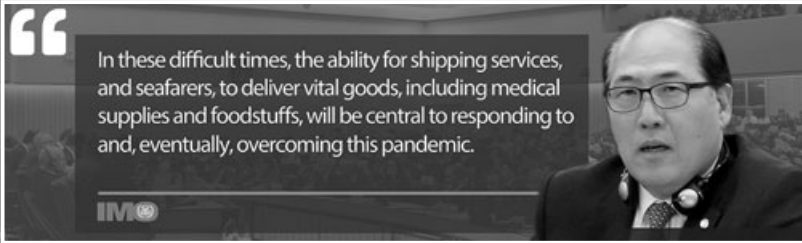
kuģiem un nevar sagaidīt maiņu, kad viņiem jāpārvar psiholoģiskā barjera un jāturpina ar pilnu atbildību un jaudu strādāt, lai gan kontrakts ir beidzies un viņi savās domās jau ir krastā, vietā un laikā būtu daudz izvērtāk aplūkot patieso darba specifiku un situāciju jūrā. ■

## PARĪZES UN TOKIJAS SAPRAŠANĀS MEMORANDI UN ASV KRASTA APSARDZE IEVIEŠ ĀRKĀRTAS SITUĀCIJAS NOTEIKUMUS

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandi un ASV Krasta apsardze Covid-19 krīzes laikā ir izstrādājuši pagaidu vadlīnijas, uzsverot, ka šajos īpašajos apstākļos visas prasības attiecībā uz dažādu konvenciju ievērošanu ir jāpiemēro elastīgi. Apzinoties, ka starptautiskā kuģošana piedzīvo krīzi, memorandi uzsver, ka vissvarīgākais ir aizsargāt ostas valsts kontroles darbinieku un jūrnieku veselību un drošību.

Laikā, kad ārkārtīgi svarīgi ir nodrošināt kravu pārvadājumus, uzturot visas esošās piegādes ķēdes, ir jāsaprot arī tas, ka šajos apstākļos kuģu īpašniekiem ir grūti nodrošināt visu prasību izpildi, piemēram, organizējot kuģu remontu, tāpat jūrnieki nevar apmeklēt mācību kursus un atjaunot kvalifikācijas sertifikātus. Ir jāsaprot, ka karoga valstis esošajā situācijā dara visu iespējamo, lai nodrošinātu kravu pārvadājumus, kas nozarei arī saistīts ar dažādiem izaicinājumiem.

Parīzes un Tokijas saprašanās memorandi un ASV Krasta apsardze izstrādājuši norādījumus ostas valsts kontrolēm attiecībā uz kuģu un personāla sertifikātu termiņa pagarināšanu un jūrnieku darba laika pagarināšanu, bet lēmumu, vai tiek veiktas ostas valsts kontroles, pieņem attiecīgās valsts administrācija. Pagaidu noteikumi ir pieņemti uz trim mēnešiem, un paredzēts, ka pagaidu vadlīnijas var pārskatīt atbilstoši Covid-19 attīstības gaitai. ■



## ATBILDI PAŠLAIK NEVIENS NEZINA

Ar Covid-19 saslimušos konteinerkuģa "Gjertrud Maersk" jūrniekus, kas ir pirmais zināmais apkalpes inficēšanās gadījums uz tirdzniecības kuģiem, varētu uzskatīt pat tādu kā trauksmes zvanu, kas brīdina par iespējamiem jūrnieku saslimšanas gadījumiem. Jūrniekiem, kuri šīs globālās pandēmijas laikā joprojām strādā kā svarīgs piegādes ķēdes posms, tas, visticamāk, liek aizdomāties, kas katru no viņiem varētu sagaidīt.

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims ir nācis klajā ar paziņojumu, kurā teikts: "Šajos grūtajos laikos nepārtraukti kuģošanas pakalpojumi un jūrnieku spēja piegādāt vitāli svarīgas preces, ieskaitot medicīniskos piederumus un pārtikas preces, būs izšķiroši cīņā ar pandēmiju." Tomēr šim paziņojumam līdzī nāk arī pamatotas bažas par to, vai tirdzniecības kuģi varēs šīs kravas bez ierobežojumiem piegādāt.

INTERCARGO, pievienojoties IMO ģenerālsēkretāra paziņojumam, aicina uz valstu mērenu, nevis pārspīlētu reakciju: "Apkalpes locekļu maiņas aizliegšana ostās rada lielu risku apkalpei, kuģiem, ostām un sabiedrībai, jo tādā veidā var tikt paralizēts darbs uz kuģiem, bet pamatproduktu deficīts pandēmijas laikā radīs vēl lielākas grūtības pasaules valstīm."

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija jūrniekiem iesaka ar sapratni izturēties pret radušos situāciju, bet ITF prezidents atvainojas jūrniekiem, ka šajos apstākļos ir grūti ievērot tiesības un arī ITF nevar iebilst pret līgumu pagarināšanu. Jūrnieki arvien biežāk ziņo par pieaugošu tendenci, ka darba devējs tiem nemaksā algu, pagarina darba līgumu bez jūrnieku piekrišanas, ir atstājis darbiniekus ārvalstīs, nesedzot viesnīcu rēķinus un transporta izmaksas. Tāpat no kuģiem pienāk satraukuma pilni ziņojumi par iespējamu apkalpes krīzi, jo esošā spriedze pasliktina jūrnieku garīgās veselības stāvokli, bet tas savukārt ir drošības risks kuģniecības nozarei, par ko brīdina arī nozares profesionālās organizācijas.

Lai mazinātu globālās pandēmijas ietekmi uz jūrniekiem un viņu ģimenēm, ITF Jūrnieku fonds (ITFST) ir izveidojis ārkārtas fondu 1,23 miljonu ASV dolāru apmērā. Fonda mērķis ir nodrošināt sociālās aizsardzības pasākumus jūrniekiem un viņu ģimenēm sakarā ar Covid-19 ietekmi uz kuģošanas nozares finanšiālo situāciju, kas vistiešākajā veidā ietekmē arī ikvienu jūrnieku.



“Jūrnieki ir pelnījuši atzinību par apbrīnojamo darbu, ko viņi veic, lai nodrošinātu nepārtrauktu sadzīves, pārtikas un citu preču plūsmu visā pasaulē,” sacīja ITF Jūrnieku fonda priekšsēdētājs Deivs Heinols. “Tagad jūrniekiem ir neticams stress arī par to, kā jūtas tuvinieki, kad viņi šajā grūtību pilnajā laikā ir tālu no savām ģimenēm. Ir ļoti svarīgi, lai ITF spētu jūrniekiem sniegt palīdzību un mazināt viņu bažas.”■

## NEZIŅA RAKSTURO ESOŠO SITUĀCIJU

Jūrnieku noskaņojums šobrīd nav no tiem labākajiem. Neziņa. Tā vienā vārdā varētu raksturot situāciju uz kuģiem. Kāds kapteinis sarunā teica, ka nekad nav uztraucies vētras vai sarežģītu ostas operāciju laikā, bet tagad pirmo reizi viņš ir patiesi uztraukts, jo nezina atbildes par situācijas tālāko attīstību, tāpēc saviem jūrniekiem nevar sniegt nepieciešamo mierinājumu un drošības sajūtu.

Kāds jūrnieks raksta: “Mans līgums beidzās 5. martā. Parakstīju viena mēneša pagarinājumu, nu arī šis laiks ir beidzies, kas nozīmē, ka mans līgums būs spēkā gandrīz gadu, un tas vairs neparedz algas paaugstinājumu. Tas nekam neder! Mēs taču ostās esam pakļauti riskam, bet mūsu aizsardzība ir nepietiekama.”

Jūrnieki tiešām ir pakļauti inficēšanās riskam, kaut vai tāpēc, ka ostā uz kuģa kāpj dienestu cilvēki.

Paši jūrnieki, komentējot situāciju, sociālajos tīklos spriež par to, kas notiktu, ja kuģu apkalpes locekļiem būtu nepieciešama medicīniskā palīdzība krastā. Ko darīt jūrniekiem, kuri ir spiesti lietot kādus medikamentus, zāles nu ir beigušās, bet darbs uz kuģa jāturpina? Vēl citi uzsver, ka nopelnītā nauda neatsver tos nervus, kas tagad tiek tērēti.■

## VISLIELĀKAIS UZTRAUKUMS PAR ĢIMENI

Vecākajam mehāniķim **ULDIM OZOLAM** kontrakts beidzās martā, bet ieviesto ierobežojumu dēļ viņš bija spiests pagarināt līgumu līdz 30. aprīlim. “Redzēs, kāds plāns būs kompānijai pēc 30. aprīļa, jo mūžīgi jau arī nevarēs mūs turēt uz kuģa.”

**– Kādus ieteikumus koronavīrusa izplatīšanās laikā esat saņēmuši no kompānijas? Vai, strādājot uz kuģa, tu pats jūties pasargāts?**

– Kompānija tikai sūta informējošus e-pastus, lai biežāk mazgājam rokas, nešķaudām cits citam virsū un tā tālāk. Tās ir standarta higiēnas normas, nekas vairāk. Ja kāds uz kuģa neievazā vīrusu, tad teorētiski nekas slihts nevar notikt. Ostā tagad mazāk cilvēku apmeklē kuģi, parasti formalitātes kārto viens, kurš uz kuģa kāpj, uzlicis sejas masku, tāpat tiek ievēroti visi drošības pasākumi, un tie, kuri nāk pie mums, jau arī ir pārbaudīti, lai neievazātu vīrusu. Pēdējie



ieteikumi no kompānijas puses bija, lai pasūtām proviziju trim mēnešiem. Diez ko tas varētu nozīmēt? Man jau pašam liekas, ka ir viens liels biznesa projekts, kad kādi uz šo visu nopelnīs neiedomājamu kapitālu, bet cerams, ka maldos.

**– Vai ir jūtama kravu samazināšanās?**

– Mēs strādājam ar specifisku kravu – LNG, un šī krava ir vajadzīga, ir vai nav vīruss krastā. Kuģi joprojām nelabprāt iet pēc kravas uz Ķīnu, jo pēc Ķīnas apmeklējuma ir jāpaliek četrpadsmit dienas karantīnā. Protams, šis karantīnas laiks jau daudziem kuģiem paiet, esot ceļā.

**– Arvien vairāk informācijas ir par to, ka jūrnieki izjūt stresu neskaidrās situācijas dēļ un arī tāpēc, ka, līgumam beidzoties, netiek mājās. Vai arī uz tava kuģa ir jūtama spriedze un satraukums?**

– Tagad esmu Āzijas pusē, un te visu uztver mierīgi. Pašlaik atmosfēra uz kuģa ir normāla, jo visai ekipāžai līdz mājās braukšanai vēl diezgan daudz jāstrādā. Godīgi sakot, mēs esam pieraduši, ka šad tad jāpaliek ilgāk uz kuģa, un tad, ja strādājam ilgāk, nekā paredzēts līgumā, mums tiek izmaksātas labas kompensācijas. Visvairāk mums ir bažas par mājiniekiem, kuriem nekādi nevaram palīdzēt. Uz mana kuģa mehāniķis ir no Itālijas, un viņš par notiekošo Itālijā tiešām ir ļoti lielā stresā. Daudzi no apkalpes ir no Indijas un Filipīnām, un viņi visu uztver daudz savādāk. Arī tiem, kuriem nav ģimenes, stresa ir mazāk, nekā tiem, kuriem mājās ir bērni un vecāki jau gados. Bet pa dienu mēs visi esam nodarbināti savos darbos, tāpēc nemaz nesanāk pārlietu daudz domāt par to, kas notiek uz sauszemes. Darba pārtraukumā mazliet padiskutējam, kas un kā, bet tad atkal viss piemirstas. Vienīgais, par ko uztraucamies, ir mūsu ģimenes. Galvenais, lai mājās ar viņiem viss būtu kārtībā, pārējo piecietisim.■

Sagatavoja Anita Freiberga



Uldis Ozols.



## CILVĒKS AR BAGĀTU PIEREDZI UN FANTASTISKĀM ZINĀŠANĀM

**Profesionālo darbību beidzis viens no Ventspils ostas administrācijas dibinātājiem, zinošākajiem ekspertiem ostas lietās Latvijā kapteinis GUNTIS TĪRMANIS. Jūrai un ostai viņš atdevis sava mūža 53 gadus: 25 gadus kolhozam "Sarkanā bāka", kur izauga no kapteiņa ceturtā palīga līdz lielu zvejas traleru kapteinim un kolhoza priekšsēdētāja pirmajam vietniekam, un 28 gadus Ventspils brīvostas pārvaldei. Aptuveni desmit gadus viņš piedalījās Baltijas ostu organizācijas asamblejas darbā, kur veidojās daudzie kontakti, kas tik labi noderēja ostas ikdienas darbos, gan arī ļāva orientēties konkurentu biznesā. Vietnieka, bet vēlāk arī Ventspils brīvostas pārvaldnieka palīga pienākumus Tīrmanim vajadzēja apvienot ar svarīgiem pilsētas pašvaldības uzdevumiem: no 1997. līdz 2009. gadam viņš bija AS "Ventspils nafta" padomē, vēlāk valdē un arī "Latvijas kuģniecības" valdē. Nu Ventspils brīvostas pārvaldnieka palīgs Guntis Tīrmanis visas lietas nodevis savam pēctecim brīvostas mārketinga nodaļā.**

"Plaukti, kuros vēl nesen rindojās dokumentu mapes un vāki, kur glabājās plaša informācija par Ventspils ostas darbību Latvijas neatkarības gados, kā arī daudz citu ziņu par Baltijas jūras ostām, nu ir tukši, ja neskaita dažas ierāmētas kolektīva fotogrāfijas, uz darba galda – ziedi no pateicīgajiem partneriem par ilggadējo sadarbību, cienasts viesiem, kuri ienāk, lai paspiestu kapteiņa stingro roku un novēlētu viņam turpināt uzņemto dzīves kursu vēl daudzus gadus. "Gan jau pieradišu," mundri nosaka Guntis, atbildot uz jautājumu, vai neskums pēc darba." Tā par kapteiņa Gunta Tīrmaņa pēdējo darba dienu Ventspils brīvostas pārvaldē rakstīja laikraksts "Ventas Balss".

Laikrakstam "Ventas Balss" Guntis Tīrmanis stāsta, kā ar Ventspils pilsētas Tautas deputātu padomes 1992. gada 26. marta lēmumu nodibināts pašvaldības uzņēmums "Ventspils ostas administrācija" un pārvaldnieka amatā iecelts Alfrēds Mačtams, bet par pārvaldnieka vietnieku viņš, Guntis Tīrmanis. Pirms pilsētas Tautas deputātu padomes lēmuma tika izdots Latvijas Republikas Ministru Padomes 1991. gada 29. novembra rīkojums par to, ka Jūras lietu ministrijai kopā ar pilsētu tautas deputātu padomju priekšsēdētājiem Rīgā, Ventspilī un Liepājā jāizveido ostu administrācijas un kapteiņu dienesti.

Ventspilī ostas administrācijas dibināšana notika Tīrmaņa darba kabinētā, viņš toreiz bija Zvejas ostas kapteinis. Šajā amatā Tīrmanis nostrādāja





nepilnus divus gadus. "Tagad mums ir viena osta, bet padomju laikā bija divas – Jūras tirdzniecības osta un Zvejas osta," atceras Guntis. Zvejas ostas kapteinis vadīja tā saucamo Jauno zvejas ostu, Veco zvejas ostu un zivju konservu kombināta piestātnes, pie kurām regulāri pietauvojās refrižeratorskuģi, kas ienāca Ventspilī ar zivīm. "Tolaik no ostas zvejā katru rītu devās un vakarā atgriezās ap 300 vietējās flotes zvejas kuģu," atmiņās gremdējās Zvejas ostas bijušais kapteinis.



Guntis Tīrmanis.

Tīrmaņa darba grāmatiņā ir ieraksts arī par trim gadiem zvejnieku kolhoza "Sarkanā bāka" priekšsēdētāja pirmā vietnieka amatā. Tajā laikā kolhozs sāka pārdot mencas Dānijai un par nopelnīto valūtu uzbūvēja saldētavu. Tiesa, Tautas fronte toreiz izsprieda, ka valūtu Mačtams un Tīrmanis iebāzuši kabatā, bet zviedri saldētavu it kā uzcēluši par velti. To atceroties, Guntis smaida, bet toreiz viņi ar Mačtamu zaudēja savus amatus! Tiesa, profesionālis bez darba ilgi nepalika – viņu uzreiz uzaicināja kļūt par Zvejas ostas kapteini.

No jauna izveidotās Ventspils ostas administrācijas pirmais uzdevums bija pārņemt jūras kanālu ar visiem fārvarteriem, navigācijas iekārtām un zīmēm (bākas, bojas utt.) no padomju armijas. Tīrmanis atceras inteliģento un pret neatkarīgo Latviju lojāli noskaņoto kapteinleitnantu Petrovu, kurš pirms tam uzraudzīja jūras kanālu, un kanāla pārņemšana notikusi viegli, bez jebkādiem incidentiem. Ventspils brīvostas pārvaldē visus gadus Tīrmaņa pārziņā bija ostas noteikumi, ostas nodevas, šipčandleru, kuģu aģentu, bunkurēšanas kompāniju darbība, darbs ar stividorsabiedrībām, visa ostas statistika, par ko viņam ir apskaužamas zināšanas, turklāt ne tikai par Ventspils ostu, bet visām Baltijas jūras reģiona ostām.

Interesants laiks bija deviņdesmito gadu vidus un beigas, kad Latvijas ostinieki, protams, arī ventspilnieki, piedalījās starptautiskajās izstādēs, devās neskaitāmos komandējumos un biznesa braucienos uz Eiropas un Skandināvijas ostām, kur smēlās pieredzi ostu administrāciju darbībā, iepazīna ostu aprīkojumu. Pateicoties tieši Tīrmaņa aktīvai darbībai, 2000. gada augustā Ventspils ostā tika atklāta pirmā prāmju līnija, kas savienoja Ventspilī ar zviedru ostu Vestervīku.

Pēdējā darba dienā Guntis Tīrmanis pa sava nu jau bijušā kabineta logu ar skumjām noraudzījās uz tukšajām ostas piestātnēm. Tagad ostā jauna vadība, jauni speciālisti un jauna kārtība, tomēr jācer, ka Gunta Tīrmaņa zināšanas un pieredze vēl noderēs tagadējiem ostas darbiniekiem. ■



# LAIMES SPĒLE – NONĀKT PAREIZAJĀ KOMPĀNIJĀ UN IZVĒLĒTIES PAREIZO PROFILU

**Kapteinis AINĀRS VIMBA strādā Norvēģijas kompānijā “Stolt Tankers” un saka: “Tikai no malas šķiet, ka kapteinim ir viegls darbs. Īstenībā tā ir ļoti liela atbildība par ekipāžu, kuģi un kravu. Kad esi ticis kapteiņa amatā, saproti, cik viegli bija strādāt par vecāko palīgu! Lielākais pluss šajā profesijā – pamosties un esi darbā, nav jābrauc uz darbu! Kontrakti kļuvuši ļoti pieņemami – divus mēnešus strādāju jūrā un divus esmu mājās. Esmu kapteinis ķīmisko kravu tankkuģiem, ja gribētu pāriet darbā uz tankkuģa, kas pārveda gāzi, karjera būtu jāsāk labākajā gadījumā kā otrajam palīgam.”**

Izvēlēties jūrnieka profesiju Aināram Vimbam, šķiet, bijusi pati par sevi saprotama lieta, jo tēvs bija jūrnieks un dēlam tas jau bija ielikts gēnos. Tomēr pēc pāris gadiem padomju armijā Ainārs stāvēja lielā jautājuma priekšā – ko darīt? “Pēc skolas beigšanas jau nav tāda baigā vēlme un raušanās mācīties, tomēr kaut ko jau vajadzēja pasākt,” kapteinis ir atklāts. “Iestājos jūrskolā, kas atradās Kronvalda bulvārī. Vispirms gan devos uz Bezdēlīgu ielas jūrskolu, bet, kad ieraudzīju, ka tā pilnīgi ir armijas sistēma, no kuras tikko biju ticis laukā, sapratu, ka tā nu gan nebūs jūrskola, kurā mācišos. Tikai ne to!”

Tolaik gan visās jūrskolās bija militāra vai tāda kā pusmilitāra sistēma, tomēr neklātienē, kur bija nolēmis stāties Ainārs Vimba, tik traki nebija, bet, kad



Kapteiņa Vimbas kuģis “Stolt Kittiwake”.



Ainārs Vimba (pa labi) LJA 30 gadu jubilejas svinībās Ziemeļblāzmas kultūras pilī.

iestājeksāmeni jau gājuši pilnā sparā, nākusi ziņa – latviešiem pašiem būs savva Jūras akadēmija. “Man likās, ka netikšu iekšā, jo laiciņu tomēr nebiju turējis rokās mācību grāmatas, bet bija kursi, paveicās un tiku,” par savu iestāšanos akadēmijā stāsta Ainārs.

Vispār jau daudziem no pirmajiem akadēmijas studentiem ar mācībām īpaši labi neveicās. Ģertrūde Aniņa, kura bija viena no akadēmijas dibināšanas idejas autorēm un, protams, pēc tam arī pasniedzēja, 1989. gada septembrī savā dienasgrāmatā pauž visai nopietnas bažas – viņai esot sāpīgi skatīties, cik vājas zināšanas iestājeksāmenos uzrāda topošie studenti, viņiem neesot pat pamatzināšanu vispārizglītošajos priekšmetos. Tam, izrādās, ir bijis ļoti loģisks skaidrojums. “Ziņa par iespējam stāties akadēmijā nāca laikā, kad citur iestājeksāmeni jau bija beigušies, un visi, kas vēlējās mācīties, to jau darīja, tāpēc akadēmijā stājās tie, kuri citur nebija tikuši iekšā, lai nevajadzētu iet armijā,” atceras Ainārs. “Stājoties Jūras akadēmijā, pirmā un galvenā vēlme bija tikt vaļā no armijas, un apmēram puse no visiem to nemaz neslēpa. Bet, ja tagad, pēc entiem gadiem, paskatāmies, tad daudzi no tiem, kuri tolaik nemaz nedomāja iet jūrā, tagad ir aktīvie jūrniece, bet tie, kuri nāca ar apziņu kļūt par jūrniece, tagad nemaz tajā jūrā nestrādā. Viss mainās. Kad sākās Atmodas laiks, daudzi puīši, kas bija iestājušies jūrniece mācību iestādēs Krievijā, nāca uz akadēmiju.”

Kad jautāju, kāpēc krievu puīšiem ar mācīšanos gāja labāk nekā latviešiem, par ko savās piezīmēs raksta arī pasniedzēja Aniņa, Ainārs saka, ka tas ir bijis tikai loģiski. “Akadēmija jau bija atvērta uz Kaļiņingradas jūrskolas bāzes, viss joprojām notika krievu valodā, tātad krievu puīši mācījās savā dzimtajā valodā, bet



daudziem latviešu puisiem tā bija gluži vai ķīniešu ābece. Man tā nebija, jo es biju izgājis armiju," saka Kapteinis Vimba. "Tomēr viegli negāja, jo mēs studijas akadēmijā sākām no tā punkta, kad nebija pilnīgi nekā, no nulles. Toreiz neviens – ne mēs, studenti, ne pasniedzēji nezinājām, uz kuriem ejam un kas vispār būs. Ceļojām no vienas vietas uz otru. Iesākām Birznieka Upīša ielā, tad vienu brīdi bijām Tehniskās universitātes, tolaik Politehniskā institūta, telpās, arī Raiņa bulvārī, līdz nonācām Kronvalda bulvārī, arī mācību līdzekļi tikpat kā nebija pieejami, tāpēc pirmos divus gadus praktiski mācījāmies tikai fiziku un matemātiku."

1990. gada vasaras sesijā tūlīt pēc Jāņiem, 25. jūnijā, bija jākārto eksāmens komunistiskajā vēsturē. Tagad Ainārs iesmej, atceroties, kādi pēc līgošanas puisi nākuši uz eksāmenu, bet, vai toreiz nākuši smieklī, to gan vairs neatceras. "Man tā komunistiskā vēsture bija pie vienas vietas, neviens taču to visu nelasīja, nevienu tas neinteresēja. Tas bija laiks, kad viss mainījās, bija Atmoda. Pasniedzējs Jānis Goris toreiz teica: kurš vēlas saņemt trijnieku, dodiet ieskaīšu grāmatiņu."

Uz jautājumu, vai pēc tam, kad 1991. gadā Latvija atguva politisko neatkarību, akadēmijā viss mainījās, Ainārs atbild noliedzīgi: "Ja godīgi, tad nekas nemainījās. Bija pasniedzēji, kuri turpināja mācīt krievu valodā un nevienu vārdu nevarēja pateikt latviski. Angļu valoda visiem bija vāja. Arī es skolā angļu valodu mācījos, bet neiemācījos, jo domāju, kam man tā būs vajadzīga. Viss mainījās, kad pēc 3. kursa biju praksē uz holandiešu rīfera: tu tur esi viens ar savu dzimto valodu, un nav citas izejas, ir jārunā angļiski. Pēc prakses bija pavisam cita lieta. Angļu valodas pasniedzēja Mārīte Sausā man jautā, vai esmu dabūjis kādu tableti vai šprici, ka tā runāju angļiski."

## PIRMĀ PRAKSE "SEDOVA" MASTĀ

1990. gada 24. novembrī pirmie akadēmijas studenti devās savā pirmajā jūras praksē uz leģendārā burinieki "Sedovs". Lai gan Latvijā jau bija pārmaiņu laiks ar visām noskaņām, emocijām un batālijām, dzelzs priekšgars vēl nebija kritis un uz prakses kuģa kapteiņa vecākais palīgs regulāri noturēja politinformāciju. Puiši praksē bija septiņdesmit dienas un pilnīgi neko nezināja par janvāra notikumiem, barikādēm un nogalinātajiem. "Mēs jau neko nezinājām par to, kas notiek reālajā dzīvē. Ķertrūde vēlāk teica, ka sūtījusi mums telegrammas, lai mēs zinātu, kas notiek Latvijā, bet tās jau līdz mums nenonāca. Tolaik pirms prakses vēl bija jāpilda anketas, savā anketā neslēpu, ka mans tēvs bija izsūtītais, tāpēc īsti nemaz necerēju tikt jūrā. Pasniedzēji saķēra galvu, bet, ja to neuzrakstītu, būtu vēl sliktāk. Mans tēvs bija izsūtīts uz ziemeļiem, uz desmit gadiem, tur viņu uzlika uz buksiera un teica: še, ņem un brauc. Kad tēvs sodu bija izcietis, viņš tur palika un nostrādāja vēl vienu gadu."

No kuģu vadītāju grupas 2. kursa kursanta Aināra Vimbas dienasgrāmatas: "24. novembris. Ap plkst. 15 atstājām Rīgas zvejas ostu. Tikko izejam līcī – pirmā buru trauksme. Uzvelkam augšējās un apakšējās marsrājas buras. Laiks



nepatīkams – drēgns un līst. 25. novembris. No paša rīta trauksme – rāju pārvilkšana uz otro balzi. Kuģis jau krietni apledojis. Vēlāk mēģinām savākt buras – neizdodas, jo rājas un vantis ir vienā ledū. 27. novembris. Pēc brokastīm buru trauksme – uzvelkam taisnās buras. Pūš vējš, “Sedov” šūpojas Baltijas jūras viļņos. Pēc pusdienām mācāmies siet mezglus. 1. decembris. Ieejam Malmē. Ir pāris sagaidītāju, tā sauktie “Sedov” draugi. Pēc brokastīm mums atļauj doties uz pilsētu. 24. janvāris. Esam jūrā tieši divus mēnešus. Eksāmenu nolika visi. Vakarā iepūš spēcīgs vējš, jānovāc visas buras. Piedevām sāk snigt. Viss tomēr beidzas laimīgi, neviena bura netiek saplēsta. 1. februāris. Ieejam Jaltā. Pirmā prakse beigusies, izlidojam uz Rīgu.”



Burinieks “Sedov”.

Ainārs Vimba ir bijis cītīgs rakstītājs, jo viņa dienasgrāmatā var izlasīt par itin visām septiņdesmit prakses dienām: par gandrīz katras dienas buru trauksmēm, vēju, draņķīgo laiku, arī sauli, dreifēšanu bezvējā un norīkojumiem pie stūres, par kāpšanu mastos, klāja beršanu un kuģa krāsošanas darbiem, par zivju tefteliem pusdienās, kas nemaz nav bijuši tik slikti, par Maskavas televīzijas programmas un videofilmu skatīšanos, par sporta svētkiem, sauļošanas un pirmajiem soļiem uz kapitālistu zemes. Pēc trīsdesmit gadiem, stāstot par pirmo jūras praksi, Ainārs ar smaidu atceras, kā pirmo reizi kāpis sešdesmit četrus metrus augstajā “Sedova” mastā. “Vispirms bija jākāpj uz pirmās rājas. Ceļi trīs. Mazliet pakāpelējām, iepazīnām burinieku, bet, kad jau gājām uz Tallinu bunkurēties, laiks bija draņķīgs, reizē gan lija, gan piesala. Buras bija apledojušas, un rājas bija apledojušas. Kapteinis saka, ka mums vajadzētu tikt galā ar burām. Lai gan tā pavisam strikti viņš nevarēja likt mums kāpt augšā, tomēr neviens cits jau arī nenāks un to nedarīs. Tie, kuriem iekšas turēja, kāpa augšā, es arī kāpu. Mums bija noteikts, ka nedrīkst vilkt cimodus, jo ar tiem vēl vairāk slidēs rokas. Kamēr tu kāp augšā, tu jau nemaz nevari drošības jostu izmantot, tikai tad, kad esi ticis līdz augšējai rājai, vari piesprādzēties. Dažreiz man jautā, vai tā bija vīrišķības pārbaude. Zināmā mērā, protams, bet vispār jau tas bija darbs, ko vienkārši vajadzēja paveikt.”



Kapteinis Vimba atzīstas, ka visus gadus pēc Jūras akadēmijas beigšanas savā augstskolā ne reizes nav iegriezies, bet kursa puīši gan katru gadu cenšas pie viņa sapulcēties. "No mūsējiem seši esam aktīvie jūrniece, visi esam tikuši līdz kapteiņa amatam, Arvis tagad ir vecākais palīgs, jo uz kādu laiku bija aizgājis krasta darbā, bet pēc krīzes atkal atgriezās jūrā."

Pirmais izlaidums Latvijas Jūras akadēmijā bija liels notikums visai jūrnieceības saimei, īpaši tiem, kuri šo augstskolu cēla uz latviešu jūrnieceības izglītības idejas pamatiem. Emocionālākie mēdz šo notikumu dēvēt par epohālu, bet pirmā izlaiduma absolventam Aināram Vimbam ne ar ko epohālu tas nesaisītās – puīši gāja cauri grūtībām, gāja cauri mācību procesam, ieguva izglītību un saņēma izglītības dokumentu.

## KARJERA KĀ PĀRBAUDĪJUMS

Patiesībā katrs jūrnieceiks varētu vēlēties tik veiksmīgu karjeru kā kapteinim Aināram Vimbam – bija vajadzīgi tikai septiņi gadi, un viņš jau stāvēja uz kapteiņa tiltiņa. "Tā bija arī veiksmē, bet tie bija gadi, kad bija ļoti liels jūrnieceiku trūkums. Divus kontraktus nostrādāju kompānijā "Stolt" par trešo palīgu, bet, tā kā kompānijai bija tikai trīs kuģi, kāpt pa karjeras kāpnēm vienkārši nebija iespējams, jo nebija brīvu vietu, tāpēc, lai normāli varētu virzīties uz priekšu, mani aizsūtīja uz citu kompāniju, kur ļoti ātri, jau otrajā kontraktā, kļuva par vecāko palīgu. Te nu gan jāpiebilst, ka ir kāda nianse: šo kompāniju nekādā veidā nevarēja salīdzināt ar "Stolt". Būtībā darbs uz šīs kompānijas kuģa bija murgs, bija 1997. – 1998. gads, bet te joprojām valdīja padomijas gars. Es nesapratu, kā vispār tā varēja strādāt, un, ja vēl salīdzināja ar "Stoltu", kur bija ļoti augsti standarti, tad darbs te bija kā nakts pret dienu, un es sapratu, ka tur nav paliekama vieta, tur nav aršana. Nu, paklau, atnāk superintendants un jautā, cik man to skrūvju vajag, lai saskrūvētu cauruli, es atmetu ar roku – man neko nevajag, un aizgāju no turienes projām. 1999. gadā tiku atpakaļ uz "Stoltu", bet tikai par otro palīgu, kā jau teicu, tur bija citi standarti. No "Stolta" tu vari aiziet uz jebkuru kompāniju un tiksī paņemts ar atplestām rokām."

Mums te krastā visiem šķiet, ka kļūt par kapteini – tas nu gan ir lidojums, bet Ainārs atceras, ka par kapteini kļuvis gandrīz piespiedu kārtā, tā sakot, brīvprātīgi piespiedu kārtā. Kapteinim vajadzēja norakstīties no kuģa, bet maiņas nebija, un viņš teicis Aināram – būsi kapteinis, un viņam nav bijis, kur sprukt.

"Atceros, ka trīs dienas man tā sāpēja galva, domāju, ka beigas klāt. Bija milzīgs stress un pārdzīvojums. Hjūstonā kļuva par kapteini, un vienīgais labums bija tas, ka paliku uz tā paša kuģa, par kuru lieliski visu zināju."

**– Jūrnieceības sabiedrība toreiz tik ļoti lepojās – Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolvents kļuvis par kapteini. Ko nozīmē – vienā dienā tu pēkšņi esi kapteinis?**



– Pilnīgi viss mainās. Darbi un uzdevumi ir pavisam citi, par atbildību nemaz nerunājot, labi vēl, ka arī vecākais palīgs palika uz kuģa. Man bija ārkārtīgi smagi, bet tā jau vienmēr ir, kad cilvēks iesāk kaut ko jaunu. Pirmais ir satraukums, un tāds pat satraukums ir tad, kad nākas nomainīt kuģi. Arī šādas pārmaiņas esmu piedzīvojis, kad kompānija pārdeva kuģi, uz kura strādāju. Tā vietā nāca tāds pats, un tomēr tas jau bija pavisam cits kuģis, kur viss bija jāapgūst no jauna. Arī tagad, kad pēc atvaļinājuma atkal iešu uz jauno kontraktu, būs nepieciešamas kādas divas dienas, lai visu pārlūkotu un ielietu ritmā, arī sakārtotu dokumentāciju, un tas nekas, ka uz kuģa viss ir zināms un pazīstams.

**– Vai arī cilvēki ir zināmi un pazīstami, varbūt kopā ar tiem jau ir strādāts? Droši vien liela nozīme ir arī, piemēram, mehāniķu departamentam?**

– Viss ir atkarīgs no cilvēkiem, speciālistiem, ar kuriem noslēgts darba kontrakts. Ļoti jūtamas ir arī nacionālās īpatnības, vecuma īpatnības un arī agrāko formāciju atstātās iezīmes. Ticiet man, darbā un sadzīvē tās ir ļoti jūtamas, un jo īpaši to var teikt par tiem speciālistiem, kuri auguši, skolojušies un arī strādājuši padomju sistēmā. To, kas cilvēkā gadu gadiem krājiens un kļuvis par viņa dzīves kredo, nekas un neviens nevar mainīt. Piemēram, piecpadsmit gadus strādāju kopā ar vecāko mehāniķi, pēc tautības horvātu, un tas bija sapnis, nevis darbs. Mēs sapratāmies bez vārdiem, nekādu problēmu, viss, kas nepieciešams, tika izdarīts vislabākajā veidā, nekādu lieku jautājumu vai atrunāšanās: to tā nevar, kāpēc tā vajag un tamlīdzīgi. Cilvēku mentalitātei ir milzīga nozīme, un noslēgtā vidē uz kuģa tas ir vēl jo spilgtāk izjūtams. Un vēl ir ļoti svarīgi, kādā informatīvajā telpā dzīvo cilvēks un kādas prioritātes izvirza, taču viens, ko esmu sapratis, ka labākā politika ir nediskutēt par politiku.

**– Kāds no kapteiņiem reiz stāstīja, ka no cilvēka mentalitātes ir atkarīgs, kā ar viņu jārunā, lai tiktu saprasts. Reizēm pieklājīga aicinājuma formā teiktais netiek sadzirdēts, bet kuģis taču mēdz būt tik daudz nacionāls, kā saprast, ar kuru un kā ir jārunā?**

– Kuģis tiešām ir daudznacionāls. Ir raibs un iet raibi. Let jautri (kapteinis Vimba tā zīmīgi smaida un šupo galvu). Patiesībā jau reizēm ir arī grūti, teiksim, ja viens no apkalpes iekrāsojies varavīksnes krāsās. Pie manis atnāk filipīnietis pavārs sūdzēties, ka tas viens esot viņu aizticis, un man par šo jautājumu ir jārunā, es to nevaru atstāt pašplūsmā, bet cilvēks man saka: es taču neko tādu nedaru... Smejoties jau var teikt, ka ir labi, ja šīs orientācijas cilvēks atrod sev pāri, tad viss ir kārtībā, miers mājās (kapteinis nosmej), bet ja viņš ir viens...

**– Tad viņš meklē pāri...**

– Apmēram tā, bet pamatā jau visi tie cilvēki ir zināmi. "Stoltā" ir tā saukta dzeltenā flote – lieli tankkuģi, kas strādā tālajos reisos, un melnā flote – ne tik lieli kuģi, kas strādā Eiropā, un vieni un tie paši filipīnieši jau pa tiem kuģiem grožas.

**– Vai nav bijusi vēlme no melnās flotes, uz kuras strādājat, pāriet darbā uz dzelteno floti?**



– Esmu jau arī tālajos reisos pastrādājis, bet tur kontrakta ilgums ir 4+1, bet šeit 2+2 mēneši, un man tas ir ļoti svarīgi. Kontrakta ilgums ir ļoti motivējošs faktors.

**– Gana daudzi gadi jau nokuģoti, vai nav piezagusies doma meklēt darbu krastā?**

– Es pats un arī mana ģimene esam pieraduši pie tās algas, ko nopelnu, strādājot jūrā, tāpēc tagad būtu grūti pierast pie citiem noteikumiem. Vispirms jāizaudzina un jāizskolo bērni, jātiek galā ar kredītu, un tad varbūt varētu sākt domāt. Bet kontrakts 2+2 mēneši ir ļoti *okay*, vienīgais, kas nomāc, ir rudens vētras, kas Ziemeļjūrā trako no novembra līdz februārim. Tas tiešām ir diezgan nomācoši, vēl jo vairāk tāpēc, ka kuģi nav no lielajiem, un tur šo viļņošanos ļoti jūt. Bet, ja tā parēķina, tad pusi no kontrakta mēs pavadām ostās, jo mums jau tie pārgājieni nav gari un ir regulāras ieešanas ostās.

**– Tas nozīmē, ka praktiski divus mēnešus jūs nenokāpjat krastā?**

– Tieši tā. Mēs kursējam kā tramvajs: Antverpene – Hamburga, izkraj, iekraj, ostā maksimums pavadām divdesmit stundas. Eiropā visas ostas ir ļoti līdzīgas gan drošības, gan servisa, gan visos citos aspektos, bet, ja gadās iet, piemēram, uz Maroku, tad tā jau ir Āfrika, un tur ir pavisam citi standarti, no tevis visu laiku kaut ko prasa, kaut vai cigaretes, un to prasa gan loči, gan arī citi dienesti, bet tagad, kad ieviestas *antiraideru* prasības un tu viņiem atbildi “nē”, kafiju, lūdzu, bet neko vairāk neprasiet, tad ir baigā neizpratne: kā nē?!

**– Teicāt, ka jūsu kuģis kursē gluži kā tramvajs, vai tiesa, ka jūras ceļi ir stipri vien noslogoti?**

– Man dažreiz jautā, kā tas var būt, ka ūdens plašumos saduras divi kuģi? Tādos gadījumos saku: atver “Marine Traffic” un paskaties, kāda ir reālā aina! Jūrā ir tikpat intensīva kustība kā uz Jūrmalas šosejas. Mans kuģis ir lieliski manevrētspējīgs. *Diesel electric* – tas izsaka daudz, tāpēc mēs varam strādāt arī ar mašīnu, ja vajag, varam mainīt kursu, nomest ātrumu, un tie ir ļoti pozitīvi kuģa parametri, jo īpaši strādājot Eiropā, kur nepieciešams manevrēt. Ja man saka – jūras plašumi, tad man jājautā – kādi plašumi?

**– Ja jau jūrā pietrūkst plašuma, ko lai dara cilvēks tik ierobežotā teritorijā kā kuģis? Tas droši vien psiholoģiski nav viegli.**

– Uz kuģa jāveido tāda atmosfēra, lai cilvēki justos labi un komfortabli, lai viņiem nenāktu virsū *melnie*, lai visi būtu draudzīgi. Senāk pret kapteini bija pamatīgs respekts, bet uzskatu, ka tas nav normāli, ja kapteinis atnāk uz tiltiņa, un visi jau trīc un dreb. Bet ne jau viss vienmēr sanāk, reizēm ir tādi kadri, ar kuriem ir ļoti grūti vai pat neiespējami strādāt. Reizēm atsūta tādu speciālistu, ko par speciālistu būtu grūti dēvēt. Ļoti vāji sagatavoti ir Ukrainas jūrnieki, un tu divus mēnešus centies viņus vilkt. Filipīnieši, piemēram, strādā sešus mēnešus uz kuģa un tad vēl pajautā, vai nevar pagarināt kontraktiņu, jo viņiem ļoti liela nozīme ir finansiālajai pusei. Ar filipīniešiem nekad arī nav garlaicīgi:





*Filipino radio* vienmēr kaut ko jaunu ziņo, tas zina visu. Kapteinis vēl nezina, bet *Filipino radio* jau ziņo, kas brauks, kas nāks, kas būs, ko mainīs. Ja man jāizvēlas, ko labāk ņemtu uz kuģa strādāt, es teiktu, ka filipīnieši, jo ukraiņiem ļoti līdzīgi velkas tas postsociālisms, padomju sistēma, pat tiem, kuri nav no vecā kaluma. Laikam tāda mentalitāte. Ar filipīniešiem varbūt ir cita problēma – viņi nedarīs neko vairāk, tikai to, ko būs viņiem teicis darīt. Šeit ir nokrāsots, bet kāpēc te nenokrāsoji? Man to neteica. Bet vai tad tu neredzi, ka arī te ir jānokrāso? Viņš to izdaris bez vārda runas, bet tikai tad, ja parādīs ar pirkstu.



Ainārs Vimba.

“Stoltam” ir arī kadetu programma, bet Jūras akadēmijas kadetus, šķiet, vairs neņem, jo pēdējā laikā nāk vjetnamieši, un tas visdrīzāk ir saistīts ar izmaksām. Bet kadeti jau visi ir līdzīgi, lielākā daļa no tiem par darbu izrāda interesi, arī juniori tiecas uz augšu, kamēr tiek līdz otrajam palīgam, tad apstājas – viss it kā ir sasniegts. Un varbūt arī ir pareizi, esmu pārliecināts, ka visiem nemaz nevajag būt kapteiņiem. Reālā dzīve rāda, ka daudzi kapteiņi nemaz *nevelk*: gan tāpēc, ka, iespējams, nav dots talants, varbūt ir nepietiekama izglītība, bail pieņemt lēmumu, visu uztver ar stresu, nespēj komunicēt ar apkalpi. Bet komunikācija ir neizbēgama, tieši tāpat kā lēmumu pieņemšana. Apkalpe ļoti novērtē, ja kapteinis kādu brīdi ir bijis kopā ar viņiem arī atpūtas laikā, vienmēr jau var arī kopā ar komandu padziedāt karaoki, kaut gan tagad, kad ir ierobežots alus patēriņš, karaoke tiek dziedāta arvien retāk. Alus jau pilnīgi nav aizliegts, bet, ja tu aprēķini, kad vari atļauties iedzert alus kausu, saproti, ka tas ir ļoti sarežģīti, jo divpadsmit stundas pirms ostas – nedrīkst, tik un tik stundas pēc – arī nedrīkst, tad un tad – arī ne, un iznāk, ka faktiski jau nekad nedrīkst. Nezinu gan, vai šīs prasības ir adekvātas, jo džekiem taču pēc smaga darba vajadzētu aiziet arī padziedāt un izdzert to alus kausu, ir nepieciešams relakss, nevar visu kontraktu kā robots strādāt. Kompānijās, kur ir sausais likums, apkalpes locekļi nereti aiziet krastā un *piemaujas* kā lopi, un ko tu ar viņiem darīsi? Vēl kādā citā kompānijā, kur bija sausais likums, kāds bija iedzēris metanolu, un viss. Tad jau labāk, lai alus uz kuģa ir legāli.



## PRASĪBU GŪSTĀ

– Par milzīgo birokrātiju, šķiet, kuģu virsnieki jau paguruši runāt, un kapteinis ir tā persona, uz kuras pleciem sagulst itin viss: gan tas, ko pielēmušas starptautiskās institūcijas, gan arī katras atsevišķās kompānijas un krasta departamentu prasības.

– Nemitīgas prasības ir realitāte. Rīts parasti iesākas ar to, ka tu sēdies pie datora un raksti visas tās ziņas, ko no tevis gaida. Protams, dienas sākas atšķirīgi, ja esi ostā vai krastā. Ja ostā, tad jau savlaicīgi jāaizsūta visi nepieciešamie dokumenti uz nākamo ostu. Un paralēli ikdienas darbam visu laiku ir prasība, lai nemitīgi notiktu instrukcijas un tiktu stāstīts, kas un kā jādara. Bija gadījums, kad notika kārtējais tā sauktais mītiņš, kurā stāsta visu par loču trapiem, kā jāsien klāt, parāda bildes. Liekas, saprot, viss labi, bet otrā dienā viņš sien un sasien pavisam greizi. Hallo, kas tas ir, par ko mēs vakar runājām?! Bet krasta departaments tikai visu laiku uzstāj: jums jānāca, jāstāsta, bet, ja cilvēka smadzeņu cietais disks jau ir pilns ar visām tām prasībām un vairs neņem pretī, ko tad darīt? Varbūt krasta dienestam ir ar šīm lietām jānodarbojas, jo es to nespēju.

Kas attiecas uz mācību trauksmēm, tās gan reāli katru nedēļu notiek, ir saraksts un grafiks, pēc kura šīs mācības notiek. Ja tās nebūtu, tad, nedod dievs, kaut kas notiku, un neviens nezinātu, ko darīt. Savukārt *Port State Control* pārbauda, vai mācības ir bijušas un vai apkalpe spēj atbildēt uz jautājumiem. Lai gan intensīvā kuģošanas grafika dēļ mācību grafiku nemaz nav tik viegli ievērot, tas jādara, un mēs to darām. Reizēm tomēr nesaprotu, kad, piemēram, var sarīkot mācības, lai nolaistu glābšanas laivu. Ieej ostā, prasi atļauju, bet osta neļauj, taču man pēc SOLAS prasībām tas ir jādara. Jūrā arī to izdarīt nevar. Pēc noteikumiem glābšanas laivai trijos mēnešos reizi ir jābūt ūdenī un vienreiz gadā *free-fall*, bet, ja glābšanas laiva ir divdesmit gadus veca un divdesmit reizes mesta ūdenī, tad divdesmit pirmajā reizē tā var izjukt, taču to neviens neuzklausa, jādara, un viss.

## JĀDARA. UN VISS

Lai gan kapteinis Vimba kopš 1999. gada strādā uz kompānijas "Stolt" kuģiem, kura vienmēr ir augstu kotējusies jurnieku aprindās, pēdējā laikā viņam prātā ienākusi doma, ka, ļoti iespējams, ja LSC, kas pa vecam ir "Latvijas kuģniecība", kur pēc akadēmijas beigšanas tolaik vēl jaunais speciālists nostrādāja vienu kontraktu, tagad piedāvātu divu mēnešu kontraktu, viņš, visticamāk, to izmantotu. Lai gan "Stoltā" joprojām ir motivējošs atalgojums, dažas nianšes reizēm liek pārdomāt visus plusus un mīnus. Kā atzīst Ainārs Vimba, laimes spēle ir nonākt pareizajā kompānijā un izvēlēties pareizo profilu, uz kādiem kuģiem strādāt. "Es izdariju pareizu izvēli, bet negribētu radīt maldinošu priekšstatu – atalgojums tāpat vien netiek maksāts. Uz šiem kuģiem ir ļoti smags darbs, tas ir visgrūtākais un visbīstamākais darbs, bet kas teicis, ka jābūt viegli?" ■

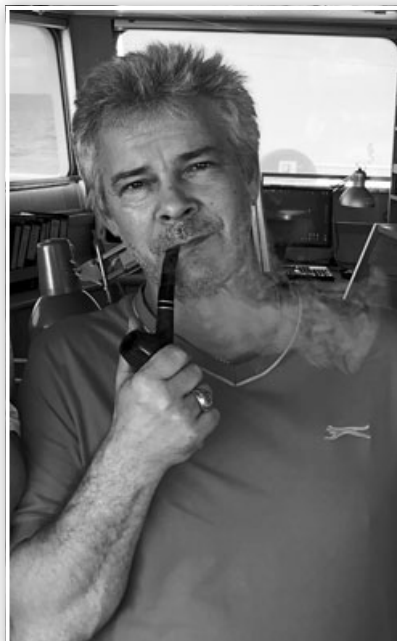
Anita Freiberga



# VISS IR IESPĒJAMS, VAJAG TIKAI GRIBĒT

Saruna ar IMANTU NARTIŠU klātienē notiek pirmajā dienā pēc ārkārtējās situācijas izsludināšanas Latvijā Covid-19 pandēmijas dēļ. Viņš tikai pirms dažām dienām atgriezies no reisa, un kas zina, kā būtu bijis, ja kādu nedēļu reiss būtu aizkavējies. Tad, iespējams, vēl tagad nebūtu ticis mājās kā daudzi citi mūsu jūrnieceki. Lai gan pēdējā reisā Imants pildīja kapteiņa vecākā palīga pienākumus, viņam ir nokārtoti visi nepieciešamie dokumenti, lai kāptu uz kapteiņa tiltiņa. Pus pa jokam Imants saka, ka stiepj garumā laiku, pirms stāties pie kapteiņa pienākumiem, jo viņa tēvs, jūrniecības sabiedrībā labi pazīstamais kuģu vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs, esot nosolījis dzīvot tik ilgi, kamēr dēls kļūs par kapteini. “Tēvam jau nav diezin cik labi ar veselību, tāpēc es attālinu savas kapteiņa gaitas, lai noturētu viņu ilgāk šajā pasaulē. Vēl esmu ar mieru kādu laiku pastrādāt par kapteiņa palīgu un ceru, ka tēvs turēs doto solījumu,” Imants smaida, tomēr piebilst, ka patiesībā jau gaida savu kuģi. “Kas to zina, kad un kā atnāks tas mans kuģis. Šogad manai kompānijai, es strādāju pie vāciešiem, būtu jāpieņem vairāki kuģi, bet kad tas varētu notikt, pagaidām nav zināms, īpaši jau tagad ar to Covid-19 paniku un ažiotažu neko nevar paredzēt.”

Jautāju, vai psiholoģiski viņš ir gatavs būt kapteinis, un, mazliet padomājis, Imants atbild: “Domāju, ka jā. Pēdējā kontraktā uz kuģa atnāca jauns kapteinis, un es pilnībā saprotu to kompāniju politiku, kuras uzskata, ka gadījumos, kad uz kuģa ir jauns kapteinis, kapteiņa vecākajam palīgam ir jābūt ar pieredzi, un arī otrādi. Varu teikt, ka jaunais kapteinis, kurš



Imants Nartišs.



atnāca, ir labs un ar laiku būs ļoti labs kapteinis, bet tagad viņš vēl ir jauns, vēl nav aplauzies un savā praksē dabūjis pa ausīm, tāpēc ir entuziasma pilns, vēlas kaut ko pārkāpt un tamlīdzīgi. Pieredzējis vecākais palīgs ir vajadzīgs, lai atvēsinātu jauna kapteiņa sakarsušo galvu, lai būtu, kas piebremzē, pastāsta, kas ir kas. Kapteinis nāca no citas flotes un cita kuģu tipa, tāpēc jaunais kuģis viņam bija jāiepazīst un jāsaprot. Un es kapteinim palīdzēju to izdarīt, pastāstīju par ķīmijas tankkuģa īpatnībām, specifiskāciju, arī par to, ka šeit viss nenotiek tā, kā tas notika uz kuģa, kur viņš bija vecākais palīgs. Pēc reisa jau šķirāmiem kā ļoti labi draugi. Viņš kā cilvēks un arī kā kapteinis atzina, ka nopietni esot pārdomājis mūsu daudzās sarunas. Pāris reizes gan bijām nonākuši līdz strīdam, bet beigās jau viss bija labi.”

**– Tev pašam ceļš uz jūru, jūras karjera un viss šis process nav bijis rozēm kaisīts, lai gan šķiet, ka citu ceļu un citu profesiju tu nemaz nebiji tiesīgs izvēlēties, jo jūrnieku dinastija taču jāturpina.**

– Nē, nē, tā gluži nav. Pēc Salacgrīvas vidusskolas pabeigšanas iestājos Lauksaimniecības akadēmijā Jelgavā ar paaugstinātu stipendiju. Otrā kursa vidū brīvlaikā uzprasījos pie sava krusttēva Jāņa Mazuļa uz kuģa par matrozi, jo kā jau katram normālam studentam bija vajadzīga nauda. Tas bija zivju apstrādes kuģītis, kas aptuveni uz divām nedēļām gāja reisā pa Baltijas jūru, piedzina rūmes ar zivīm un brauca mājās. Tā kā krusttēvs vienu matrozi par dzeršanu bija norakstījis no kuģa, mani paņēma, un divas nedēļas ievilkās uz gadiem četriem pieciem. Ar to mans ceļš uz lauksaimniecību bija beidzies, sapratu, ka traktorists tiešām nebūšu. Kad no otrās klases matroža aizgāju līdz bocmanim, apņi-ka fizisks darbs un es iestājos Jūras akadēmijā.

**– Salīdzinājumā ar citiem čaļiem tu jau biji diezgan solidā vecumā, biji tāds kā pāraudzenis.**

– Stipri biju pāraudzenis, jo tad, kad stājos akadēmijā, man jau bija divdesmit pieci gadi, ielēcu pēdējā vagonā. Inese Vaičikūne, kas toreiz strādāja par rektora Bērziņa sekretāri, paskatās manos papīros un saka, ka it kā jau par vēlu. Tomēr formāli 1. septembrī, kad sākās mācības, man bija divdesmit četri gadi, divdesmit pieci palika 7. septembrī.

**– Vai akadēmijas laikā ar gados vecākā tiesībām mēdzi stūrēt jaunākos?**

– Nebūt ne. Ja teiktu, ka es kādu stūrēju, tas būtu pārspilēti, jo mums bija un arī tagad ir labas attiecības. Mācījies kopā ar tādiem čaļiem kā Benefelds Andris, Rusiņš Jānis, Gundīķis, vēl daudziem citiem, no kuriem daļa strādā jūrā, bet citi atraduši darbu krastā. Piemēram, Benefelds ir liels priekšnieks – superintendants kompānijā, Sveta strādā Jūrnieku reģistrā. Var teikt, ka mūsējiem ir bijusi veiksmīga karjera, jo visi atraduši savu vietu dzīvē. Izglītība, ko dod Jūras akadēmija, ir laba, par to paldies akadēmijai, visiem pasniedzējiem, īpaši Šteinertam, Elsbergam un Bērziņam. Protams, ir lietas, kas apgūstamas tikai



Gunārs un Imants Nartiši.

praktiskajā darbā, bet teorija ir bijusi labā līmenī. Ja skatāmies uz tiem studentiem, kuri tagad nāk praksē, tad aptuveni trīsdesmit procenti ir tādi, kas tiešām radīti jūrai, kā saka, ar dzirkstelīti, kuri var uzdot tik daudz jautājumu, ka uz tiem apnīk atbildēt. Bet tai pašā laikā tie ir gudri jautājumi, no kuriem arī tu pats vari ko jaunu iegūt un reizēm pat pievērs uzmanību lietām, kas pagājušās garām nepamanītas. Jaunais nāk ar svaigu skatījumu. Kad Andra Benefelda krustdēls pabeidza Jūras akadēmiju, viņš tam teica, un to pašu es saku arī savam dēlam: kā aiziesi jūrā, tā dzīve nostabilizēsies. Uzreiz. Jūrā tiek aizmirstas visas problēmas, tu dzīvo sev, piedevām tu vari izbraukt visu pasauli un vēl naudu saņemt, bet materiālais nodrošinājums dod brīvības sajūtu. Tēlaini sakot, uz krasta lietām es skatos no malas, paies krasta atvaļinājums, un manis te vairs nebūs.

**– Bet pašam pēc akadēmijas beigšanas tev ir bijušas dažādas pieredzes – darbs jūrā un darbs arī krastā.**

– Vispirms gāju jūrā, strādāju gan uz “Latvijas kuģniecības” banānniekiem, gan sauskraļniekiem, un, kad nākamajā reisā jau vajadzēja iet par vecāko palīgu, Gunārs Šteinerts mani uzaicināja strādāt Jūras administrācijā un pamēģināt krasta darbu. Tā arī administrācijā nostrādāju četrus gadus.

**– Kāpēc vispār nāca šāds piedāvājums?**

– Tieši tāpat kā tagad, arī toreiz Jūras administrācijā bija nepieciešami ostas valsts kontroles speciālisti, jo tās algas, ko saņem krastā, protams, nevar konkurēt ar algām, ko saņem jūrā. Kad vēl strādāju Jūras administrācijā, bija tāda diskusija, ka inspektoriem jāmaksā vismaz otrā, ja ne kapteiņa vecākā palīga, alga,



lai šim darbam piesaistītu labus speciālistus. Tikai laba darba samaksa spēs trīsdesmit piecu četrdesmit gadu vecus speciālistus, kuri jau pilnībā izbaudījuši jūras dzīvi un ieguvuši reālu pieredzi, piesaistīt krasta darbam. Un tikai pieredzi ieguvuši speciālisti spēj pilnībā izprast un analizēt valsts noteiktos krasta dienesta darbus. Tikai tie ostas valsts kontroles inspektori var profesionāli veikt savus pienākumus, kuri lieliski izprot lietas būtību, pārzina kuģa uzbūvi, zina, kā kuģis strādā, tai skaitā arī to, kā tas funkcionē no iekšpuses. To visu nezino, šo darbu veikt nav iespējams, nevar atrast būtiskus un kuģošanas drošībai svarīgus trūkumus. Jā, var atrast, kur nolupusi krāsa vai vēl kādu trūkumu, kas uz kuģošanas drošību nekādu iespaidu neatstāj, un sameklēt ailīti, kurā šo trūku-



mu ierakstīt. Kamēr tu nezini, kā darbojas *safety management* sistēma no iekšpuses, tikmēr tu nevari kvalitatīvi veikt inspekciju. Man šajā ziņā ir stipri vieglāk, jo esmu bijis ierakumu abās pusēs, tāpēc zinu, ko inspektors meklē, un zinu, kā viņš to dara, tāpēc spēju novērtēt situāciju un sakārtot kuģi tā, lai inspektoram ne-

būtu kur piesieties. Pa šo laiku, kamēr strādāju uz kuģa, cik bijušas dažādas inspekcijas, manā darba laukā piezīmju nav un nekādus pārkāpumus viņi nav varējuši atrast. Godīgi sakot, es zinu, kā apiet to, ko viņi meklēs.

**– Bet kas tad ir svarīgāk – sakārtot sistēmu, lai tā atbilstoši funkcionē, vai viltīgi spēt apiet trūkumus, lai tos nepamanītu?**

– Tas ir baigi slidens jautājums, jo tā pati *safety management* sistēma ir tā uzpūsta un tā aplikta ar papīriem, ka, ievērojot pilnīgi visu, kuģim praktiski būtu jāapstājas. Patiesību sakot, ja akli seko šai sistēmai un prasībām, uz kuģa neko nevar pagūt izdarīt. Tieši tā ir ar cilvēkiem, kuri, piemēram, iet tīrīt kravas tankus, jo vispirms viņi padara darbu, un pēc tam jau es sakārtoju papīrus, lai viss būtu atbilstoši noteikumiem, un daru to tad, kad man ir brīvs laiks. Ja sākšu ar papīriem, tad nebūs laika reālajam darbam – tanku sagatavošanai nākamajai kravai. Bet inspekcijām visi papīri tiek savesti kārtībā, lai nevienam nebūtu, kur piesieties. Ja ir profesionāls inspektors, viņš ļoti labi visu zina līdz pat pēdējai niansei. Būtībā jau inspektors zina tieši to pašu, ko zini tu, bet visi lieliski izliekas. Kaut vai par darba laika uzskaiti. Jā, mēs to piedzenam, lai viss atbilstu MLC konvencijas prasībām, un viss izskatās vislabākajā kārtībā, bet jebkurš



inspektors, zinot, kā strādā kuģis, lieliski saprot, ka reāli tā, kā ir ierakstīts papīros, nemaz nevar būt.

**– Pirms MLC konvencijas pieņemšanas daudz tika diskutēts par konvencijā iekļautajiem punktiem, arī konvencijas ratifikācija nebija no gludākajiem procesiem, visbeidzot, kad tā tika pieņemta, visi aplaudēja un gaviļēja, jo kā viens no MLC ieguvumiem tika minēta jūrnieku darba un atpūtas stundu reglamentācija, taču tagad iznāk, ka šis dokuments reāli ir bez seguma, jo, piemēram, ar minimālu apkalpi prasīto nemaz nevar izpildīt. Tāda tiešām ir realitāte?**



– Tā varētu teikt. Zināmā mērā tas, protams, ir arī ekipāžas minimālā skaita dēļ, bet kuģi jau tagad tiek konstruēti un būvēti tā, lai uz tiem varētu uzlikt minimālu cilvēku skaitu. Es gan nevaru teikt, ka uz manas kompānijas kuģiem apkalpes būtu samazinātas līdz minimumam, tāpēc daudz kas ir atkarīgs arī no kuģu operatoriem, no kuģu grafika un vēl daudziem faktoriem. Piemēram, mana kontrakta pēdējā reisā Tallinā, Paldiskos, izkrāvāmies, un nākamā iekraušanās bija Kotkas ostā Somijā. Pāriešana ir kādas simt jūdzes, sešas septiņas stundas, bet pēc ķīmijas, pēc degvielas, ko izkrāvām Paldiskos, Kotkā bija jāiekrauj spirts. Un tas nozīmē, ka pa šīm dažām stundām vajadzēja pagūt sagatavot tankus jaunajai kravai, bet fiziski to nemaz pa dažām stundām nevar izdarīt, jo pēc pieticīgākajiem aprēķiniem tam ir nepieciešamas sešdesmit stundas nepārtraukta darba. Tad ir jautājums, kurā brīdī un kā lai es palaižu cilvēkus atpūsties? Jā, tos papīrus jau es uztaisīšu, kā vajag, ierakstīšu, ka kādā brīdī pats esmu strādājis, vēl kāds, teorētiski varu rakstīt, ka arī kapteinis ir tīrījis tankus, bet tam taču neticēs. Kapteiņa otrais palīgs to nevar darīt, arī trešais palīgs nevar, jo viņi sešas pēc sešām stundām ir uz tiltiņa. Kad gājām Kotkā pie piestātnes un nāca kuģa tanku inspekcija, cilvēki vēl tajos tankos turpināja darbu, ko vispār nedrīkstētu darīt.

**– Problēma ir menedžmentā?**

– Protams, menedžmentā. Tomēr nebūtu pareizi vainot tikai menedžmentu, jo katra kompānija vēlas nopelnīt, un kuģis ir peļņas instruments, tāpēc arī nevar teikt, ka menedžments rīkojas nepareizi. Varbūt attiecīgo reisu varēja nobīdīt par dažām dienām vēlāk, bet tas jau atkal ir saistīts ar kravas nosūtītāju un kravas saņēmēju. Laiks ir nauda.



Cauri slūžām.

– **Krava ir jāpaņem noteiktajā laikā, bet atnāk uz kuģa inspektors un konstatē pārkāpumu, kas pēc būtības nav radies kuģa virsnieku dēļ. Kādas ir tālākās sekas?**

– Pieminētajā gadījumā uz kuģa nāca tanku inspekcija, jo PSC bijām izgājuši jau Spānijā, bet par to, kā strādāja Spānijas PSC inspektori, ir atsevišķs stāsts, jo par inspektoriem viņus ir grūti nosaukt. PSC inspekcija uz mūsu kuģi tika atsūtīta sakarā ar aizdomām, ka mūsu kuģis ir radījis piesārņojumu. Šādos gadījumos

inspektora pienākums ir atrast kaut vienu pārkāpumu, ko ierakstīt attiecīgajā ailītē kā piezīmi. Lai cik labi tu gatavotos inspekcijai, uz kuģa vienalga var kaut ko atrast, lai piesietos, jo nav tāda kuģa, kas par simt procentiem būtu tīrs no piezīmju viedokļa. Mēs ar kapteini bijām sašutuši par izteiktajām aizdomām piesārņojuma sakarā, inspektoriem visu rādījām, pierādījām, vardu sakot, bijām sašutuši, ka mūs atrauj no darba, un inspektori aizgāja, neierakstījuši nevienu piezīmi.

– **Vai bija pamats aizdomām par piesārņojumu?**

– Nebija.

– **Kā tad tādas varēja rasties?**

– Ļoti vienkārši. Izgājām no ostas un paziņojām, ka mazgāsim tankus aiz divpadsmit jūdžu atzīmes, bet, kad ar siltu ūdeni mazgā tankus, tad infrasarkanajos staros uz ūdens paliek pēdas. Un tajā brīdī mums pāri lidoja lidmašīna, kas konstatēja šādas pēdas, jo ūdens temperatūras bija dažādas, tāpēc secināja, ka noticis vides piesārņojums. Kad uz kuģa atnāca inspektori, mēs paskaidrojām, kāda mums bija krava, kā un ar ko tankus mazgājām, ka tas viss notika saskaņā ar MARPOL konvenciju, tāpēc viss bija kārtībā un nebija kur piesieties. Godīgi runājot, uz jautājumiem, kas attiecas uz vides standartu ievērošanu, mēs patiešām ļoti stingri raugāmies, lai nebūtu nekādu pārkāpumu vai atkāpju no





normām. Jāteic liels paldies Jūras akadēmijas pasniedzējai Ģertrūdei Aniņai, kura man, un ne tikai man, bet visiem, kuri pie viņas ir mācījušies, tiešām ir ielikusi visu, kas attiecas uz MARPOL prasībām.

**– Spānijas inspektoriem pierādīji savu taisnību, jo tas bija arī principa jautājums. Tu vispār esi principiāls cilvēks?**

– (Smaidot domā) Ne jau princips principa dēļ. Man patīk kārtība, ka viss notiek tā, kā tam jānotiek. Ja to var uzskatīt par principialitāti, tad esmu principiāls.

**– Droši vien tas ir iedzimts no tēva.**

– Tas nav iedzimts, tas ir ieaudzināts, un tas ir tieši tas, ko mēģinu ieaudzināt arī saviem dēliem, ka katrai lietai ir jābūt savā vietā. Un, ja kaut ko apsoļa, tad tas arī jāizdara, ja uzdevums ir uzdots, tas ir jāpaveic, nav divu iespēju.



Zibeņi stāvus iet iekšā okeānā.

**– Šīs lietas nav nemaz tik viegli iemācīt pat saviem dēliem, bet kā tikt galā ar kuģa apkalpi, pie tam tik daudznacionālu?**

– Kuģa apkalpe tiešām ir daudznacionāla: latvieši, krievi, ukraiņi, igauņi. Ierindnieki visi ir filipīnieši, vismaz mūsu kompānijā tas tā ir, jo viņi ģenētiskā līmenī nav vadītāji, nevar būt stūrmaņi. Tās kompānijas, kas ņēmušas viņus par stūrmaņiem, pēc neveiksmēm un sliktas pieredzes no šādas politikas atsakās un maina šos amatus atpakaļ "baltajiem cilvēkiem". Protams, ir jau bijusi vēl sliktāka pieredze ar indiešiem, pakistāniešiem un ķīniešiem, tie ir vēl trakāki. Taču kā ierindnieki filipīnieši ir stipri labāki par mūsējiem, jo neapspriež uzdoto, nejautā, kāpēc tas ir vajadzīgs, varbūt to darīsim rīt vai parīt. Filipīnietim uzdod uzdevumu, un viņš to darīs. Ja vēl paveicas ar labu bocmani, tad par viņiem vispār galva nesāp, bet, ja bocmanis ir švaks, tad gan vecākajam palīgam ir jāskraida, jāuzrauga un ar visiem jālamājas. Godīgi sakot, ar filipīniešiem nedrīkst lamāties, lai gan viņi ir pieauguši cilvēki, uztvere tiem ir kā deviņus desmit gadus veciem bērniem. Ja skaļāk kaut ko pasaki, viņš var mēģināt atriebties, nepadomājot, ka pēc tam viss pašam vien būs jāsavāc un jāpadara.

**– Bet uz kuģa jau nāk profesionāli speciālisti, un katrs zina, kas no viņa tiks prasīts.**

– Nāk dažādi. Man, piemēram, šķiet, ka Ukrainā diplomus pārdod katrā metro stacijā. Uz kuģa atnāca otrs palīgs, kuram par simt procentiem varēja



pateikt, ka viņš ir nopircis diplomu, jo tikai pēc mēneša pārsteidzošā veidā noskaidroja, ka uz kuģa ir divi žirokompasi, un arī tikai tad, kad es viņam to atklāju kā lielu noslēpumu. Viņš uz mani skatījās lielām acīm un teica: nevar būt!

**– Ko darīt, ja ir šādas aizdomas, ir taču tiesības kaut kādā veidā reaģēt?**

– Tādas tiesības ir tikai kapteinim, vecākais palīgs uz to kapteinim var norādīt un paust savu viedokli. Arī kapteiņi mēdz būt dažādi. Viens, piemēram, atzina, ka, jā, es jūtu, ka viņam nav vajadzīgo zināšanu, ka diplomu, visticamāk, viņš ir nopircis, bet negribu viņam bojāt karjeru, tāpēc nerakstīšu neko sliktu. Parasti tā domā vecāka gadugājuma kapteiņi, tas ir tāds veco laiku princips, bet ko nozīmē lauzt karjeru, ja viņš izglītības dokumentu ir nopircis un būtībā jau pats lieliski zina, ar ko riskē. Bet kapteinis diezin kāpēc neapzinās, ka šāds “meistars” stāvēs sardzē un, nedod dievs, ja kaut kas notiks, cietīs pats kapteinis. Visu laiku taču šādam cilvēkam blakus nenostāvēsi. Tas pats otrinieks, par kuru jau teicu, reāli nezināja noteikumus. Mums pa priekšu gāja divi kuģi, un viņš tiem pa vidu gāja uz apdzīšanu. Jautāju, kāpēc viņš neaizgāja no viņiem nedaudz uz malu, uz ko viņš man atbild: es eju uz apdzīšanu, viņiem mani ir jālaiž. Absurds! Noteikumos rakstīts, ka, ejot uz apdzīšanu, nedrīkst nevienam traucēt, jādara viss, lai apdzīšanu veiktu droši un netraucējot. Šāda noteikumu nezināšana var dārgi maksāt, bet kapteinis saka: es nelauzīšu viņam karjeru. Taču tāda karjera viņam nemaz nebija paredzēta!

**– Uz ko jūrā ir jābūt gatavam ikkatru brīdi?**

– Uz visu. Jo iepriekš neko nevar paredzēt. Ir jābūt gatavam, ka vienā jaukā brīdī kajītē tev virsū skries krēsls. Vētrā uz kuģa katra lieta atrod savu vietu, jūrā viss ir jānostiprina, tāds ir likums, kurš nepagūst nostiprināt datoru vai citas lietas, var rēķināties, ka tas viss lidos, jo pietiek ar vienu vilni, kas parasti nāk negaidīti, lai visu saliktu pa savām vietām. Vai arī cilvēks ieiet dušā, viņam nokrīt glāze, un viņš sagriež kāju, pēc tam tā kāja ir jāšuj, un arī uz to ir jābūt gatavam.

**– Kāja jāšuj, bet uz kuģa taču tagad nav ārsta.**

– Tāpēc jau arī teicu, ka jāšuj, jo pats esmu to darījis, pirmā palīdzība jāsniedz. Taču pēc tam, kad esmu piedalījies visu triju savu bērnu dzemdībās, mani vairs nekas nebiedē. Protams, kā jau pienākas, esmu gājis medicīnas kursos, kuros māca arī šūt, bet liela nozīme ir intuīcijai un reakcijai – ko un kā darīt. Ar to manis sašūto kāju cilvēkam viss bija kārtībā, kamēr gājām pāri okeānam uz Eiropu, varēja jau ņemt laukā diegus.

**– Palīdzēt otram, tas taču ir tik svarīgi un tik emocionāli. Tu vispār esi tāds emocionāls subjekts?**

– Jā, bet ne uz ārpusi.

**– Tavas asaras ir vērstas uz iekšpusi?**

– Uz kuģa jau emocijas īsti izrādīt nemaz nevar. Varbūt prieku, to gan, jo tas paceļ noskaņojumu citiem apkalpes locekļiem, bet nospiestu garastāvokli vai kādas rūpes, to visu labāk neizrādīt. Ja tu kaut ko nevari mainīt, tad par



Imants Nartišs: "Mani apmierina lietas tādas, kādas tās ir."

to nav ko lieki uztraukties. Ja tu to vari labot, tad arī nav jāuztraucas, bet jā-rīkojas. Viss!

**– Bet ir lietas, kuras notiek neatkarīgi no tavas gribas, tevi var sagaidīt visādas neordināras un neparedzamas situācijas, tai skaitā arī apdraudējums katra jūrnieka dzīvībai, piemēram, kuģojot pirātu rajonos, un tur tu neko mainīt nevari. Nevar taču tā būt, ka cilvēks par to visu itin nemaz nedomā.**

– Protams, domā. Tāpēc arī ir rīcība, un kuģis tiek nopietni gatavots šādiem pārgājieniem. Tur kuģojot ir jābūt gataviem un sagatavotiem. Bet jāsaprot arī tas, ka lielā mērā šie pirātu uzbrukumi ir saistīti ar kuģa kravu, ar to, ko tu ved. Pirāti labāk par mums pašiem zina, kādu kravu mēs vedam, un visvairāk viņus interesē degviela, arī sauskrauvniekiem ir jābūt papildu gatavībā. Principā, ja kuģis ievēro drošības pasākumus, neaizmirst arī par tikai šķietamiem un nenozīmīgiem sīkumiem, tad viss ir OK. Bijām diezgan tuvu Ganas krastiem, jo tur bunkurējāmies, tad gājām diezgan tālu no krasta, kādas 120 jūdzes, un tik tālu viņi ar savām laiviņām tomēr neiet, bet Nigērijā, tuvojoties Lagosai, tur diezgan labi strādā, ar pirātiem karo un kaujas Nigērijas Krasta apsardze, tā ka nav tik traki.

**– Tiek publicēti pētījumi par pirātiem, kas liecina, ka tieši Nigērijas pirāti ir paši nežēlīgākie.**

– Tam var piekrist, bet arī Somālijas pirāti nav nekādi žēlīgie. Pēc pēdējām ziņām, kas ir manā rīcībā, nav tomēr dzirdēts par kādu nežēlīgu vardarbību, jo viņi ir sapratuši, ka nogalināts apkalpes loceklis ir nevērtīgs, jo par tādu neviens



neko nemaksās. Piemēram, kad bijām Nigērijā, Lagosā, varējām brīvi iet uz pilsētu, un pati Lagosā nemaz nav tik bīstama, diezgan Rietumnieciska, tomēr Āfrika ir Āfrika. Cilvēkus no džungļiem var izdzīt, bet džungļus no cilvēka izdzīt nevar. Es gan gribētu teikt, ka pirātisms pie Nigērijas nav tas trakākais. Persijas līcī, kad vedām degvielu, reiz mums nācās atšaudīties no pirātiem. Uz kuģa bija bruņota apsardze, un par laimi viss beidzās labi.

## **– Diezgan ekstrēms pasākums, bet kāds tavā jūrnieka pieredzē ir bijis pats ekstrēmākais piedzīvojums?**

– Es pat nezinu, ar ko visus tā varētu pārsteigt un iepriecināt, jo nekas tāds īpašs, šķiet, nav noticis. Jūrā taču ik dienas notiek visādas lietas un situācijas, ar kurām jātiek galā. Tā ir norma. Varbūt tāda neikdienišķa bija nokļūšana pašā



viesuļvētras centrā, jo vienmēr jau visi mēģina apiet to viesuļvētru. Toreiz mēs gājām no Dienvidamerikas uz Eiropu. Kompānijai bija noslēgts līgums ar maršruta sastādītājiem, un viņi laikam nebija ņēmuši vērā un pievērsuši uzmanību laika apstākļiem, tāpēc, sastādot maršrutu, bija izvēlējušies tuvāko ceļu, iekonomēt aptuveni divsimt jūdzes, tā ietaupot deg-

vielu un laiku, jo divsimt jūdzes ir gandrīz diennakts ceļā.

Lai gan kapteinim ir tiesības atteikties no piedāvātā maršruta, parasti to īsti neviens nevēlas darīt, jo tāda atteikšanās ir saistīta ar baigo atrakstīšanos un strīdēšanos. Toreiz gan runājām ar kapteini – lai apietu ciklonu, mums vajadzētu atkāpties no maršruta, palaisties zemāk uz dienvidiem, ļaut, lai tas aiziet uz augšu, bet pašiem zagties no muguras tam pakaj, tomēr kapteinis principiāli pateica, ka iesim tieši tā, kā nosprausts maršrutā. Un tā nu mēs tikām iekšā ciklona centrā un tur pazaudējām trīs dienas, jo kuģim nebija ātruma. Esot ciklona centrā, bija ļoti interesanta sajūta, es pat zvanīju uz mājām.

## **– Atvadīties?**

– Nē, nē, lai gan sajūta bija sirreāla. Apkārt piecsimt sešsimt metru rādiusā viss burtiski vārās, bet pašā centrā apdullinošs klusums. Vārda vistiešākajā nozīmē apdullinošs klusums, un zibeņi stāvus iet iekšā okeānā tā, ka var gandrīz vai piepīpēt. Skats jau, protams, neaizmirstams, un tagad, par to runājot jau



pēc laika, var teikt – skaists, bet toreiz, mēģinot izkļūt no ciklona, mūs tā kārtīgi kratīja. Kad atgriezās no reisa, sieva man pamatīgi sadeva par to, ka nedrīkst mājiniekiem stāstīt tādas lietas, jo viņi taču ļoti uztraucas.

– **Domājot par šo un tamlīdzīgām situācijām, kuras beigušās laimīgi, vai var teikt, ka tā bijusi veiksmē un fortūna, vai tomēr pamatā ir cilvēku profesionalitāte un pareizi pieņemti lēmumi?**

– Es teiktu, ka ar veiksmi un fortūnu tam ir mazāks sakars, jo pamatā viss ir atkarīgs no paša kuģa un, protams, prasmes to vadīt. Kurā brīdī un cik daudz to kuģi pagriezī, lai triecieni būtu nedaudz maigāki. Ja godīgi, tad man nemaz nepatīk mierīga jūra, tad tā ir garlaicīga, daudz interesantāk ir tad, ja pašūpo, ja pārskrien kāds vilnis pāri.

– **Izklausās diezgan romantiski.**

– Romantiku jūrā var atrast tikai tāds cilvēks, kurš jūrā nav bijis, jo tā romantika ir, tikai raugoties no krasta. Iesākumā gandrīz visi domā: skaists saulriets jūrā, vēl kaut kas saviļņojošs, un tikai pēc tam cilvēks sāk saprast, ka patiesībā jūrā ir fiziski un psiholoģiski smags darbs.

– **Nu ja, tikai senos laikos runāja par jūras romantiku, un tagad arī stāsti par jūrnieku krodziņiem ostu pilsētās un uzdzīvi tajos ir kļuvuši par leģendārām vēstures liecībām. Tagad uz kuģa sausais likums.**

– Pilnīgi sausais likums. Neko! Nulle. Bet es nedomāju, ka tas ir pareizi, lai gan manas domas, protams, nevienu neinteresē. Kā saka – cūka dubļus atradīs, jo ne kapteinis, ne vecākais palīgs vai vecākais mehāniķis neies un neko nemeklēs pa kajītēm. Mēs visi esam pieauguši un atbildīgi cilvēki, bet aizliegtais auglis vienmēr šķiet salds. Reizēm ir tādas situācijas, bijusi kāda sarežģīta osta vai vēl kas cits, kad būtu vajadzīga neliela atslodze. Es jau nedomāju, ka vajadzētu pieliet ģīmi, bet pāris aliņu nāktu par labu, jo pasēdēt, brīvākā atmosfērā parunāties ar kapteini un vecāko mehāniķi būtu tikai pozitīvi. Protams, jāapzinās, ka šis likums vairāk ir tāpēc, ka bijušās padomijas jūrnieki nezināja mēru, kā saka, neprata dzert, un diemžēl arī jaunie krievu un ukraiņu jūrnieki turpina veco jūrnieku tradīcijas, savukārt filipīniešiem daudz nemaz nevajag.



Kuģis sagatavots kuģošanai pirātu rajonā.



Kompānijas nulles alkohola toleranci nosaka arī tāpēc, lai inspektori uz šo kompāniju pozitīvāk skatītos, lai būtu labāks reitings.

**– Tu savu jūrnieka karjeru iesāki uz sauskrauvniekiem, bet tagad strādā ķīmijas tankkuģu flotē un ar kapteiņa papīriem gaidi savu kuģi. No jūrniekiem esmu dzirdējusi stāstus, ka pāriet no vienas flotes uz citu nemaz nav tik viegli, ka ir jātrāpa pareizajā vietā.**

– Tā ir taisnība, jāzudara pareizā izvēle, un mana pieredze šajā ziņā ir bijusi diezgan raiba. Kad sapratu, ka krasta darbs Jūras administrācijā ir jāmet pie malas, jo mēneša beigās jāsāk domāt, nopirkt sev aliņu vai sievai puķes un bērniem saldējumu, sakārtoju visus papīrus, bet vienīgā kompānija, kas ar mani runāja, bija “Latvijas kuģniecība”. Tolaik kuģniecībai vairs nebija ne sauskrauvnieku, ne banānu vedēju, tāpēc viņi teica: mums ir vajadzīgi stūrmaņi, ja tu esi gatavs iet par trešo palīgu uz tankkuģa, tad laipni aicināts. Man nebija nekādu ambīciju, tankkuģos bija jāsāk viss no pamatiem, un iesākumā tiešām bija daudz jauna atklāšanas un apgūšanas, jo ne kravas, ne balasta operācijas uz tankkuģiem nav tādas kā uz sauskrauvniekiem. Vienu kontraktu nogāju par trešo palīgu, kompānija redzēja, ka ar visu tieku galā, un paaugstināja par otro palīgu. Godīgi sakot, man vecums jau bija tāds, kas trešajam palīgam ir absolūti nepieklājīgs: ja tu tādā vecumā esi tikai trešais palīgs, tad ar tevi kaut kas nav kārtībā. Pēc “Latvijas kuģniecības” pārgāju strādāt pie vāciešiem. “Latvijas kuģniecība” veda tikai degvielu, bet te sanāca iet uz ķīmiķa. Iesākumā biju nedaudz nobijies, jo tik daudz cauruļvadu vienuviet nebiju redzējis, taču divas nedēļas bez gulēšanas, lai visu iepazītu, un tad jau varēja sākt normāli strādāt. Nekas nav neizdarāms, viss ir iespējams, vajag tikai gribēt un būt pārliecinātam par sevi.

Imants Nartišs ir pilnīgi pārliecināts, ka Latvijā viennozīmīgi ir jūrnieku brālība. Jūrnieks jūrnieku pazīst jau pa gabalu. Reiz, iegriezies autoservisā, viņš redz, ka tur iebrucais jauns cilvēks, kurš savam *krutajam* autiņam nopircis tikpat *krutus* diskus, un jautā: kad atnāci no jūras? Tas atbild, ka nupat. Bet kā tu to zini? Imants saka – to vienkārši redz. “Tie, kuri tagad ir kapteiņi, vecākie mehāniķi, cita ranga jūras virsnieki, mēs visi esam mācījušies vienā mācību iestādē – Latvijas Jūras akadēmijā. Vairāk vai mazāk mēs viens otru pazīstam. Šī sabiedrība ir kompakta, ir savējo sajūta,” saka Imants Nartišs, kurš pats ir jūrnieks trešajā paaudzē un cer, ka viņa dēls tradīciju turpinās. Kā teica Imants, darbs jūrā viņu apmierina, un tas, kas četru mēnešu laikā notiek krastā, pilnībā neuztrauc. “Paldies Dievam, no 1991. gada dzīvoju ar savu sievu, un viņa ir mans cietoksnis un mana aizmugure. Netaisos krastā, mani apmierina lietas tādas, kādas tās ir.” ■



## NELAIME, KAS NENOTIKA

**“14. augustā pēc pulksten 16-tiem saņemts izsaukumu uz Babītes pagastu (orientieris *Bejas* atpūtas komplekss), ar motīvu sliktāna. Ierodoties notikuma vietā, noskaidrots, ka cietušais ir 4 gadus vecs bērns, kurš jau atrodas krastā un ir pie samaņas. Pēc mediķiem sniegtās informācijas, bērns iekritis ūdenī, atrodoties uz katarāna. Bērns nogādāts slimnīcā stabilā stāvoklī.” Tik vienkārši par negadījumu informē Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests.**

Taču kāds mazs cilvēciņš, cerams, izaugs, nodzīvos garu mūžu un saviem mazbērniem un mazmazbērniem stāstīs par tām pāris šausmu minūtēm melnajā dzelmē un nepazīstamo cilvēku, kurš viņu izglāba. Vai arī bērna atmiņa piedzīvoto liks aizmirst, kas to lai zina? Svarīgākais ir tas, ka mazā meitenīte ir dzīva.

“Bijām ar ģimeni un radniekiem aizbraukuši atpūsties uz Božu ūdenskrātuvi, tur, kur ir atpūtas komplekss “Bejas”. Šī ūdenskrātuve ir tāds kā kūdrains meža ezers, apmēram 40 – 50 centimetrus no ūdens virsmas dziļumā var redzēt,



Stanislavs Mihnevičs.



tālāk viss ir tumšs. No krasta apmēram metrus desmit uz dziļumu ūdenskrātuves dibens ir iztīrīts, lai bērni var peldēties, bet tālāk viss ir dūņains. Es ceļu šašliku, kad izdzirdēju saucienus no ezera: palīgā, palīgā! Redzēju, ka aptuveni 60 – 80 metrus no krasta atrodas katamarāns, uz kura ir bērni, bet kliedz vīrietis, kurš jau ir ūdenī. Tikai pēc tam uzzināju, ka ar katamarānu ezerā iebrācis vīrietis ar četriem bērniem. Vīrietis sadomājis no katamarāna nirt ezerā, tā sašūpojot katamarānu, un maza meitenīte iekritusi ezerā. Pirmajā brīdī vīrietis pats mēģinājis ūdenī atrast bērnu, pēc tam sāka saukt palīgā,” atceras kapteinis Stanislavs Mihnevičs.

Dzirdot palīgā saucienus, kapteinis meties ūdenī un peldējis uz nelaimes vietu. “Es nodarbojos ar peldēšanu jau pirms iestāšanās Jūras akadēmijā. Protams, es kā jūrniece esmu arī beidzis nepieciešamos kursus un zinu, kā jārikojas šādās situācijās. Peldēju un domāju, kā meklēt ūdenī iekritušo bērnu, jo bija skaidrs, ka redzēt nevarēs, turklāt dziļums tur ir vismaz četri pieci metri. Bērns šajā brīdī varēja atrasties vai nu ūdenī starp ūdens virsmu un ūdenskrātuves dibenu, vai arī jau dibenā. Izlēmu, ka jānirst ar kājām pa priekšu, jo tā būs ātrāk un drošāk, turklāt jau nirstot ar kājām var mēģināt sataustīt iekritušo meitenīti. Kad piepeldēju pie katamarāna, vispirms apskatījos, vai bērns neatrodas starp pontoniem, taču sargājos katamarānu aizbīdīt prom no vietas, kur tas atradās, jo tas bija orientieris, lai zinātu, kur mazo meklēt. Palīgā steidzās arī citi cilvēki, aiz manis viens no mūsu kompānijas, piebrauca arī kāds vīrs uz SUP dēļa. Es ieniru un bērna ķermenīti atradu apmēram 80 centimetru dziļumā. Meitenīte bija atradusies ūdenī varbūt minūtes trīs, taču, kad pacēlu viņu vīrs ūdens un viegli saspiedu krūškurvi, bērns sāka raudāt. No sākuma pat nesapratu, vai raud bērns, kuru es cenšos turēt pēc iespējas augstāk vīrs ūdens, vai kāds cits, jo skaļi raudāja arī visi pārējie bērni uz katamarāna. Kad bērns bija uzlikts uz katamarāna, piebrauca divas laivas no krasta, kas mazuli un pārējos bērnus izveda malā,” par piedzīvoto stāsta S. Mihnevičs.

“Patiesībā jau tas bija vienkārši veiksmīgs gadījums. Negribu, lai mani uzskatītu par kaut kādu varoni, es tikai zināju, kā rīkoties. Turklāt, kā jau teicu, palīgā steidzās arī citi cilvēki. Radniekam, kurš peldus sekoja man, ir jau 58 gadi, taču viņš ne mirkli nevilcinājās. Kamēr mēs peldējām, sieviete no mūsu kompānijas zvanīja uz Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu. Pēc tam viņa zvanīja vēlreiz un informēja, ka bērns ir dzīvs, elpo un raud, tomēr mediķi atbrauca tik un tā, pat divas mašīnas. Es, protams, atgriezos pie savas ģimenes un turpināju cept šašliku. Vēlāk atnāca meitenītes vecmāmiņa un ļoti pateicās. Savukārt kāds no mediķiem mani piesauca pie sevis un bija nikns par to, ka neesmu pamānījis, ka bērni uz katamarāna ir bez glābšanas vestēm. Nekādi nevarēju viņam ieskaidrot, ka neesmu saistīts ar ģimeni uz katamarāna, viņus nepazīstu un līdz negadījuma brīdim patiešām pat nebiju ievērojis, jo tobrīd tur atpūtās ļoti daudz cilvēku. Pēc tam tas pats mediķis stostēja bērna tēvu, kaut gan es





uzskatu, ka tēvam notikušais jau tāpat būs mācība uz visu mūžu. Mani vairāk uztrauc tas, kā bija iespējams, ka katamarāna iznomātāji pieļāva, ka bērniem nav uzvilktas drošības vestes. Lieliski, ka viss beidzās labi un bērniņam viss kārtībā, taču pret drošības jautājumiem, sevišķi ja runa ir par bērniem, jāzturas nopietni," saka pieredzējušais jūrnieks.

Stanislavs Mihnevičs ir kapteinis jau deviņus gadus, vada kuģošanas kompānijas "De Poli Tankers" ģimijas tankkuģus.

"Stanislavs Mihnevičs ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs, un viņa rīcība ārkārtējā situācijā ir kapteiņa titula cienīga. Glābnot slīkstošu bērnu, viņš ir parādījis kuģa kapteiņa spēju nešaubīgi uzņemties atbildību par cilvēka dzīvību jebkuros apstākļos. Par dalību cilvēku glābšanas darbos jūrā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā ir ieviests speciāls apbalvojums "Bravery at Sea", un šādu apbalvojumu 2008. gadā saņēma Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs "Latvijas kuģniecības" kuģa "Ance" kapteinis Viktors Timoščenko. Stanislava Mihneviča darbība nenotika atklātas jūras apstākļos, bet izglābtā tikai četrus gadu jaunā cilvēka dzīvība nav mazāk ievēribas vērtā. Es noteikti uzskatu, ka paveiktais ir varoņdarbs, kaut arī pats kapteinis Mihnevičs tam negrib piekrist," uzsver Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas viceprezidents kapteinis Artūrs Brokovskis. ■

Sarma Kočāne



## PIRMAJĀ VIETĀ VIENMĒR CILVĒKS

**Kompānija “Colombia Shipmanagement” (CSM) kuģu menedžmenta, kruinga un cita veida pakalpojumus jūrniecības nozarē sniedz jau vairāk nekā četrdesmit gadus, kompānijas pārstāvniecības, kruinga un mācību centri atrodas 20 pasaules valstīs, CSM strādā 12 tūkstoši darbinieku un tās floti pamatā veido tankkuģi. Kompānijas menedžmentā ir arī sauskravas kuģi un konteinerkuģi, kā arī 12 pasažieru kuģi, kas Covid-19 pandēmijas dēļ pašlaik stāv bez darba. Izņēmums ir ekspedīcijas kuģi, kurus “National Geographic” izmanto savām vajadzībām, lielākoties kuģojot Antarktīdā, kur tiek filmētas “National Geographic” dokumentālās filmas. Viena no CSM pārstāvniecībām un desmit lielākajām kruinga kompānijām Latvijā ir “CSM Baltija”, kas šeit darbojas kopš 2003. gada. Covid-19 pandēmija, protams, ir ieviesusi savas korekcijas, birojā stingri tiek ievēroti visi drošības pasākumi, konferences un kursi jūrniekiem notiek attālināti, arī trenāžieri gaida, kad varēs atsākties klātienē nodarbības.**



“Kad kompānija “Colombia Shipmanagement” nolēma atvērt biroju Latvijā, man tika piedāvāts biroju vadīt un būt par to atbildīgai,” saka “CSM Baltija” direktore **JEĻENA KONONOVA**, kura savulaik strādājusi “Latvijas kuģniecībā” un līdz 2003. gadam kruinga kompānijā “Latmarcolombia”. “Sākumā mūsu menedžmentā bija seši kuģi, tagad to skaits, uz kuriem darbā nosūtām savus jūrniekus, pieaudzis līdz trim simtiem. “CSM Baltija” atbildības lokā ir Baltijas reģions, tātad Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūrnieki, un pašlaik ir aptuveni seši simti aktīvo jūrnieku, tātad trīs simti jūrā un trīs simti krastā, bet ideālā variantā jūrnieku skaits varētu būt vēl lielāks. Lai piesaistītu topošos speciālistus darbam uz mūsu flotes kuģiem, ļoti aktīvi un cieši sadarbojamies ar Latvijas Jūras akadēmiju un Lietuvas Jūras akadēmiju. Diemžēl mūsdienu lielākā problēma ne tikai Baltijas valstīs, bet arī visā pasaulē ir jauniešu zemā interese par jūrnieka profesiju un salīdzinoši nelielais studentu skaits jūrniecības mācību iestādēs. Trūkst studentu, kuri varētu iegūt lielisku un prestižu specialitāti un labi apmaksātu darbu, tāpēc daudz vairāk vajadzētu šo profesiju popularizēt. Protams, jūrnieka darbs nav viegls, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka šī profesija cilvēkam dod lieliskas karjeras iespējas, labi apmaksātu darbu un nodrošina situētu dzīvi.”

Jeļenas dzīvesbiedrs un arī kolēģis kapteinis **ALEKSANDRS KONONOVS** ir kompānijas “Colombia Shipmanagement” Sanktpēterburgas biroja direktors.



Viņš ar rūgtu ironiju pasmaida, ka Covid-19 dēļ jau gadu ir iesprūdis Rīgā un netiek uz savu biroju Sanktpēterburgā, darba jautājumus ar kolēģiem nākas risināt tiešsaistē, tādējādi Izpaliek ļoti nepieciešamais dzīvais kontakts ar cilvēkiem, bet tūlīt arī piebilst, ka šis laiks ir jāvis vairāk būt kopā ar ģimeni. Aleksandrs piekrīt Jeļenas teiktajam, ka starptautiskajā tirdzniecības flotē tiešām ir jūtams jaunu speciālistu deficīts.

“Kad jaunie speciālisti pabeidz, piemēram, LJA un nonāk darbā labā kompānijā, pēc gadiem sešiem viņi jau sāk



Aleksandrs un Jeļena Kononovi.

saņemot ļoti labu atalgojumu ne tikai Latvijas, bet visas Eiropas Savienības ietvaros,” saka Aleksandrs Kononovs. “Ja runājam par kuģu virsnieku sastāvu, droši varam teikt, ka atalgojums ir ļoti solīds, un to jauniešiem vajadzētu zināt. Tieši tāpat kā to, ka, ieguldot darbu mācību procesā, interesējoties par savu profesiju un pilnīgojot zināšanas, viņam tiešām ir labas izredzes veidot karjeru un dzīvot labi situēta cilvēka dzīvi.”

**– Lai gan pēdējos gados isāks kļūst kontrakta laiks, jaunieši tomēr pauz viedokli, ka viens no iemesliem, kāpēc viņi neizvēlas jūrnieka profesiju, ir atrautība no krasta un ģimenes. Tas biedē un attur jauniešus studēt jūrniecības mācību iestādēs un saistīt savu dzīvi ar darbu jūrā.**

**Aleksandrs:** – Kad pats vēl gāju jūrā, un tas bija astoņdesmitajos gados, reiz mūsu kuģis Londonas ostā nostāvēja pusotru mēnesi, par ko toreiz bijām stāvā sajūsmā. Lai gan darbs bija grūts, tomēr bija arī laiks, ko kuģis pavadīja ostās, un jūrnieki varēja izbaudīt krasta dzīvi, bet tagad viss ir radikāli mainījies, un neviens nevar solīt, ka jūrnieka darbs būs izklaide. Ir reisi, kuru laikā jūrnieki vispār nenokāpj no kuģa, jo īpaši tagad, Covid-19 apstākļos, un tas, protams, cilvēkiem ir liels pārbaudījums. Vientulība, vienatne, tās ir ļoti nopietnas lietas, piedevām



jāapzinās, ka uz kuģa kopā strādā un dzīvo daudzu tautību, reliģiskās piederības un atšķirīgu kultūru cilvēki, kas arī ne vienmēr mēdz būt vienkārši. Jūrniekam ir jābūt gatavam, ka viņam izolācijā vajadzēs pavadīt no diviem līdz pat sešiem mēnešiem. Jā, var teikt, ka jūrniekiem tagad ir pieejams internets, kas no vienas puses ir labi, bet ne vienmēr, jo reizēm no krasta pār jūrnieku gāžas tāda problēmu jūra, ar ko viņš psiholoģiski īsti nespēj tikt galā un nevar arī šīs problēmas atrisināt. Protams, visbiežāk tie ir attiecību samezglojumi. Nespējot tikt galā ar milzīgo spiedienu un spriedzi, cilvēka psihiskais stāvoklis kļūst pat tik nestabils, ka viņš neredz izeju un pavisam nopietni sāk domāt par pašnāvību. Pavisam nesen mums nācās risināt vienu tādu problēmu.

**Jeļena:** – Gadījums, ko piemin Aleksandrs, notika, kad tikko bija sākusies Covid-19 situācija. Kuģis, uz kura strādāja jaunais cilvēks, gluži kā tramvajs kursēja no Kanāriju salām un Spāniju. Skaists reģions, labs kuģis un labi darba apstākļi, bet tad jūrnieks saņēma nepatīkamu ziņu no mājām, kas viņu dzina izmisumā un depresijā, un rezultātā mums kopā ar kuģa īpašnieku nācās jauno jūrnieku glābt un pasargāt no sevis paša. Tolaik Latvija organizēja repatriācijas reisus no Kanāriju salām, un, gaidot lidojumu, cilvēkam vajadzēja kādu laiku pavadīt izolācijā. Mūsu kompānijas ideoloģija ir vērsta uz jūrnieku labklājību, esam pārliecināti, ka svarīgi uzturēt sakarus un rūpēties par viņiem arī tad, kad kontrakts jau beidzies un jūrnieki dodas mājup. Gadījumā, par kuru stāstu, cilvēkam bija vajadzīgs morāls atbalsts, manā skatījumā tās ir cilvēciskas attiecības, kas neļauj palikt vienaldzīgam pret otru cilvēku un viņa ciešanām, un arī mūsdienās šādām attiecībām ir ļoti liela nozīme. Vairākas reizes dienā sazinājāmies, sarunājāmies, centāmies izdiskutēt situāciju un kopā mēģinājām meklēt ceļus, kā no šīs situācijas tikt laukā. Nevēlos īpaši pārspīlēt savu lomu un nozīmi, bet, šķiet, ka mūsu cilvēciskās attiecības lielā mērā palīdzēja mazināt spriedzi, viņš tiešām ļoti centās ieklausīties manis teiktajā, varbūt arī novērtēja to, ka ar savām domām un emocijām nav pamests gluži viens. Par laimi viņš šai krīzei un savām problēmām ir ticis pāri un tagad atkal strādā jūrā.

## COVID-19 LIEK PIELĀGOTIES JAUNIEM NOTEIKUMIEM

Aleksandrs un Jeļena atzīst, ka nu jau gadu Covid-19 pandēmijas dēļ nākas strādāt ļoti sarežģītā situācijā, tomēr, neskatoties uz visām problēmām, palēnām visi pielāgojas un iemācās strādāt jaunajos apstākļos, kādos tagad dzīvo visa pasaule. Bet no šīs domas jau vieglāk nekļūstot, piebilst Aleksandrs.

**Aleksandrs:** – Kompānijā izveidota speciālistu grupa, kura seko visam, kas saistīts ar Covid-19 pasaulē, veido skaidrus ieteikumus un instrukcijas, kas jāpilda, lai kuģu apkalpu maiņa noritētu iespējami raiti un droši. Viena no lielākajām problēmām saistīta ar prasībām tiem jūrniekiem, kuriem jānododas strādāt Ķīnā un Korejā. Esam spiesti viņiem lūgt ievērot divu nedēļu pašizolāciju un arī sekot tam, kā šī izolācija tiek ievērota. Cilvēki vārda vistiešākajā nozīmē sēž



mājās un regulāri sūta fotouzņēmumus, lai pierādītu, kur viņi ievēro pašizolāciju, bet mēs ļoti nopietni veicam uzraudzību, jo ievērot visus drošības pasākumus tiešām ir ārkārtīgi svarīgi, lai cilvēki varētu pievienoties kuģa apkalpei. Lai gan arī aviokompānijas nopietni izturas pret drošības pasākumiem un dara visu iespējamo, lai drošība būtu augstā līmenī, diemžēl ir nācies piedzīvot arī ļoti nepatīkamus gadījumus. Pirms izlidošanas jūrniekam ir bijis negatīvs Covid tests, pēc ielidošanas un karantīnas pirmajā nedēļā arī negatīvs, bet otrajā nedēļā tests ir pozitīvs, un tā tiešām ir problēma, jo šis jūrnieks taču mājās neatgriežas viens, kopā ar viņu ir spiesta atgriezties visa grupa, kas kopā lidoja. Strādājot Covid apstākļos un risinot dažādas sarežģītas situācijas, redzam, ka vislielākās problēmas rodas Dienvidaustrumāzijas reģionā. Ieviešot drakoniskus noteikumus cīņā ar Covid-19, Ķīnai izdevās salīdzinoši veiksmīgi risināt šo krīzes situāciju, bet tagad Ķīna nosaka ārkārtīgi stingras prasības, kas jāievēro, lai vispār kuģi varētu ieliet šīs valsts ostās. Mums bija gadījumi, kad kuģi no Malāzijas un Indonēzijas gāja uz Filipīnām vai Novorasijas kas ostu, lai nomainītu apkalpi. Kad tikko ir nomainīta apkalpe, nereti pirmais un svarīgākais jautājums ir, kurp vajadzēs sūtīt kuģi, lai nākamreiz nomainītu apkalpi, jo tas ir plānošanas un laika jautājums, bet par izmaksām šajos apstākļos mēs vispār nerunājam.

**Jeļena:** – Veicot apkalpes maiņu, ir ļoti svarīgi, kurā valstī tā notiek. Prasības ir stingras, bet, ja mēs esam informēti, tad varam ar tām rēķināties: jāpārlicienās, ka cilvēks ir vesels, četrdesmit astoņu vai septiņdesmit divu stundu laikā jāveic tests, jāpasūta aviobiļete, pēc ielidošanas jāveic tests. Tās ir standarta prasības, kuru ievērošana ir salīdzinoši vienkāršākais pasākumu komplekss, kur tomēr arī gadās dažādi zemūdens akmeņi. Piemēram, kā saplānot lidojumu, ja tagad reāli ir samazināts lidojumu skaits, vai arī kā jūrnieku nogādāt uz kuģa, ņemot vērā, ka kuģis nav vilciens, kas iet pēc noteikta saraksta, tas var aizkavēties reidā, var aizkavēties loču pakalpojumu vai vēl kāda cita iemesla dēļ, un problēma ir klāt. Piemēram, Nīderlandē, kur, varētu domāt, problēmām nevajadzētu rasties, tādas tomēr ir, jo šeit noteikts, ka ne vēlāk kā divdesmit četras stundas pēc ierašanās jūrniekam ir jābūt uz kuģa.

Aleksandrs piebilst, ka Ir valstis, kas ieviešas saprotamas un paredzamas apkalpju maiņas procedūras, bet ir valstis, kur jābūt īpaši labam vingrotājam, lai spētu izpildīt visas akrobātiskās manipulācijas, ko pieprasa vietējie noteikumi un prasības, ko reizēm ir pat grūti izprast un aptvert. Teiksim, Filipīnās divas nedēļas jāatrodas karantīnas viesnīcā. Tur esot filipīniešu jūrnieki, kas, gaidot kuģi, viesnīcā iesprūduši pat uz diviem trim mēnešiem, un tas ir milzīgs psiholoģiskais spiediens uz cilvēku. Jūrnieki, kurus darbā nosūta CSM, karantīnas viesnīcās parasti pavadot divas trīs nedēļas.

– **Vai sarežģītajā Covid-19 laikā, kad pieaug spriedze un dzīvi apgrūtināta dažādi ierobežojumi un aizliegumi, nav vērojama tendence, ka jūrnieki sāk apsvērt, vai vispār ir vērts strādāt jūrā?**



**Jeļena:** – Nenoliedzami, laiks un apstākļi ir ļoti sarežģīti, tomēr jurniecības nozare turpina strādāt atšķirībā no citām nozarēm, kas darbību ir apturējušas vai pārtraukušas, un jurnieki lieliski izprot situāciju un novērtē to, ka viņi var turpināt strādāt un pelnīt, protams, rēķinoties ar jauno realitāti un stingrajām prasībām. Jurniekiem ir jāuztur ģimene, jāpilda arī citas saistības, tai skaitā kredīta saistības, tāpēc darbs ir ļoti nepieciešams. Mums nav nācies nevienu no mūsu jurniekiem īpaši pārliecināt doties jūrā, jo visi lieliski apzinās, kāds ir šis laiks un kas ir jāievēro, lai nezaudētu iespēju strādāt. Lielākā daļa jurnieku pat nepieļauj domu savā dzīvē kaut ko mainīt. Var teikt, ka jurnieka profesija šodien ir diezgan stabila, tāpēc arī Covid-19 apstākļos jurnieki nav noskaņoti atstāt darbu jūrā, ja nu vienīgi kādam ir personīgi iemesli to darīt. Ir pat pretēja tendence: pēdējā laikā atgriežas tie jurnieki, kuri kādu laiku ir strādājuši krastā, jo, iespējams, krastā kāds bizness nav izdzīvojis.

**Aleksandrs:** – Atkal atgriezšos pie jau iepriekš paustā viedokļa, ka pie mums jurnieka profesiju pārāk maz popularizē, tāpēc sabiedrība nav informēta par jurnieku darba specifiku, jurniecības nozares lielo nozīmi un lomu ikviena cilvēka dzīvē. Bezpilota kuģi noteikti kādreiz arī ienāks tirdzniecības flotē, bet pagaidām jurnieku darbs joprojām ir svarīgs, vajadzīgs un neaizstājams. Protams, šī profesija kļūst arvien komplicētāka un ietilpīgāka, jo uz kuģa viss ļoti strauji mainās un cilvēki gluži vienkārši ir spiesti iet laikam līdzī, mācīties, apgūt un zināt, kā apieties ar visu to, ko piedāvā jaunākie tehnoloģiskie risinājumi. Tieši tāpat arvien stingākas prasības tiek noteiktas attiecībā uz vides aizsardzību. Tā kā uz kuģiem nav ārstu, katram jurniekam ir jāspēj sniegt pirmo medicīnisko palīdzību, jābūt arī psihologam, lai novērtētu situāciju uz kuģa, spētu atpazīt riskus un laikus tos novērst. Ne vienmēr to ir tik viegli izdarīt, jo mūsdienu sabiedrība, īpaši jaunākā paaudze, ļoti negribīgi savā starpā kontaktējas. Kad tiekamies ar Latvijas, Lietuvas, Gruzijas, Ukrainas un citu valstu jurniecības mācību iestāžu studentiem, pārliecināties, ka jaunieši ir gudri, viņu vidū ir arī ļoti spožas personības, bet diemžēl viņi nav pieraduši savā starpā komunicēt, un tā ir ļoti satraucoša un bēdīga tendence, kas Covid-19 apstākļos vēl pastiprinās, kad izolēties piespiež arī drošības prasības. Jurnieks, protams, saprot, ka būs darbs uz laba kuģa, bet vienmēr paliek jautājums: ko darīt un kā tikt galā ar iekšējo vientulību?

## NO TRAĢĒDIJAS NEVIENS NAV PASARGĀTS

2020. gadā uz CSM kuģa notika traģēdija. Reisa laikā nomira elektromehāniķis, cilvēks, kurš šajā kompānijā bija nostrādājis vairāk nekā piecpadsmit gadus, bija cienījams cilvēks, labs kolēģis un draugs. Cilvēks no dzīves aizgāja miegā, tāpēc neviens viņam pat nevarēja sniegt palīdzību. Tas notika negaidīti, jo cilvēkam nebija problēmu ar veselību, arī ārstu komisiju viņš bija izgājis un par savu veselību nesūdzējās. Aleksandrs un Jeļena nebija pārliecināti, vai par



šo traģisko gadījumu vajadzētu rakstī. Nolēmām, ka tomēr par to rakstīsim, jo tas, kā izdevās atrisināt tādu nestandarta situāciju, apliecina, cik svarīga ir dažādu institūciju sadarbība.

**Aleksandrs:** – Kuģis strādāja Dienvidaustrumāzijā: Koreja, Indonēzija, Taizeme, un tas tiešām ir ļoti problemātisks reģions. Kolēģa aiziešana visiem bija milzīgs šoks, bet jo īpaši liels viņa komandas biedriem. Varu teikt, ka apkalpe reaģēja adekvāti un izturējās varonīgi, ņemot vērā to, ka bija vajadzīgs vesels mēnesis, lai krastā nogādātu cilvēka mirstīgās atliekas. Veselu mēnesi mēs darījām visu iespējamo un iesaistījām visas iespējamās institūcijas, lai šo problēmu atrisinātu. Sazinājāmies ar Latvijas Ārlietu ministriju, kas nekavējoties nosūtīja pieprasījumus visām tām reģiona valstīm, kuru ostās potenciāli varēja ieiet mūsu kuģis. Iesaistījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība un Igors Pavlovs, kurš savukārt lūdza ITF palīdzību. Un, pat neskatoties uz šādu spēku iesaistīšanos, pagāja mēnesis. Grūti pat iedomāties, ko šajā laikā pārdzīvoja tuvinieki un kā jutās kuģa apkalpe. Tikai pateicoties operatīvai un profesionālai institūciju sadarbībai, izdevās atrisināt šo situāciju un kuģim beigu beigās tika dota atļauja ieiet Taizemes ostā, faktiski tur, kur nelaime bija notikusi. Bet veselu mēnesi kuģim vajadzēja riņķot pa visu reģionu, lai atkal atgrieztos sākuma punktā. Vēl piecas dienas kuģim nācās stāvēt reidā, jo apkalpei (pat mirušajam) tika veikts Covid tests. Paldies visiem, kas iesaistījās šīs ārkārtas situācijas risināšanā, un milzīga atziņība ģimenei, kas ar lielu sapratni izturējās pret visu notiekošo.

**Jeļena:** – Vēlos piebilst, ka šie Covid apstākļi mūs pārbauda un liek vēlreiz apzināties, ka pozitīvu rezultātu var sasniegt kopīgiem spēkiem. Tu saproti, ka kompānija tikai saviem spēkiem vien nespēj risināt šādas ārkārtas situācijas. Mēneša garumā tas bija nepārtraukts kontakts ar valsts iestādēm, ar LTFJA un Pavlovu, kurš neskaitīja stundas, iesaistoties situācijas risināšanā, un, protams, paldies CSM, kas darīja visu iespējamo, lai risinātu problēmu. Neviens nerēķināja ar laiku un finanšu resursiem, jo viss tika darīts viena mērķa vārdā: civilizēti un iespējami ātrāk atrisināt situāciju. Šajā situācijā sliktākais bija tas, ka laiks gāja uz priekšu, bet nebija skaidras atbildes, kad un kā situācija tiks atrisināta, bet neziņa ir sliktākais, kas var būt. Protams, Covid-19 apstākļos ir vēl jo grūtāk risināt nestandarta situācijas.

## KADETU UN JUNIORU PROGRAMMA CEĻĀ UZ KARJERU

Iepazīstoties ar kompānijas “Colombia Shipmanagement” mājas lapā ievietoto informāciju, var secināt, ka kompānija lielu nozīmi piešķir kadetu un junioru programmām. Visticamāk, ka vēlāk tas atmaksājas, vēl jo vairāk, ja ņem vērā, ka jauniešu interese par jūrnieka profesiju nepieaug, bet jauni kadri kuģošanas kompānijām ir vitāli nepieciešami. To apliecina arī Aleksandrs Kononovs, kurš



uzsver, ka kadetu programmā uz kompānijas kuģiem jūras praksi iziet 150 kadetu un kompānija no sava budžeta atvēl iespaidīgu summu, lai šo programmu uzturētu un pilnveidotu. Izdevumi nav no tiem mazākajiem, jo prakses laikā katram kadetam maksā 500 dolāru lielu stipendiju mēnesī, kadeti tiek nogādāti uz kuģa un pēc prakses beigām mājās, viņi visi saņem darba tērpus, un tiek nodrošināta viņu ēdināšana. Kompānijai ir arī divi mācību kuģi, kas iesaistīti kadetu programmā un uz kuriem regulāri 25 kadeti iziet, kā saka Aleksandrs, *super* praksi, nodrošinot kravu pārvadājumus starp Malaiziju, Austrāliju, Ķīnu, Japānu un Koreju.

**– Jūsu kompānija strādā Baltijas reģionā, tāpēc labi pārrēdzat šo laukumu. Ko varat teikt, varbūt salīdzināt, ar kādu teorētisko zināšanu līmeni pie jums jūras praksē ierodas šo valstu jūrniecības iestāžu studenti?**

**Jeļena:** – Nekādā gadījumā nevaram runāt par vienu vērtējumu, jo viss ir atkarīgs no katra cilvēka individuāli. Mums ir intervijas ar studentiem, kurās pārlicināmies arī par viņu angļu valodas zināšanām, un ir savi kritēriji, pēc kuriem vērtējam, vai topošais speciālists mums ir piemērots vai ne. Ļoti bieži viedoklis par jauno cilvēku rodas kaut vai pēc tā, kā viņš attiecas pret dažādu prasību izpildi, cik savlaicīgi izdara visu, ko pirms došanās reisā no viņa prasa, piemēram, sagatavo dokumentu paketi, iziet ārstu komisiju, aizpilda to vai citu testu, ja nepieciešams, noformē ASV vīzu, vārdu sakot, kā izturas pret saviem pienākumiem. Lai gan tas, iespējams, ir subjektīvs vērtējums, tomēr arī tas raksturo cilvēku. Ja runājam par studentu teorētiskajām zināšanām, par tām ir diezgan grūti spriest, bet gribētos gan ticēt: ja cilvēks izvēlēties studijas jūras akadēmijā, viņa mērķis ir iegūt labas teorētiskās zināšanas, ko varētu likt lietā savā praktiskajā darbā. Ir motivēti jauni cilvēki, kuru senči jau vairākās paaudzēs ir bijuši jūrnieki, un vēlos īpaši uzsvērt, ka ļoti atbalstām šādu dinastiju turpināšanos. No malas raugoties, šķiet, ka Latvijas un Lietuvas jūras akadēmijas dod līdzvērtīgu izglītību. Nevēlos iedziļināties atsevišķas mācību iestādes darbībā, jo mēs saņemam jau praktiski gatavus jūrniekus no visām trim Baltijas valstīm, bet mums ļoti svarīgi ir tas, kā kadeti nostrādās sešus prakses mēnešus, kādas būs atsauksmes par viņa darbu un spējām, un tieši tam būs izšķirošā nozīme secinājumam, vai attiecīgais jaunais cilvēks ir savā vietā. Visbiežāk kadetus ņemam praksē pēc trešā kursa, ko lielā mērā nosaka kompānijas politika un konvencijas prasības, kas attiecas uz vecuma ierobežojumu.

Mūs neinteresē ņemt praksē studentus vien tāpēc, lai viņi veiktu tikai kādus palīgdarbus, piemēram, kaut ko mazgātu, tīrītu vai skrāpētu, jo mūsu kompānijas kadetu programmas mērķis ir jauno speciālistu profesionālā izaugsme, ja tā var teikt, katra jaunā speciālista pašizaugsme. Mums ir svarīgi, lai tie, kas pie mums atnāk praksē, pēc sešiem mēnešiem saņem labu vērtējumu un raksturojumu, kas pēc izglītības diploma saņemšanas ļautu viņiem atgriezties mūsu kompānijā, lai dotos jūrā jau *junior* kvalifikācijā. Aptuveni mēnesi viņi strādā





šajā statusā, un, ja viss noris sekmīgi, pēc mēneša juniori uz tā paša kuģa tiek paaugstināti virsnieka amatā – par kapteiņa trešo palīgu vai ceturto mehāniķi. Bet tas notiek vien tad, ja jaunais speciālists ir pierādījis, ka gan profesionāli, gan psiholoģiski ir gatavs jaunajam izaicinājumam. Pēdējo desmit gadu laikā apmēram astoņdesmit procenti mūsu jūras virsnieku ir sākuši pie mums kā kadeti, jo kompānijas politika ir dot izaugsmes iespējas mūsu pašu jaunajiem speciālistiem, un mūsu uzdevums ir iepotēt viņiem kompānijas kvalitātes standartus, vērtības, specifiku, lai viņos iemājotu kompānijas gars.

**Aleksandrs:** – Ar nožēlu jāatzīst, ka ir arī gadījumi, kad cilvēki neiztur un aiziet ne tikai no mūsu kompānijas, bet vispār no darba jūrā, jo realitāte nesakrīt ar priekšstatu par profesiju. Viena lieta ir simulatoros izspēlēt situācijas un redzēt kuģus, kad tie stāv ostā, bet pavisam cita, kad sākas reālais darbs jūrā. Tomēr lielais vairākums paliek un veido veiksmīgu karjeru. Esam lepni, ka vairākums jūrnieku, kuri strādā caur mūsu kruingu, ir jūras virsnieki, bet, piemēram, tankkuģu flotē tieši mūsu jūrnieki ir tas mugurkauls, uz kura turas šī flote. Tāpat pie mums izaugušajiem jūras virsniekiem ļoti bieži tiek uzticēts vadīt jaunbūvētos kuģus.

Milzīga pateicība Jūras administrācijai, Jūrnieku reģistram un tā vadītājam Jāzepam Spridzānam, jo, pateicoties tam, ka Jūras administrācija ieguldīja milzu pūles un enerģiju, Latvijai ir izdevies noslēgt līgumu ar Koreju par to, ka tur tiek atzīts mūsu jūrnieku diploms, kas ļauj mūsu jūrniekiem strādāt uz kuģiem zem Korejas karoga. Mūsu sadarbības partneris ir viena no lielākajām Korejas kuģošanas kompānijām "Sinakor", kuras floti nodrošinām ar kuģu virsniekiem no Latvijas, jo citu valstu jūras virsnieki tur strādāt nevar.

Nav daudz tādu valstu, kurām būtu izdevies panākt šādu atzišanu no Korejas puses, tāpēc īpaši vēlos uzsvērt, cik veiksmīgi varam strādāt, pateicoties tādai simbiozei ar Jūras administrāciju.

**– Tas, protams, ir lielisks novērtējums institūcijai, kas mūsu valstī uzrauga jūrniecības procesu atbilstību starptautiskajām prasībām un standartiem, vēl jo vairāk, ja to saka tie, kuri ir pakļauti regulārām pārbaudēm.**

**Aleksandrs:** – Ikvienā forumā, kurā man nākas piedalīties, vienmēr uzsveru, ka, pateicoties Jūras administrācijas sakārtotajai sistēmai, par Latvijas jūrnieku kompetences novērtēšanu, dokumentu autentiskumu un visu citu nav ne mazāko šaubu. Es pat domāju, ka mūsu Jūras administrācija ir labs piemērs tādām vecās Eiropas valstīm kā Nīderlande, Vācija un vēl daudzas citas.

**Jeļena:** – No savas puses varu piebilst, ka Jūras administrācijas attieksme ir ideāla, visi jautājumi tiek risināti operatīvi un kompetenti.

**Aleksandrs:** – Viena no lielākajām problēmām Covid-19 apstākļos ir dokumentu derīguma termiņa pagarināšana jūrniekiem. Pateicoties Jūrnieku reģistram, mums operatīvi izdevās atrisināt jautājumu, kad kuģis bija pie Āfrikas



krastiem un vajadzēja pagarināt diplomus trīs dienas pirms to derīguma termiņa beigām. Ticiet man, mēs lieliski zinām, ar kādām problēmām nākas saskarties mūsu kolēģiem, piemēram, Sanktpēterburgā, kad viss ir slēgts un neviens neko nedara, lai risinātu jautājumu, bet Latvijā viss darbojas kā labs pulksteņa mehānisms, un jūrniecības nozare Latvijā tiešām ir līmenī un strādā labi.

Jūrnieku reģistra veiktā jūrnieku darbā iekārtošanas komersantu licencēšana un uzraudzība ir ļoti svarīga Jūras administrācijas darbības sastāvdaļa, jo

## UZZIŅAI

Ar jūrnieku darbā iekārtošanu Latvijā nodarbojas 53 licencētas kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas, un Latvijas jūrnieku skaita ziņā desmit lielākie komersanti ir "LSC Shipmanagement", "Hanza Jūras menedžments", "Lat.B.G.I.", "Anglo-Eastern (UK) Limited" filiāle Latvijā, "LAPA Ltd", "CSM Baltija", "Ultramarin", "Astor Shipmanagement", "Interiorient Navigation (Latvia) Co. Ltd" un "BSM Crew Service Centre (Latvia)". Lielākā daļa šo komersantu ir apvienojušies Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijā. Latvijas kruinga kompānijas apkalpo ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu jūrniekus, iekārtojot tos darbā uz dažādu valstu kuģiem.

Latvijai kā ES dalībvalstij un dažādu starptautisko jūrniecības konvenciju dalībvalstij jānodrošina, lai šīs kompānijas īsteno godīgu un drošu atbilstoši kvalificētu jūrnieku darbā iekārtošanu uz kuģiem saskaņā ar saistošajiem nacionālajiem un starptautiskajiem normatīvajiem aktiem.

### – Kā jūs raksturotu, kāds ir Latvijas kruings?

**Aleksandrs:** – Ļoti augstā līmenī, kas, no vienas puses, protams, ir problēma, jo jūtām spēcīgu konkurenci, bet, no otras puses, liek mums strādāt daudz labāk. Visu cieņu kolēģiem, viņi ir īsti profesionāļi, ar kuriem kopīgi risinām dažādus jautājumus, esam personīgi pazīstami, tāpēc Latvijas kruingā valda veselīga atmosfēra. Man ir ar ko salīdzināt, jo lieliski redzu, kā kruinga lietas tiek kārtotas Sanktpēterburgā, Novorosijskā vai Odesā. Runāsim atklāti, pie mums nav nekādas korupcijas, un, piemēram, ukraiņi ļoti vēlas strādāt caur mūsu kruingu, jo pie viņiem korupcija ir neželīga. Latvijas kruingu ļoti stingri uzrauga Jūras administrācija, viendienīši sietam cauri netiek, tāpēc kruingā strādā tikai profesionāļi. Visi mūsu gruzīnu un ukraiņu jūrnieki ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedri, jo diemžēl šajās valstīs kruings un korupcija ir sinonīmi, kas iet roku rokā.

Jeļena un Aleksandrs ir jūras cilvēki. Jeļenas tēvs un vecaistēvs ir bijuši jūrnieki, Aleksandrs pats gājis jūrā, tāpēc viņi lieliski zina, kāds ir jūrnieku darbs un jūrnieku dzīve. "Jūrnieki ir īpaši cilvēki, jūras dvesmas apņēmīti, tāpēc gribētos jaunajiem novēlēt, lai viņi mācās no pieredzējušajiem jūrniekiem izturību, spēju pieņemt lēmumus un meklēt izeju no jebkuras situācijas," saka Jeļena, bet Aleksandrs piebilst: "Un visu mūžu turpināt izglītoties, un ne jau tikai tāpēc, ka tas ir vajadzīgs veiksmīgai karjerai, bet arī tāpēc, ka tas ir nepieciešams pašam cilvēkam." ■



# MĒS NEPIELĀVĀM DOMU, KA VARĒTU' NESTRĀDĀT

**“Jūrnieku ārste Violeta Celma no Vecliepājas primārās veselības aprūpes centra ne brīdi nepameta jūrniekus “kaujas laukā” vienus. Laikā, kad pārējo jūrnieku ārstu darbība Covid-19 dēļ bija apturēta, uz Liepāju pie dakteres Celmas brauca jūrnieki pat no Rīgas. Tā bija vienīgā iespēja veikt veselības pārbaudes, lai dotos darbā uz kuģiem. Dakterei Violetai Celmai īpaša pateicība!”** saka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

## NEKĀDA REKLĀMA NEBIJA VAJADZĪGA

“Mēs sapratām, ka nav citas izejas, jūrniekiem ir jāveic veselības pārbaudes, taču nezinājām, vai drīkstam turpināt darbu. Sazinājāmies gan ar Jūrnieku reģistru, gan Nacionālo veselības dienestu. Mēs, protams, ievērojām visus drošības pasākumus – jūrniekiem bija jāuzrāda jūrnieka grāmatiņa, lai mēs pārliecinātos, ka pagājušas vismaz 14 dienas kopš atgriešanās no kuģa, visur tika nodrošināta divu metru distance. Jūrnieki labi saprata situācijas nopietnību un to, ka drošības pasākumi ir jāievēro. Man tepat ir arī ģimenes ārsta prakse, es sāku darbu septiņos no rīta, pieņēmu savus pacientus, lai viņi nesatiktos ar jūrniekiem, kuru pieņemšana sākās astoņos. Viss bija saplānots, lai maksimāli samazinātu staigāšanu pa polikliniku, lai cilvēkiem nebūtu jāgaida, lai nevajadzētu satikties. Protams, gadījās visādi. Kāds jūrnieks, tikko nokāpis no kuģa, gribēja iziet komisiju un ļoti apvainojās, kad viņam atteicām,” stāsta daktere Violeta Celma.

“Mēs vispār nepieļāvām domu, ka varētu nestrādāt. Un runa jau nebija tikai par jūrniekiem – cilvēkiem ir jāsniedz palīdzība neatkarīgi ne no kā. Ja, piemēram, cilvēkam uzmeties kāds bumbulis, it kā sikums, bet viņš taču nezina, vai tas ir vai nav dzīvības vai nāves jautājums. Kā tad viņam dzīvot mēnešiem un gaidīt? Protams, pieņemšana notika tikai ar iepriekšēju pierakstu, konkrētā laikā,” uzsver Vecliepājas primārās veselības aprūpes centra finanšu direktore Vineta Neimane.

“Pie mums brauca ne tikai no Rīgas, brauca no visas Latvijas, pat no Daugavpils, brauca arī no Lietuvas. Nekāda reklāma nebija vajadzīga – jūrnieki cits no cita uzzināja, ka mēs strādājam. Bija arī firmas, kas mums zvanija, lai sūtītu savus jūrniekus pie mums. Jūrnieki tobrīd bija bezizejas situācijā,” saka daktere Celma.

Uz jautājumu, vai tomēr kaut uz brīdi nav radušās bažas par pašu mediķu drošību, turpinot darbu pandēmijas laikā, ārste atbild ar humoru: “Mēs taču ar viņiem nebučojamies!”



## AR KO VISBIEŽĀK SLIMO JŪRNICIEKI

Jūrnieku darbs "nodrošina" specifiskas veselības problēmas. Daktare Celma kā visbiežākās nosauc kuņģa slimības, arī cukura diabētu, tāpat problēmas ar lieko svaru. "Mēs jau šīs problēmas "noķeram", bet, vai jūrnieki pēc tam lietas labā kaut ko dara, tas jau ir cits jautājums. Nākamā nopietnā problēma ir psihiskā veselība. Vairākās firmās ir tādi mazie psiholoģiskie testi, kas patiesībā būtu jāizpilda visiem jūrniekiem. Jāsaprot tomēr, kādos apstākļos viņi strādā – tas nav tā romantiski pavizināties ar kuģi. Faktiski jūrnieks visu laiku atrodas kastē, viņam priekšā ir tikai viņa priekšnieks, un viss. Dienu pēc dienas, nedē-



Vineta Neimane (no kreisās), Violeta Celma un Svetlana Zimiča.

ļu pēc nedēļas, mēnesi pēc mēneša. Zinu, ka vairākās valstīs tiek kontrolēts, lai reisi nav garāki par 4 – 6 nedēļām. Tas būtu optimālais laiks uz kuģa. Bail pat domāt, kas pašlaik notiek ar tiem jūrniekiem, kuri Covid dēļ iestrēguši uz kuģiem, strādā piecus, septiņus mēnešus un, kas vissliktāk, nezina, kad tiks mājās. Daļa no viņiem jūk prātā vārda tiešā nozīmē," saka Violeta Celma.

Ārste neslēpj, ka problēmas jūrnieku veselībai rada arī alkohola un narkotiku lietošana. Lai šīs problēmas "nomaskētu", tiek likti lietāt dažādi, pat visai kuriozi paņēmieni. Ārsta palīdzība, jūrnieku veselības pārbaudžu koordinatore Svetlana Zimiča atceras kādu puisi, kurš turpat uz vietas nodevis urīna analīzi, dzidri caurspīdīgu kā ūdens. "Es to tūlīt nesu uz laboratoriju, lai nosaka, vai tur vispār ir urīna klātbūtne, izrādās, ir. Taču, veicot pārbaudi uz narkotikām, analīze izrādījās pozitīva. Atšķaidīšana neko nebija līdzējusi. Ar analīzēm mēdz notikt visādi – ja tās nes no mājām, tad var būt paņemtas pat no vecmāmiņas, bet pat tad, ja tās nodod uz vietas, es vienmēr pati uzreiz aiznesu uz laboratoriju, lai izslēgtu samainīšanu. Reiz pat diviņi mēģināja nodot analīzes viens otra vietā."

Mediķes atzīst, ka ar mānīšanu un melošanu nācies saskarties ne reizi vien. Aizpildot anketu ar jautājumiem par veselības stāvokli, problēmas visbiežāk tiek noklusētas. "Bijuši arī gadījumi, kad tika viltoti medicīnas sertifikāti. Tad



sākām lietot uzlīmes ar hologrammām. To iemācījos no dakteres Andras Ērgles. Mēs ar kolēģiem regulāri sazināties, izrunājam kopīgās problēmas, daudzas arī atrisinām,” piebilst daktere Celma.

“Mums izveidojusies sava datu bāze, bet tā ir par jūrniekiem, kuri pie mums nāk regulāri. Sarežģītāk ir ar tiem, kuri pie mums atbrauc pirmo reizi. Ir jau slimības, kuras var uz pārbaudes brīdi “nosist”, sadzeroties kādus medikamentus. Labi, ja iepriekš nodotas analīzes Centrālajā laboratorijā vai Gulbja laboratorijā, tad vismaz tās varam apskatīties un jau kaut ko redzēt par līdzšinējām veselības problēmām. Taču vajadzētu centralizētu datu bāzi tieši par jūrnieku veselības stāvokli,” uzsver S. Zimiča.

Nereti par pacienta veselības stāvokli daudz pasaka viņa uzvedība, gadās pat, ka cilvēks kļūst agresīvs, ja viss nenotiek tā, kā viņš iedomājies. Mediķes atceras gadījumu, kad pat puķu podi lidojuši pa gaisu. “Dažs labs iedomājas, ka galvenais ir samaksāt – atnāks, samaksās par sertifikātu, un viss kārtībā. Bet tā tas nenotiek, un tad tiek izrādīta neapmierinātība, un tad jau var arī redzēt, cik nenoturīga cilvēkam psihe. Gadās, pie mums pārbaudi neiziet, bet aizbrauc citur un iziet. Pēc tam zvana no kuģa, ka jūrnieks jāņem nost no reisa.”

## TREIŅBIKSĒS PIE ĀRSTA VAIRS NENĀK

“Jūrnieki mainās uz pozitīvo pusi, mainās stāja, uzvedība. Treiņbiksēs jau vairs pie mums nenāk. Mums ir daudz tādu, kuri nākuši vēl kā kadeti un nu jau kļuvuši par kapteiņiem,” saka daktere Celma.

Ārsta palīdzē Zimiča ar gandarijumu stāsta par tiem nu jau bijušajiem Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņiem, kuri gan zvana, lai padalītos ar priekiem vai bēdām, gan sūta fotogrāfijas, kurās redzami ar aizvien jaunām svītriņām uz uzpleciem. Turklāt klientu loks nekļūst mazāks, tas ar katru gadu pieaug.

“Ir ļoti labi, ka mēs varam sniegt aizvien vairāk pakalpojumu, veikt izmeklējumu, lai viss būtu iespējams tepat uz vietas. Daktere Celma mums ir ļoti aktīva, brauc mācīties uz Angliju, uz Norvēģiju, saņem jaunus sertifikātus. Cilvēki to novērtē,” atzīst V. Neimane.

“Ilgi bija strīdi un diskusijas, kamēr izdevās panākt, ka veselības pārbaudes jāveic jau pirms iestāšanās jūrniecības augstskolā. Diemžēl pirms tam gadījās arī tā, ka kadetam jāiet praksē, un tikai tad atklājas veselības problēmas – gan ar redzi, gan dzirdi, gan psiholoģiskās problēmas, narkotiku lietošana un kas tik vēl. Un tad, protams, puņķi un asaras. Ar pretenzijām nāca arī vecāki, un var jau arī viņus saprast, jo ir iztērēts gan laiks, gan nauda. Nācās dzirdēt, ka mēs jauniešiem esam visu dzīvi samaitājuši. Taču ir jāsaprot, kāds ir jūrnieka darbs un ka ne katram tas piemērots,” uzsver V. Celma. ■



# EIROPAS KUGU ĪPAŠNIEKI GAIDA EIROPAS SAVIENĪBAS ATBALSTU

Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) atzinīgi novērtējusi Eiropas Savienības līdz šim paveikto, lai atbalstītu kuģniecības nozari saistībā ar Covid-19, tomēr uzsver, ka nozares glābšanai ir vajadzīgs lielāks atbalsts. Lai Eiropa nodrošinātu stratēģiski svarīgās jūrniecības nozares izdzīvošanu, būs vajadzīgi saskaņotāki un mērķtiecīgāki pasākumi, tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi pieņemt nozares glābšanas un atveseļošanas plānu. Krīzes laikā Eiropas kuģniecības nozare smagi strādā, lai nodrošinātu, ka visas nepieciešamās preces bez kavēšanās nonāk Eiropā, tomēr kuģniecības kompānijas arvien biežāk saskaras ar šķēršļiem, tai skaitā arī ar sarukušajām finansēšanas iespējām. Tā kā kuģošanas nozares lielāko daļu veido mazie un vidējie uzņēmumi, ir skaidrs, ka tiem būs vajadzīgs valstu valdību un ES atbalsts, lai mazinātu pandēmijas izraisītās iespējamās ilgtermiņa sekas.

“Eiropas kuģniecība ir sasniegusi lūzuma punktu,” teica ECSA prezidents Klāss Berglund. “Joprojām krītas tirdzniecības pieprasījums, tomēr kuģošanas nozarei ir jāturpina strādāt arī šajos apstākļos, tāpēc svarīgi, lai nozarei būtu atvērtas finansēšanas iespējas, lai tā spētu pārvarēt iespējamās likviditātes problēmas. Ja valstis un bankas neiesaistīsies šīs situācijas risināšanā, daudzas kompānijas nespēs izdzīvot krīzes apstākļos un arī pēc krīzes, kas nodarīs kaitējumu Eiropas kuģošanas nozarei, kas ir ļoti būtiska pasaules kuģošanas nozares daļa.”

Viens no vissmagāk skartajiem segmentiem ir pasažieru pārvadājumi, tāpēc, ja nozare nesaņems palīdzību, šis svarīgais pakalpojums var pazust, bet tas būs trieciens Eiropas ekonomikai. ECSA atzinīgi ir novērtējusi to atbalstu, ko jūrniecības nozare ir saņēmusi no Eiropas Parlamenta, jo īpaši EP “Renew Europe” grupas, kura nākusi ar glābšanas un atjaunošanas plānu jūrniecības nozarei un kuras priekšlikums ir veidot Eiropas jūrniecības klasteri.

Tāpat arī klimata pārmaiņas un vides degradācija ir eksistenciāls drauds Eiropai un pasaulei. Lai risinātu šīs problēmas, Eiropai ir vajadzīga jauna izaugsmes stratēģija, kā ES pārveidot par modernu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kurā vēlākais 2050. gadā visas siltumnīcefekta gāzes tiek neitralizētas, ekonomikas izaugsme ir atsaistīta no resursu izmantošanas, novārtā nav atstāts neviens cilvēks un neviens reģions. ■



## Lielās ostas riska ēnā

Likumā par ostām paredzētajās izmaiņās ostu pārvaldēm tiek dotas tiesības nodarboties ar komercdarbību, kas varētu negatīvi ietekmēt uzņēmējdarbības un investīciju vidi Ventspils un Rīgas ostā. Ostinieki uzskata, ka piedāvātie grozījumi ir sasteigti, jo pilnībā tiek mainīta Latvijas lielo ostu pārvaldība, kurā līdz galam neizprotama loma atvēlēta pašvaldībai un nav ne mazākās sinerģijas ar ostu lietotājiem. Problēma ostu pārvaldībā bijusi personālijās un korupcijā, nevis pašā regulējumā – tā par ostu lomu Latvijas attīstībā izteikušies paneldiskusijas dalībnieki. Paneldiskusiju rīkoja biedrība “Baltijas asociācija – Transports un loģistika”.

Ventspils brīvostas pārstāvis Ģirts Valdis Kristovskis pauda viedokli, ka reformas cēlonis ir nevis pārvaldības modelis, bet tā slikts izpildījums, kas atsevišķu cilvēku savtīgo interešu dēļ tiek diskreditēts.

Advokāts Artūrs Spīgulis paneldiskusijā vērsa uzmanību uz tiesvedībām, kas bijušas pret brīvostu pārvaldēm, kurās tiesa lēma, ka brīvostu pārvaldes nedrīkstēja nodarboties ar pakalpojumu sniegšanu, kad tās to darīja. Taču jaunie likuma grozījumi paredz, ka ostām būs šāda iespēja, kas ir pretrunā ar tiesas iepriekš nolemtu. Ostas pārvaldes pamatuzdevums ir nodrošināt vidi, lai komersanti var strādāt. Liepājas ostas nomnieku asociācijas pārstāvis Ainars Kreics teica: “Ja stivordarījumi varēs sniegt ostas pārvalde, tas rada draudus uzņēmējiem.”

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir pārliecināts, ka grozījumi ir nepieciešami un ka ostas tiks reorganizētas saskaņā ar valdības plānā ierakstīto, lai tās atbilstu OECD labas pārvaldības principiem.



**LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2019. – 2020. GADĀ (tūkst. t)**

Osta	2019. gadā			2020. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	27 084,0	5 678,2	32 762,2	18 199,3	5 488,1	23 687,4
Ventspils	17 689,7	2 767,1	20 456,8	9 889,1	3 013,0	12 902,1
Liepāja	6 427,7	906,5	7 334,2	5 600,1	1 003,1	6 603,2
Salacgrīva	253,0	48,8	301,8	225,8	77,7	303,5
Mērsrags	431,2	37,0	468,2	381,7	20,7	402,4
Roja	35,3	11,8	47,1	47,0	11,1	58,1
Pāvilosta	0,0	3,3	3,3	0,0	1,9	1,9
Skulte	970,6	35,0	1 005,6	932,9	36,1	969,0
<b>Mazās ostas kopā</b>	<b>1 690,1</b>	<b>135,9</b>	<b>1 826,0</b>	<b>1 587,4</b>	<b>147,5</b>	<b>1 734,9</b>
<b>Kopā visas ostās</b>	<b>52 891,5</b>	<b>9 487,7</b>	<b>62 379,2</b>	<b>35 275,9</b>	<b>9 651,7</b>	<b>44 927,6</b>



# RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2013. – 2020. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
<b>Beramkravas</b>	<b>35 172,7</b>	<b>35 853,9</b>	<b>33 392,2</b>	<b>32 805,6</b>	<b>33 362,9</b>	<b>37 251,8</b>	<b>34 922,6</b>	<b>21 205,3</b>	<b>-39,3</b>
ķīmiskās beramkravas	3 035,8	4 158,0	2 840,0	3 293,0	2 732,5	2 559,8	2 339,5	1 833,1	-21,6
ogles	21 562,9	20 834,4	19 034,9	16 727,8	17 591,6	20 874,4	16 897,8	3 449,3	-79,6
labība un tās produkti	5 082,0	4 964,9	4 986,7	5 239,0	5 392,1	4 837,7	5 507,3	6 209,6	12,8
koksnes šķelda	1 447,2	936,4	1 030,1	1 301,7	1 469,0	1 594,2	2 050,7	2 061,9	0,5
<b>Lejamkravas</b>	<b>23 644,7</b>	<b>26 529,8</b>	<b>25 652,6</b>	<b>19 482,9</b>	<b>16 915,0</b>	<b>15 059,7</b>	<b>14 597,0</b>	<b>11 686,6</b>	<b>-19,9</b>
LNG	451,7	429,1	450,8	440,5	473,8	443,2	440,9	331,2	-24,9
nafta	144,8	164,1	89,2	54,5	34,2	52,6	44,2	46,6	5,4
naftas produkti	22 814,6	25 495,4	24 735,8	18 713,2	16 110,0	14 159,4	13 752,0	10 967,9	-20,2
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>11 662,8</b>	<b>11 792,4</b>	<b>10 524,2</b>	<b>10 827,6</b>	<b>11 599,1</b>	<b>13 863,4</b>	<b>12 859,6</b>	<b>12 035,7</b>	<b>-6,4</b>
konteinerizētas kravas	3 950,4	4 186,9	3 875,0	4 096,7	4 658,7	4 977,6	4 885,2	4 682,9	-4,1
skaitis TEU	25 6 271	39 1 218	35 9 756	38 8 484	45 0 071	47 4 451	47 0 075	45 7 979	-2,6
Roll on/Roll of	3 169,2	3 117,4	2 649,0	2 781,6	3 186,5	3 489,8	3 419,7	3 088,5	-9,7
vienības	21 2 919	20 0 808	16 6 706	17 4 299	20 5 061	21 9 980	21 0 350	14 8 968	-29,2
kokmateriāli	3 874,5	4 005,4	3 512,4	3 415,3	3 243,8	4 809,3	4 119,2	3 784,1	-8,1
tūkst. m <sup>3</sup>	4 606,1	4 722,9	4 632,5	4 111,9	3 785,0	5 475,3	4 850,6	4 561,6	-6,0
melnie metāli un to izstrādājumi	331,2	296,9	340,9	313,0	308,3	398,5	310,3	335,0	8,0
<b>Kopā</b>	<b>70 480,2</b>	<b>74 176,1</b>	<b>69 569,0</b>	<b>63 116,1</b>	<b>61 877,0</b>	<b>66 174,9</b>	<b>62 379,2</b>	<b>44 927,6</b>	<b>-28,0</b>

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ  
2013. – 2020. GADA (tūkst. t)**

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
<b>Beramkravas</b>	<b>21 573,7</b>	<b>23 728,7</b>	<b>23 245,5</b>	<b>22 393,1</b>	<b>20 915,8</b>	<b>23 688,3</b>	<b>20 839,7</b>	<b>13 519,4</b>	<b>-35,1</b>
labība un tās produkti	2 030,4	2 006,6	2 169,4	1 928,5	1 964,5	1 554,6	2 067,6	2 862,5	38,4
ķīmiskās beramkravas	1 414,0	2 545,6	2 584,8	2 811,6	2 392,3	2 056,5	1 693,7	1 434,6	-15,3
ogles	14 041,8	14 935,3	14 528,9	13 291,9	11 776,1	14 220,4	10 357,7	2 653,3	-74,4
koksnes šķelda	907,1	520,4	643,6	555,0	646,4	941,6	1 133,4	1 181,0	4,2
<b>Lejamkravas</b>	<b>7 111,4</b>	<b>10 280,3</b>	<b>10 617,6</b>	<b>8 166,0</b>	<b>5 728,1</b>	<b>4 121,4</b>	<b>3 829,9</b>	<b>2 764,2</b>	<b>-27,8</b>
naftas produkti	7 030,2	10 204,7	10 537,3	8 102,5	5 644,9	4 085,1	3 791,3	2 669,0	-29,6
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>6 781,6</b>	<b>7 071,4</b>	<b>6 192,7</b>	<b>6 511,2</b>	<b>7 030,8</b>	<b>8 622,2</b>	<b>8 092,6</b>	<b>7 403,8</b>	<b>-8,5</b>
konteineri	3 908,8	4 148,4	3 823,0	4 059,0	4 605,0	4 909,6	4 862,6	4 637,9	-4,6
skaitis TEU	25 4 475	38 7 603	35 5 241	38 5 937	44 5 984	46 9 343	46 6 893	45 3 578	-2,9
Roll on/Roll off	596,7	475,0	246,2	259,2	427,2	518,1	532,1	171,6	-67,8
skaitis	11 1 068	92 315	62 649	64 177	83 985	85 826	76 434	20 589	-73,1
koksne	2 070,6	2 080,7	1 858,1	1 819,5	1 606,8	2 705,5	2 347,6	2 208,8	-5,9
tūkst. m <sup>3</sup>	2 500,6	2 526,3	2 309,2	2 213,1	1 908,1	3 163,7	2 812,8	2 730,7	-2,9
melnie metāli un to izstrādājumi	120,2	292,6	199,8	297,5	303,3	398,5	310,3	331,6	6,9
<b>Kravas kopā</b>	<b>35 466,7</b>	<b>41 080,6</b>	<b>40 055,8</b>	<b>37 070,3</b>	<b>33 674,7</b>	<b>36 431,9</b>	<b>32 762,2</b>	<b>23 687,4</b>	<b>-27,7</b>

## RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2013. – 2020. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
<b>Beramkravas</b>	<b>2 793,4</b>	<b>3 635,2</b>	<b>3 923,7</b>	<b>4 274,2</b>	<b>4 858,5</b>	<b>5 731,0</b>	<b>5 570,3</b>	<b>4 800,9</b>	<b>-13,8</b>
ogles	79,2	46,9	50,5	460,0	1 197,3	1 467,9	1 053,8	272,7	-74,1
labība un tās produkti	1 918,4	2 753,5	2 901,5	2 877,8	2 509,8	3 034,4	2 893,8	2 879,7	-0,5
celtniecības materiāli	746,3	801,9	813,0	901,0	932,2	762,5	1 011,9	739,8	-26,9
koksnes šķelda	158,8	79,8	93,9	254,1	260,5	186,7	317,8	240,0	-24,5
<b>Lejamkravas</b>	<b>406,0</b>	<b>352,6</b>	<b>362,8</b>	<b>379,4</b>	<b>478,4</b>	<b>432,2</b>	<b>571,5</b>	<b>598,2</b>	<b>4,7</b>
jēlnafta	144,8	134,1	51,9	54,6	34,2	46,2	44,2	46,6	5,4
naftas produkti	175,0	162,6	240,6	271,8	376,1	312,3	448,5	458,1	2,1
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>1 638,8</b>	<b>1 312,0</b>	<b>1 324,9</b>	<b>1 026,1</b>	<b>1 251,7</b>	<b>1 374,4</b>	<b>1 192,4</b>	<b>1 204,1</b>	<b>1,0</b>
konteineri	41,3	38,5	46,0	36,4	52,7	47,7	38,8	63,5	63,7
skaitis TEU	4 525	3 615	3 668	2 312	3 829	2 996	2 881	4 143	43,8
Roll on/Roll off	691,0	780,8	614,0	496,0	652,3	758,9	760,5	784,5	3,2
skaitis	31 113	36 264	33 657	30 465	39 261	45 739	49 296	41 384	-16,0
koksne	519,5	455,8	493,5	370,4	470,0	500,8	363,0	313,6	-13,6
tūkst. m <sup>3</sup>	574,4	505,8	539,3	408,5	547,0	501,2	407,8	357,6	-12,3
melnie metāli un to izstrādājumi	182,4	4,3	141,1	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kravas kopā</b>	<b>4 838,2</b>	<b>5 299,8</b>	<b>5 611,4</b>	<b>5 679,7</b>	<b>6 588,6</b>	<b>7 537,6</b>	<b>7 334,2</b>	<b>6 603,2</b>	<b>-10,0</b>

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ  
2013. – 2020. GADA (tūkst. t)**

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019., %
<b>Beramkravas</b>	<b>10 322,1</b>	<b>7 957,9</b>	<b>5 642,2</b>	<b>5 407,3</b>	<b>6 830,9</b>	<b>7 174,4</b>	<b>7 795,7</b>	<b>2 078,8</b>	<b>-73,3</b>
minerālmēsli	1 566,3	1 520,8	141,9	347,0	195,1	386,5	476,4	236,5	-50,4
ogles	7 441,9	5 852,2	4 455,5	2 975,9	4 618,2	5 186,1	5 486,3	523,3	-90,5
labība un tās produkti	355,9	262,9	514,8	410,3	353,0	235,3	543,9	435,5	-19,9
<b>Lejamkravas</b>	<b>16 112,9</b>	<b>15 879,1</b>	<b>14 656,2</b>	<b>10 928,0</b>	<b>10 693,0</b>	<b>10 490,1</b>	<b>10 176,4</b>	<b>8 306,8</b>	<b>-18,4</b>
nafta	0,0	0,0	89,1	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	15 609,4	15 128,1	13 957,9	10 345,0	10 089,0	9 762,0	9 512,2	7 840,8	-17,6
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>2 330,8</b>	<b>2 368,6</b>	<b>2 228,6</b>	<b>2 474,2</b>	<b>2 511,0</b>	<b>2 661,4</b>	<b>2 484,7</b>	<b>2 516,5</b>	<b>1,3</b>
konteineri	0,3	0,0	5,0	1,3	1,0	20,3	2,8	4,5	60,7
skaitis TEU	54	0	845	234	256	2 112	301	258	-14,3
Roll on/Roll of	1 882,1	1 861,6	1 788,8	2 026,3	2 107,0	2 212,8	2 127,1	2 132,4	0,2
skaitis	70 738	72 229	65 175	80 097	80 989	88 415	84 620	86 995	2,8
koksne	387,4	443,9	408,0	532,3	391,2	421,3	347,5	378,0	8,8
tūkst. m <sup>3</sup>	458,0	488,5	459,6	482,8	434,1	472,4	395,5	420,2	6,2
melnie metāli un to izstrādājumi	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kravas kopā</b>	<b>28 765,8</b>	<b>26 205,6</b>	<b>22 527,0</b>	<b>18 809,5</b>	<b>20 034,9</b>	<b>20 325,9</b>	<b>20 456,8</b>	<b>12 902,1</b>	<b>-36,9</b>

SM informācija

## DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2012. – 2020. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020./ 2019. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	47 821,4	43 791,7	49 265,6	41 492,0	24 113,0	-41,9
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	1 482,5	1 653,4	1 366,5	1 710,1	2 066,0	20,8
Starptautisko pārvadājumu apjoms	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	46 338,9	42 138,3	47 899,0	39 782,0	22 047,0	-44,6
Eksporta kravu apjoms	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	989,5	351,8	316,7	280,8	324,0	15,4
Importa kravu apjoms	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	3 951,7	3 067,3	3 120,6	3 324,7	2 695,0	-18,9
Kopējais tranzīta kravu apjoms	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	41 397,7	38 719,2	44 461,7	36 176,5	19 028,0	-47,4
Tranzīta apjoms caur ostām	49 036,9	45 240,4	47 041,3	45 438,8	39 481,2	35 039,1	39 416,6	31 630,9	15 310,0	-51,6
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	1 916,5	3 680,1	5 045,1	4 545,7	3 718,0	-18,2

SM informācija





# DIENASKĀRTĪBĀ OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA

**2020. gada 7. jūlijā Ventspilī notika diskusija par Latvijas ostu reorganizāciju, finanšu optimizāciju un attīstības virzieniem. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits aicināja Latvijas trīs lielākās ostas strādāt pie jaunām sadarbības idejām un labākiem pakalpojumiem tranzīta nozarei. "Visā Eiropā pēdējo desmit gadu laikā ir notikusi ostu komercializācija, un arī Latvijai beidzot ir jāiet šis ceļš, lai mēs iegūtu efektīvi strādājošu ostu nozari, kas tiek pārvaldīta starptautiski saprotamā veidā un stiprina Latvijas kā kravu pārvaldījumu valsts konkurētspēju," diskusijas ievadā teica satiksmes ministrs.**

Ministrs uzsvēra, ka vairāk nekā gadu notika darbs pie jaunā ostu pārvaldības modeļa izstrādes, piedāvājot tās pārveidot par uzņēmumiem, vienlaikus saglabājot esošos nodokļu režīmus un SEZ statusu Liepājas ostai, kas ļaus labāk koordinēt ostu darbu ārējos tirgos. Ostām ir jābūt pelnošām, jāattīsta pievienotās vērtības pakalpojumi un jāsekmē turpmāka industrializācijas attīstība, vienlaikus turpinot pildīt arī reģionālās attīstības katalizatora lomu.

Seminārā un paneldiskusijā, ko organizēja Ventspils brīvostas pārvalde, piedalījās triju lielo ostu, Satiksmes ministrijas, VAS "Ventas osta", SIA "Rīgas brīvostas flote" un VAS "Latvijas dzelzceļš" pārstāvji, bet pašvaldību pārstāvji uz diskusiju nebija aicināti.

Uzmanības centrā ir jautājums par vienotas stratēģijas nepieciešamību kravu piesaistei Latvijas ostām, dzelzceļa pārvaldījumu lomu ostu attīstībā un nepieciešamību koncentrēties uz jaunu kravu koordinētu piesaisti, kā arī par speciālo ekonomisko zonu normatīvā regulējuma iespējamām izmaiņām.

"Pēdējās sarunas, kas mums bijušas ar Eiropas Komisiju, liecina, ka arī turpmāk Eiropas Savienības fondu līdzekļus nevarēs izmantot ostu infrastruktūras uzturēšanai, sakārtošanas darbiem. Tas nozīmē, ka ostām aizvien vairāk ir jādomā, kā nopelnīt pašām, kā sadarboties, kā efektīvāk izmantot resursus.

Lielo ostu pārveidošana no administratīvām vienībām par uzņēmumiem faktiski nozīmē to, ka ostām būs savi resursi labāk jāpārvalda, ka mēs ļausim ostām kopīgi izmantot dažādus pakalpojumus, labāk sadarboties," ostu pārvaldības modeļa maiņas nepieciešamību skaidro Linkaits. "Ja Latvija vēlas piesaistīt jaunas kravas, tranzīta koridoram jābūt vienam, nevis trim savstarpēji konkurējošiem piedāvājumiem. Tā tas būtu ar trim dažādām ostām. Tranzīta koridors Latvijā noteikti saglabāsies, bet ne tādā apjomā, kā tas ir bijis līdz šim. Ir nozīmīgas kravas, ko varam pārkraut gan no Krievijas, gan Baltkrievijas, gan citām



valstīm. Mums ir pietiekami daudz arī iekšzemes resursu, kur jāizmanto ostu pakalpojumi. Saimnieciskā darbība, protams, notiks.”

Grozījumos Likumā par ostām un Liepājas SEZ likumā paredzēts, ka kapitālsabiedrībās kapitāldaļu turētāja no valsts puses būs SM, Finanšu ministrija (FM), Ekonomikas ministrija (EM) un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM). Valstij piederošās akcijas paredzēts nodot turējumā šādās proporcijās: 40% SM, 20% FM, 20% EM un 20% VARAM.

Diskusijas laikā tika vērsta uzmanība uz to, ka jaunu investīciju piesaisti ostās pašlaik bieži vien apgrūtina sarežģītais un smagnējais apbūves tiesību juridiskais regulējums, kas ievērojami kavē ostas komersantu būvniecības ieceru īstenošanu, aicinot pārskatīt esošo juridisko bāzi un kopīgi meklēt risinājumus, kā veidot labvēlīgāku vidi investīcijām un uzņēmējdarbībai Latvijas ostās.

Latvijas Jūras administrācijas (JA) valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš ostu pārvaldības modeļa reformas kontekstā uzsver, ka Jūras administrācijas pozīcija šajā jautājumā ir pragmatiska.

Jānis Krastiņš: “No sadarbības viedokļa mums nav atšķirības, vai ostas pārvaldei ir kapitālsabiedrības statuss, tā ir publiski atvasināta persona, aģentūra vai tai ir vēl kāda cita pārvaldības forma, tāpēc neesam šo procesu komentējuši un arī negrasāmie to darīt. Mūsu uzmanības centrā ir visi tie jautājumi, kas saistīti ar kuģošanas drošību, tātad tas, kas saistīts ar kapteiņdienestu un ostas kapteiņa tiesībām un pienākumiem. Piemēram, kas pēc ostu pārvaldības modeļa maiņas notiks ar ostu kapteiņu izdotajiem noteikumiem un kāds būs šo dokumentu juridiskais statuss? Ja lielajās ostās ir pietiekami liela juridiskā kapacitāte, lai sagatavotu noteikumus, un tās lieliski ar šo jautājumu tiks galā, tad mūsu lielākās bažas ir saistītas ar mazo ostu kapteiņiem un to, kā tie tiks galā ar noteikumu izstrādi, jo mazajām ostām visdrīzāk pietrūks juridiskā kapacitāte. Tieši tāpēc arī rodas pamatots jautājums, vai mēs kaut ko nezaudēsim no kuģošanas drošības aspekta. Diskusijās ar Satiksmes ministriju esam vienojušies, ka pirms noteikumu publicēšanas tie vispirms jāsaskaņo ar Jūras administrāciju, Valsts vides dienestu un, iespējams, arī ar vēl kādu institūciju.

Otrs svarīgākais aspekts jaunā ostu pārvaldības modeļa sakarā ir jautājums par loču pakalpojumiem, jo likumprojekta sākotnējā variantā tika pieļauta iespēja tos nodot ārpakalpojumā. Lai gan pasaulē ir dažāda pieeja loču pakalpojumu sniegšanas jautājumam, mēs tomēr sliecamies domāt, ka loču pakalpojumiem vajadzētu palikt ostas pārvaldes pārziņā. Satiksmes ministrijā mūsu viedoklis ir sadzirdēts, un redīgētajā likumprojekta variantā loči paliek ostas pārvaldes amatpersonas.

Kas attiecas uz velkoņu pakalpojumiem, tad, raugoties no mūsu skatu punkta, ir svarīgi, lai ostās būtu nepieciešamais velkoņu skaits, tiem būtu pietiekama jauda un tie atbilstu visām drošības normām, bet, patiesību sakot, tas gan vairāk ir ostu kapteiņu jautājums.



Jaunajā likumprojektā mēs pārraugām to sadaļu, kas attiecas uz Jūras administrācijas kompetenci, tāpēc Satiksmes ministrijā esam iesnieguši arī savus komentārus un skaidrojumus, tāpat diskutējam par strīdīgiem jautājumiem un juridiskām niansēm, jo Jūras administrācija skatās kopumā uz drošības jautājumiem gan valstī, gan ostās un ostu kapteiņdienestos.”

## IESKATS LATVIJAS OSTU JAUNĀKO LAIKU VĒSTURĒ

Lai labāk izprastu, kā tika veidota Latvijas ostu pārvaldība, ir jāielūkojas jaunāko laiku vēsturē, ar to saprotot divdesmitā gadsimta deviņdesmitos gadus, kad pēc Latvijas valsts neatkarības atjaunošanas dzīve visās jomās prasīja pavisam citu redzējumu. Lai gan īpašuma pārņemšana notika strauji, jaunie īpašnieki ne vienmēr īsti zināja, ko tālāk darīt, jo iepriekšējā sistēma jaunajā dzīvē vairs nederēja, un tā bija arī ar Latvijas ostām. Padomju gados visas ostas atradās Latvijas jūras kuģniecības pakļautībā, bet nu šajā ziņā bija kaut kas jāmaina. Deviņdesmito gadu sākumā Kārlis Līcis bija valsts lietu ministrs un uz daudzām lietām, tai skaitā arī uz ostām un biznesu, skatījās nedaudz savādāk nekā tie, kas ostās biznesu taisīja un sīta cauri savas intereses. Viņš atradās varas struktūrās, kas noteica, lēma un veidoja valsts stratēģiju, tāpēc ļoti skaidri zina, ka ostas nebija valdības redzeslokā. Kārlis Līcis atceras: “Ekonomikas lietas, tai skaitā arī ostu jautājums, valdības sēdēs skatītas netika. Taču dzīve neapstājās, un viss notika, bet diemžēl Latvijas neatkarības pirmajos gados valdība no visa tā bija pārlietu tālu un lielā lūzuma brīdī nebija klāt pie jaunajiem biznesa procesiem.

Radās pirmie biznesmeņi, kuri sāka savu darbību ostās. Jāatzīst, ka 1991. gadā ostas virzījās uz priekšu, pateicoties privātajam biznesam. Tas, ka no baigā krituma ostās sāka pieaugt kravu apjomi, bija tikai privāto uzņēmēju darbības rezultāts, nekādā gadījumā ne valdības, pilsētas vai pat ostas pārvaldes politikas nopelns. Privātie ostinieki rosījās, katrs mēģināja atrast, iekarot un noturēt savu vietu biznesā, un šis process notika ārpus valdības redzes, uzmanības un ietekmes loka. Pārūkojot Ministru kabineta darba kārtību, varu teikt, ka līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, taču tur nebija neviena ekonomikas vai jūrlietu jautājuma. Valsts pārvaldes sistēma aizkavējās ar jaunās tirgus ekonomikas regulēšanu, tāpēc sākuma posmā valsts daudz ko zaudēja. Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostās. Taču tas nevarēja būt sociālistiskais princips, visu vajadzēja sakārtot ar likumdošanas aktu palīdzību, garantējot uzņēmējdarbībai patikamu vai vismaz pieņemamu vidi. Tika pieņemts Likums par ostām, izstrādāta nodokļu politika, citi reglamentējoši dokumenti, kas padarīja skaidrākus spēles noteikumus un haotisko attīstību ielika noteiktos rāmjos. Bet pa šo laiku jau bija notikuši daudzi neatgriezeniski procesi, kas atklāja visai nepatīkamu ainu – aptuveni astoņdesmit procenti uzņēmējdarbības, kas veidoja valsts valūtas budžetu, no valsts





ietekmes vienkārši jau bija izkrituši. Kas vakar bija mūsu, tagad nemanāmi jau bija kļuvus mans.”

Uldis Pētersons bija viens no Satiksmes ministrijas *smagsvariem*. Pēc izglītības jurists, jau astoņdesmito gadu beigās, kā pats saka, nonāca Autotransporta un šoseju ministrijā (tā tolaik sauca Satiksmes ministriju), kur iesākumā strādāja par juridiskās daļas vadītāju, vēlāk par satiksmes ministra Jāņa Janovska vietnieku, bet pēc tam daudzus gadus bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs. Kurš gan vēl labāk par Uldi Pētersonu varētu zināt, kā tika rakstīti likumi un kādas batālijas notika ap šo likumdošanas radišanas procesu.

## FORMA BEZ SATURA

Atceras Uldis Pētersons: “Forma bez satura. Tā varētu teikt par ostu un ne tikai ostu darbību deviņdesmito gadu sākumā. Vieni kaut ko lēma un domāja, ka pieņemtais tiks pildīts, bet citi tai pašā laikā visam šķaudīja virsū un neko nepildīja. Tā, piemēram, bija pieņemts lēmums, ka ostas par katru pārkrauto tonnu valstij maksās vienu ASV dolāru, bet tas nenotika, jo augstākā līmenī pieņēma lēmumus, ko zemākā līmenī vienkārši ignorēja, savukārt Jūrniecības departaments nezināja, ko darīt, jo nebija noteikts pārvaldes rāmis, kā šai nozarei jāstrādā. Finanšu ministrijā bija gatavās āmurgalvas, jo ieciklējās, ka var būt tikai budžeta iestāde vai uzņēmums, kas veic pārvaldes funkcijas, bet transporta un jūrniecības nozarē tas nebija iespējams.”

## NAUDA UN VARA, VAI ARĪ STĀSTS NE PAR VISTU, NE OLU

Tas ir pašsaprotami, ka nauda un vara nav atdalāmi lielumi, un tās abas vieno arī īpatnība, ka nedz vienas, nedz otras parasti nevar būt par daudz. Arī stāsts par Latvijas ostu likuma pieņemšanu būtībā ir stāsts par naudu un varu. Kad Satiksmes ministrija no likvidētās Jūrlietu ministrijas saņēma atpakaļ jūrniecības nozari, šai nozarei joprojām nebija uzrakstīti likumi. Visa darbība notika gandrīz vai pēc džungļu likumiem – izdzīvo stiprākais. Pētersons atceras, ka, lai glābtu situāciju, 1994. gadā 81. panta kārtībā pieņēma Jūras kodeksu, bet ar Ostu likumu tik viegli negāja.

U. Pētersons: “No Jūrlietu ministrijas mēs mantojumā saņēmām vienu šausmīgu un nepabeigtu projektu – Likumu par ostām. Jau Jūrlietu ministrijas laikā bija izveidojušās un samilzušas ārkārtīgas pretrunas starp valsti un pašvaldību, kur vienā pusē stāvēja Lembergs, bet otrā pusē Šteinerts, kurš uzskatīja, ka ostām jābūt valsts pārvaldībā, un tā laikam bija viena no lielākajām deviņdesmito gadu sākuma pretrunām, jo ļoti ilgi nevarēja panākt vienošanos par ostu pārvaldības modeli, neviens nebija gatavs piekāpties ne soli atpakaļ, bet vajadzēja taču viņus visus reiz vest pie kaut kādas jēgas un samaņas! Lai izietu no situācijas, mums nekas cits neatlika, kā pētīt citu valstu pieredzi un pārvaldību Eiropā.



Braucām pieredzes apmaiņā, piedalījāmie konferencēs un apmeklējām izstādes. Dzima doma, ka ostas pārvalde varētu būt sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kur piecdesmit procenti piederētu valstij un piecdesmit procenti pašvaldībai. Ostas pārvalde iznomā zemi un piestātnes, jo tās nevar nodot privatizācijai. Topošajā Ostu likumā tas viss jau jauki bija iestrādāts, bet, kamēr likums vēl nebija pieņemts, atnāk Kaža un saka: "Man ir viens banks, man vajg viens osts!" Precīzāk, viņam vajadzēja piestātņi Bolderājā, un veči piekrit, jā, jā, Kažam taču vajag, un Kaža dabūja vienu piestātņi savā īpašumā. Līdzīgi Centrālajā terminālī piestātņi ieguva Šķēle, par Ventspili nemaz nerunāsim.

Un tad notika nelaime. Kad likums jau bija gatavs un likumprojekts iesniegts Saeimā, avīzē parādījās raksts par kaut kādu SIA, kur notikusi blēdība, un žurnālisti sacēla tādu traci par mahinācijām un nelikumībām, kas notiek sabiedrībās ar ierobežotu atbildību, ka tad, kad likumprojekts nonāca lēmējvīru rokās, kaut notikušais nekādā veidā nebija saistīts ar mūsu ostu likumprojektu, šie kā traki sāka brēkt: ak, tu kungs, vai jūs saprotat, kas ir osta! Jūs neko nesaprotat! Jūrniekiem tādas blēžu lietas nevar būt! Un likumprojektu nozāģēja, bet bez ostu likuma nevar, un tā laika satiksmes ministrs Andris Gūtmanis jauna likuma radišanai piesaistīja Lembergu, no Ministru kabineta tādu Freibergu, Vismani Valdi un no Jūrniecības departamenta Imantu Sarmuli. Kā saskaņot valsts un pašvaldību intereses? Lembergs pastāvēja uz savu, citi atkal nepiekāpās, un tad mūs, darba grupu, kas strādāja pie likuma, iespundēja uz ledlauža "Varma" un teica, ka ārā nelaidīs, kamēr nebūsim vienojušies. Diezgan ilgi villojāmie, kamēr piedzima šis diezgan kropļais Likums par ostām, kas pēc būtības ir ne vista, ne ola, un ko ar gariem zobiem tomēr pieņēma. Tūlīt izveidoja arī Nacionālo ostu padomi, jo nekādi nevarēja vienoties, kā ostu intereses tiks saskaņotas valsts līmenī. Izveidoja lielo valsts huralu, kurā kopā sanāk spriedēji, kaut ko lemj, un neviens nevar saprast, kurš šos lēmumus ņem galvā un pilda. Būtībā tas vairāk ir kā ventilis tvaika nolaišanai. Tāda padome manā skatījumā nebija vajadzīga, jo viedokļu saskaņošanu tikpat labi varēja pildīt arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, bet, kad to ierosinājām, Ventspils nekādā gadījumā nepiekrita un panāca, ka izveidoja Ostu padomi, ko vada pats Ministru prezidents, kas ir tāds kā mazais ostu Ministru kabinets."

## JEZGA AP BRĪVOSTU LIKUMIEM

Tomēr ar Likuma par ostām pieņemšanu viss nebūt nebeidzās. Sākās liels cirks ar brīvostu likumiem, ko sāka taisīt zem Likuma par ostām. Ventspils brīvostas likums izgāja cauri bez problēmām un lieliem satricinājumiem, jo Aivaram Lembergam bija milzīga ietekme valdības gaitēnos un viņa spiedienam neviens nespēja pretoties. Ventspils brīvostas likums stājas spēkā 1997. gada 1. janvārī, un, kā saka Pētersons, ikviens zem tā varētu parakstīties: "Kas attiecas uz Ventspili, tad tā vienmēr ir dzīvojuši pēc saviem likumiem, jo tur galveno lomu ir spēlējuši pašvaldība."





Tolaik Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs pasūtīja pētījumu un saņēma atzinumu, ka Tirdzniecības osta jāiekļauj Rīgas ostas pārvaldībā, un perfekti to pierādīja, rezultātā Rīgas osta pārņēma visu infrastruktūru un norīja šo uzņēmumu. Visam šim procesam bija atbalstītāji, bet bija arī pretinieki, un ne mazums, tāpēc tikai 2000. gada 12. aprīlī Saeima pieņēma Rīgas brīvostas likumu. Un pēkšņi medijos parādās apgalvojumi, ka osta attīstās nepareizi, ka temps nav tik straujš, kā varētu vēlēties, un ostas vadības stils nav no tiem labākajiem. Gadiem tika apšaubīta ostas pārvaldnieka profesionalitāte, tomēr Loginovs pārdzīvoja visas Saeimas un pašvaldību vēlēšanas, visus Ministru prezidentus, satiksmes ministrus un ostas valdes. “Mani nekas nespēj iebiedēt!” tā batālijas, kas allaž virmoja ap viņa personību, kādā sarunā komentēja Loginovs. Viņš arī uzskata, ka interešu pārdale starp Rīgu un Ventspili sākās jau 1990. gadā un viss, kas ir noticis ar un ap Rīgas ostu, lielā mērā saistāms ar apzinātu ostas attīstības bremsēšanu. “Daudzu plānus es izjaucu, jo tolaik bija cilvēki, kuri vēlējas ostu pilnībā pārņemt savās rokās, bet es biju tas, kurš ostā ieviesa zināmu kārtību. Ar manu atnākšanu visiem bija skaidrs, kurš pārvalda ostu un ar kuru ir jārēķinās. Tā sakot, kurš ir saimnieks. Pirms tam ostā bija pilnīgs juceklis. Kamēr Latvijā politiķi, ierēdņi un arī neprofesionāļi savā starpā plēšīsies un skaldīs matus, kaimiņi igauņi un lietuvieši savus attīstības projektus sekmīgi varēs realizēt,” saka Loginovs.

## OSTU VALDES

No vienas puses ostu valdes ir izveidotas tā, lai vilks būtu paēdis, bet arī kaza paliktu dzīva. Rīgas un Ventspils gadījumā tajās strādā četri valsts un četri pašvaldību pārstāvji, tāpēc tagad, kad runa ir par jauno ostas pārvaldības modeli un to, ka valstij jāiegūst daudz lielāka ietekme, rodas jautājums, vai tad līdz šim ietekme ir bijusi nepietiekama, ja valdē valsti pārstāvējuši Satiksmes, Ekonomikas, Finanšu un Vides un reģionālās attīstības ministriju deleģēti personāži? Satiksmes ministrs runā par tādu ostu valdi, kurā konkursa kārtībā tiek atlasīti profesionāļi, kuri spēj ne tikai izprast ostu darbības specifiku, bet, kā saka Tālis Linkaits, “esmu ieinteresēts, lai šajos pietiekami grūtajos apstākļos ostas izmantotu savus resursus maksimāli efektīvi, lai ostu vadība un menedžments būtu profesionāļi, nevis politiski vai ierēdnieciski ieceltas personas”.

Kad 2017. gada vasarā no Rīgas brīvostas pārvaldnieka amata aizgāja Leonīds Loginovs un intervijā viņam jautāju, kā, gadiem ejot, ir mainījusies Rīgas ostas valde, kuras darbs taču ir ļoti nozīmīgs, lai osta varētu normāli funkcionēt, viņš atbildēja: “Negribu teikt, ka pati valde ir mainījusies, drīzāk mainījusies ir politiskā konjunktūra: valdē ir bijis “Latvijas ceļš”, tēvzemieši, “Saimnieks”, sociķi, bet tolaik nebija nesaskaņu un uzmetienu. Izņēmums bija, kad pie varas nāca “Jaunais laiks” un Repše ar skajiem paziņojumiem, par kuriem pats tagad spļaudās un taisnojas – bijuši vāji padomnieki. Atceroties var teikt, ka līdz pat 2010. gadam



ostā nebija neviena kašķīga balsojuma, jo visus lēmumus izdiskutēja, lai osta varētu labāk attīstīties. Ar Zatlera partijas nākšanu pie varas normāls darbs tika paralizēts un sākās karš. Notika absurdas lietas – Ventpils ostas uzņēmumu juriste Antāne sēdēja Rīgas brīvostas valdē un paralizēja visu darbu. Es likuma rakstītājiem savulaik teicu, ka tāds pārvaldes modelis tomēr nav pareizs. Nu, kaut vai ņemsim ostas attīstības plānus, kas savulaik bremzēja attīstību, jo neviens nevarēja paredzēt nākotni, arī to, kādas būs starpvalstu attiecības.”

Latvijas radio raidījumā “Krustpunktā” diskusijā par ostu pārvaldības modeļa maiņu Valsts kontroles padomes loceklis Edgars Korčagins pauda viedokli, ka, jo sarežģītāks ir pārvaldības modelis, jo grūtāk pārkāpumu vai nepilnību gadījumā atrast atbildīgo, visi iesaistītie legāli var *atkratīties* no atbildības, jo likums to pieļauj.

## LSEZ IZVEIDE ATŠKIRAS NO TĀ LAIKA BIZNESA PROCESIEM LATVIJĀ

Katra no trim lielajām Latvijas ostām deviņdesmito gadu sākumā bija pilnīgi atšķirīgā situācijā. Kā saka Jānis Lapiņš, LSEZ tapšanas modelis nav atdalāms no deviņdesmito gadu sākuma situācijas Liepājas ostā, kas savu darbību iesāka nevis no nulles, bet no mīnusa punkta. Pēc būtības jau šāds pārvaldības modelis, kad LSEZ valdē kopā strādā trīs ministriju, trīs pašvaldības un trīs uzņēmēju pārstāvji, tika veidots tieši tāpēc, ka situācija Liepājā bija gandrīz bezcerīga un tālaika valdībai nebija vēlmes un intereses noņemties ar šo nolemtību. Augstākā pilotāža bija piešķirt brīvās ekonomiskās zonas statusu – ņemiet, perieties un dariet ar to, ko gribat. Un spītīgie kurzemnieki darija.

“Lai būtu ātras reaģēšanas nodrošinājums uzņēmējiem, ostas valdē tika iekļauti trīs uzņēmēju pārstāvji, pilsētas redzējumu pārstāvēja trīs pašvaldības amatpersonas, bet valdības prioritātes pārstāvēt tika deleģēti triju ministriju – Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijas pārstāvji, un katrai no ministrijām ir sava atbildības joma. Strādājot kopā visām šīm trim pusēm, top valdes lēmumi konkrētam attīstības periodam un konkrētam biznesa plānam. Tikai strādājot vienota mērķa vārdā var kaut ko sasniegt, un šodien tam ir apliecinājums. Sākotnēji Liepājā tika veidota uzņēmējiem un biznesa attīstībai saprotama vide, un tad jau tam klāt nāca kravu apgrozījums, darba vietas un nomaksātie nodokļi,” savu viedokli pauž LSEZ pārvaldnieks.

## IETEKMES SVIRAS

Ņemot vērā Latvijas ostu un tranzīta sektora starptautisko raksturu, svarīgi apzināties ostu atkarību no dažādiem ārējiem faktoriem, kurus nav iespējams ietekmēt un kuri nav atkarīgi no ostu pārvalžu un pat Latvijas Republikas valdības darbības, jo visu ietekmē tirgus riski, darījumu partneru riski, norēķinu riski, politiskie un ekonomiskie faktori un ES struktūrfondu finansējuma sadalījums.



Jaunā ostu pārvaldības modeļa kontekstā, kad ostu pārvaldes strādā kā kapitālsabiedrības, varētu veidoties visai divdomīga situācija. Lai gan ASV banku sankcijas 2019. gada decembrī un viss, kas vēlāk sekoja, nekādā ziņā nav spodrinājušas Ventspils tēlu un labais tonis tagad gandrīz vai prasa izvairīties publiski izrunāt pilsētas un ostas vārdu, kur nu vēl ventspilniekus laist pie vārda, jo viņi visi ir iepīti dažādos mafiozos grupējumos, tomēr savu satraukumu par nākotni "Ventas Balsī" pauž Ventspils uzņēmēji.

"Lielo Latvijas ostu pārvalžu pārveide par komersantiem var novest pie nozāres sabrukuma," saka Ventspils ostā strādājošo uzņēmumu arodbiedrību konsultatīvās padomes vadītājs Linards Gulbis. "Satiksmes ministrijā tapušie grozījumi Likumā par ostām draud novest pie situācijas, ka ostās strādājošie privātie uzņēmumi gūs tādas traumas, kas vairs nebūs savienojamas ar tranzīta biznesa izdzīvošanu. Ir skaidrs, ka vienā un tajā pašā salīdzinoši šaurajā segmentā strādājošs un ar varas svirām apveltīts valsts uzņēmums vienmēr izkonkurēs privāto. Arī tad, ja sākotnējie nolūki šāda valsts uzņēmuma dibināšanai bijuši kristāltīri. Līdzīga situācija bija ar VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) meitasuzņēmumu "LDz Cargo", kura rīcībā ir tāda ietekmes svira kā cenu instrumentārijs un kurš monopolizējis visus pierobežas posmus līdz kravu nodošanas stacijām. Šīs situācijas dēļ dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus brīvai konkurencei joprojām nav atvērts, bet Konkurences padomē ierosināta pārkāpuma lieta pret LDz un "LDz Cargo" par iespējamu dominējošu stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu. Konkurences ierobežošanu Latvijas kravu pārvadājumos pārbauda arī Eiropas Komisija. Šķiet, ar to vajadzētu pietikt, lai atkal nekāptu uz tiem pašiem grābekļiem, taču vairāki ostu likumprojektā iekļautie punkti liecina par pretējo. Piedāvātie Ostu likuma grozījumi paredz, ka jaunās Ventspils un Rīgas ostas kapitālsabiedrības nodarbosies ar komerciju jeb veiks tās pašas funkcijas, ko pašlaik piedāvā privātie uzņēmēji. Tikai ļoti naivs cilvēks var domāt, ka jaundibināto kapitālsabiedrību biznesa intereses nesadursies ar privātajām, bet tas nozīmē, ka agri vai vēlu nonāksim pie līdzīgas situācijas kā ar "LDz Cargo" pakalpojumiem dzelzceļa jomā. Nedomāju, ka savulaik, dibinot šo uzņēmumu, tā laika LDz vadība starp uzņēmuma uzdevumiem ierakstīja pārvadājumu tirgus kropļošanu, bet šis kroplais modelis ir novedis pie smagām sekām, kuru rezultātā vērojama nozarē strādājošo skaita samazināšanās, bet nepārdomātā tarifu politika aizbaidījusi daudzus klientus."

Ja vēlamies būt objektīvi, tad jau kopš deviņdesmito gadu pirmās puses līdz pat šai dienai dzelzceļa tarifu jautājums tranzītkravu pārvadājumos nav zaudējis aktualitāti, jo nesamērīgi augstie tarifi ļoti būtiski samazina Latvijas tranzītkoridora konkurētspēju, tātad arī jaunu kravu piesaistīšanu Latvijas ostām. Dārgi! Un kravu īpašnieki izvēlas Lietuvas virzienu. Ja tagad tik augstu tiek pacelts ostu konkurētspējas palielināšanas karogs, tad tarifu jautājuma mājas darbu valsts limenī jau sen vajadzēja izpildīt. Šo domu apstiprina arī biedrības



“Baltijas asociācija – Transports un loģistika” valdes padomnieks juridiskajos jautājumos Ēriks Pūlis un pauž viedokli, ka Satiksmes ministrijai nekavējoties jāizstrādā jauna tranzīta politika, kas ir viens no svarīgākajiem Latvijas ostu sekmiņas un ilgtspējīgas attīstības stūrakmeņiem. Kravas iet tur, kur tas ir ekonomiski izdevīgi, bet uzņēmēji pauž viedokli, ka Latvijas piedāvājums joprojām nav konkurētspējīgs, tieši tāpēc ir nepieciešama jauna tranzīta politika, kur tiešām ir ņemtas vērā visu intereses.

## **KĀ KĻŪT ARVIEN CAURSPĪDĪGĀKIEM?**

Ostu pārvaldībai jābūt caurspīdīgai, atbilstoši OECD prasībām. Ko tas nozīmē?

2016. gada 1. jūlijā Latvija kļuva par OECD dalībvalsti, kas bija Latvijas mērķis jau divdesmit gadus, un tagad tas ir devis konkrētus ieguvumus, uzlabojumus un ir bijis dzinējspēks valsts kapitālsabiedrību pārvaldes reformai, kā arī kalpojis par papildu stimulu, lai celtu kapacitāti cīņā ar kukuļošanu starptautiskajos biznesa darījumos. Pieņemti būtiski likuma grozījumi, precizējot kapitālsabiedrību padomju locekļu atlasi un padomju darbu, kā arī veicinot informācijas atklātību. Būtiski, ka OECD noteikumi attiecas arī uz pašvaldību pārvaldību.

Jānis Lapiņš: “OECD vadlīnijas ir mūsu rokasgrāmata, un mēs esam daudz izdarījuši, lai šīs vadlīnijas piepildītu, un valdības pārstāvēniecība trīs ministriju sastāvā LSEZ valdē tam ir labs apliecinājums. Arī izstrādājot LSEZ attīstības plānu līdz 2035. gadam, mūsu uzstādījums bija, lai tas būtu atbilstošs OECD prasībām, par ko esam diskutējuši arī Satiksmes ministrijas līmenī. Savu darbību esam padarījuši maksimāli caurspīdīgu, kaut vai ievievojot atskaites un ziņojumus publiski pieejamās vietnēs, ir skaidri noteikti termiņi, kad tas jāizdara. Tāpat ir dažas pavisam no jauna ieviestas prasības, piemēram, valdei ir pakļauta audita nodaļa, kuras darbinieks, neatkarīgs speciālists, profesionāli izvērtē darbības procesus un nepastarpināti par to ziņo valdei. Tas nozīmē, ka arī valdība tieši saņem šo informāciju par procesiem un pieņemtajiem lēmumiem no saviem deleģētajiem valdes locekļiem, kas ir augstākā līmeņa ierēdņi – valsts sekretāri, valsts sekretāru vietnieki vai departamentu direktori. Valdes funkcijās ietilpst pārvaldes darbības uzraudzība, tātad jau tagad valdībai tikai vajadzētu darīt savu darbu, tad atkristu diskusijas par modeļa maiņu, lai palielinātu valdības ietekmi. Esam izveidojuši modeli, kas maksimāli atbilst OECD prasībām, tomēr jāatzīst, ka par simt procentiem šīs prasības nav ieviešamas. Esmu vienmēr uzsvēris, ka mums ir laba un ļoti cieša sadarbība ar ministrijām, jo daudzu projektu ieviešana nemaz nav iespējama bez Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministriju līdzdalības, un šī sadarbība notiek ikdienas režīmā, arī sadarbība ar Eiropu, kā tas bija iepriekšējā finansēšanas periodā, piesaistot finansējumu LSEZ infrastruktūras projektiem. Patiesībā komunikācija ar ES bez ministrijas nemaz nav iespējama, tāpēc arī Satiksmes ministrija



ir atbildīgā ministrija par šo projektu vadīšanu un ieviešanu. Mūsu sasniegtais un ES finansējuma apguve LSEZ projektiem ir ļoti labs apliecinājums ministriju potenciālam, un Latvija tiešām ir viens no labiem piemēriem Eiropas finansēto projektu īstenošanā. Šajā ES Kohēzijas fondu plānošanas periodā, kas tagad tiek pabeigts, Liepājas infrastruktūras projektiem izdevies piesaistīt četrdesmit trīs miljonus eiro, un tas ir bijis ļoti labs finanšu portfelis. Nākamajā plānošanas periodā visā Eiropā noteikti aktuāli būs drošības jautājumi, militārā mobilitāte un, protams, inovācijas. Liepājas ostā ir teritorijas, kur ir iespējama militārā klātbūtne, un Aizsardzības ministrija arī ir uzsvērusi šo plānu aktualitāti.”

## BEZ SINERĢIJAS NEIZTIKT

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits vairākas reizes publiski ir uzsvēris, ka jaunā ostu pārvaldības modeļa maiņa tiek virzīta, skatoties no valsts stratēģiskajām interesēm, lai gan tiešā veidā kravu apjomi nav saistīt ar ostas pārvaldības modeli.

Tālis Linkaits: “Pēc būtības nekas jau nav no jauna jāizdomā, jo gan Eiropā, gan arī Latvijā saimnieciskās darbības objekti tiek pārvaldīti kā uzņēmumi. Modeļa maiņa nozīmē ostu pārvaldes no iestādēm pārveidot par uzņēmumiem. Latvijā ir pietiekami skaidra likumdošana par to, kādā veidā uzņēmumi ir jāpārvalda, bet gadu desmitiem ostas vada politiski ievēlēti pašvaldību vadītāji. Savukārt uzņēmumos nevar būt politiski ieceltas personas, jo gan valdēs, gan padomēs profesionāli cilvēki tiek atlasīti konkursa kārtībā. Jānotiek depolitizācijai, osta jāpārvalda profesionāliem cilvēkiem, un tad daudzas lietas mainīsies uz labo pusi.

Vairākas iepriekšējās valdības ir kritušas tieši ostu reformas dēļ, mēs negribam nekādā veidā veicināt arī šīs valdības krišanu, bet tajā pašā laikā mēs kā nozares ministrija iestājamies par vienotiem principiem attiecībā uz visām trīs lielajām ostām. Mēs šeit runājam nevis par kārtību vai nekārtību, bet kā panākt labāku ostu konkurētspēju Eiropā attiecībā pret mūsu kaimiņvalstīm. Koordinēta visu trīs ostu darbība ir daudz izdevīgāka Latvijai. Piedevām jāatceras arī, ka Latvijas ostu darbību nosaka Eiropas ostu regula, kas ļoti skaidri pasaka, ko osta var darīt, viss pārējais, ko daudzi ar ostas pārvaldības modeļa maiņu tagad piesauc kā apdraudējumu biznesam ostās, ir pasaku stāsti un brīvas interpretācijas, jo Eiropas ostu regula skaidri pasaka, ka osta pati sniedz tikai tos pakalpojumus, ko nenodrošina komersanti.”

Satiksmes ministrijas izstrādātie grozījumi Likumā par ostām un Liepājas SEZ likumā ir nodoti sabiedriskajai apspriešanai, 15. jūlijā par tiem sprieda Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, bet pie vienota kopsaucēja nenonāca, jo jautājumu bija vairāk nekā atbilžu. Pašlaik karstākās diskusijas ir par pārvaldības modeļa maiņu LSEZ un viedokļu atšķirība sadaļā, kas skar pašvaldību lomu jaunajā ostu pārvaldības modelī. Esošais variants paredz, ka divas trešdaļas





kapitāldaļu piederēs valstij, tāpēc tiek uzdots jautājums, kā ostu pārvaldībā iesaistīsies pašvaldības, un tiek izteiktas aizdomas, ka diez vai varēs iztikt bez valsts un pašvaldību sinerģijas. Pagaidām arī koalīcijā nav vienprātības, vai Liepājas SEZ jāpārveido par kapitālsabiedrību. Pret to iestājas partija "KPV LV", arī premjers Krišjānis Kariņš ("Jaunā Vienotība") iepriekš paudis, ka Liepājā nav novērotas tādas grūtības ar pārvaldību, kādas ir Rīgā un Ventspilī, tāpēc reformu vajadzētu sākt tikai ar abām minētajām ostām. Tādu pašu viedokli atklātā vēstulē Satiksmes ministrijai ir paudusi Latvijas Jūrniecības savienība, bet Latvijas Pašvaldību savienība uzskata, ka jaunajos likumprojektos nav izvērtēta pārvaldības modeļa maiņas negatīvā ietekme uz pašvaldību budžetu un ietekme uz reģionu attīstību, tiem trūkst pamatojuma un analīzes, kā arī nav apskatīta citu valstu prakse. Lielākā daļa Eiropas ostu atrodas pašvaldību kontrolē, piemēram, Somijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā. Likumprojektu izstrādes gaitā pārkāpts labas likumdošanas princips, kā arī Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) rekomendācijas par labu sabiedrisko konsultāciju praksi.

Tomēr satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir optimistiski noskaņots: "Domāju, ka 2021. gada otrajā pusē mēs jau varēsim redzēt jauno ostu darbību. Optimistiski domājot, Saeima likumprojektus varētu pieņemt līdz gada beigām, un tad 2021. gads būs veltīts tam, lai praktiski ostas pārveidotu par kapitālsabiedrībām un ieviestu jauno modeli. Tur nekas būtiski nevar mainīties. Vienmēr ir atsevišķas detaļas pašā likumprojektā, kuras var tikt mainītas, tādēļ arī likumprojekti ir nodoti sabiedriskajā apspriešanā. Mēs labprāt uzklusām visus viedokļus, ko vēl papildus vajadzētu mainīt ostu pārvaldībā un darbībā, taču konceptuāli izmaiņas nav plānotas."

Anita Freiberga

P.S. Satiksmes ministra optimisms ir bijis pārlietu optimistisks, jo 2020. gada beigās Saeimā jaunais ostu likums netika pieņemts.■



## IZVEIDOTA VAS "VENTAS OSTA"

**Lai nepārprotami nošķirtu ostas funkcijas no tās pārvaldītāja – Ventspils brīvostas pārvaldes, kas bija iekļauta sankciju sarakstā, valdība lēma par jaunas valsts akciju sabiedrības "Ventas osta" izveidi Ventspils ostas pārvaldīšanai. VAS "Ventas osta" uzdevums ir pārvaldīt Ventspils ostas teritoriju, pilnībā vai daļēji pārņemt Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijas. Jaunās valsts kapitālsabiedrības izveides mērķis ir pēc iespējas samazināt sankciju iespējamās negatīvās sekas uz Latvijas tranzīta sektoru un ekonomiku kopumā. Ventspils brīvostas likuma grozījumos noteikts, ka VAS "Ventas osta" pildīs ostas pārvaldnieka funkcijas, kā arī būs tiesīga slēgt līgumus ar ostas klientiem un veiks visas nepieciešamās darbības, lai pakāpeniski pārņemtu saistības pret ostas klientiem.**

Prognozējams, ka vairākus mēnešus būs nepieciešams pārejas posms, kad paralēli darbosies gan Ventspils brīvostas pārvalde, gan jaundibinātā valsts akciju sabiedrība. Paredzēts, ka VAS "Ventas osta" Ventspils brīvostas pārvaldes mantas, tiesības un saistības pārņems pa daļām, arī darbinieki – speciālisti, tehnicais personāls u.c. – pāries darbā uz VAS "Ventas osta" pakāpeniski. Ventspils brīvostas pārvaldes likvidācijas procesa ietvaros normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā tiks lemts par Ventspils brīvostas pārvaldes aktīvu nodošanu jaunajai valsts kapitālsabiedrībai. Ventspils brīvostas pārvaldes darbiniekiem nav pamata satraukties par palikšanu bez darba jaunās VAS "Ventas osta" izveides dēļ, jo labi speciālisti būs nepieciešami arī turpmāk.

Ministru prezidents Krišjānis Kariņš, komentējot situāciju, kas radās pēc ASV noteiktajām sankcijām: "Pēc ASV noteiktajām sankcijām tika nolemts ieviest valdības deklarācijā noteikto plānu par Ventspils ostas funkciju uzticēšanu kapitālsabiedrībai. Iepriekš bija paredzēts šo valdības plānu īstenot 2020. gada pavasarī, bet noteiktās sankcijas ieceres realizēšanu pastraidzināja. Kad tika piemērotas ASV sankcijas, kuras attiecībā uz Ventspils brīvosta pārvaldi

### UZZIŅAI

Jaunizveidotās kompānijas vienīgā valdes locekle ir Satiksmes ministrijas Attīstības un finanšu plānošanas departamenta direktore Baiba Vīlpa, kompānijas padomē iecelta Satiksmes ministrijas Juridiskā departamenta Tiesību aktu nodaļas vadītāja Baiba Jirgena, Finanšu ministrijas Eiropas Savienības fondu investīciju pārvaldības departamenta direktore Diāna Rancāne, kā arī zāļu ražotāja "Olainfarm" bijusī padomes locekle Daina Sirlaka un "Publisko aktīvu pārvaldītāja "Possessor"" (iepriekš Privatizācijas aģentūra) bijusī valdes priekšsēdētāja Iveta Zalpētere. "Ventas ostas" pamatkapitāls ir 35 000 eiro, bet akciju sabiedrības juridiskā adrese ir Rīga, Gogoļa iela 3.



tagad jau ir atceltas, Ministru kabineta primārais uzdevums bija nodrošināt ostas darbības nepārtrauktību. Bija jānosaka, ka tikai valsts pārstāvji lemj par ostu un ka ietekme uz lēmumu pieņemšanu vairs nav Ventspils domes ieceltiem pārstāvjiem, ņemot vērā pret konkrētu personu noteiktās sankcijas.”



## OSTAS STRĀDĀ IERASTAJĀ REŽIMĀ

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: “Lasot mediju ziņu virsrakstus, var rasties priekšstats, ka tranzīta nozare tūlīt beigs pastāvēt, ka ostas būs jāver ciet, nebūs kravu un darbinieki būs jāatlaiz, ir krīze un traģēdija. Patiesībā nekā tāda nav, ja skatāmies uz reālo situāciju, tad redzam, ka objektīvu iemeslu dēļ ir samazinājušās atsevišķas kravu grupas, piemēram, cenu dēļ ogļu tirdzniecība vairs nav tik ienesīga, un tas atspoguļojas pārvadāto un ostās apstrādāto kravu apjomos un statistikas rādītājos. Bet ostas strādā un ostu uzņēmēji turpina strādāt pie jaunu kravu piesaistes, arī kravu apjomi ir pietiekami, un to mēs redzam visu triju lielo ostu statistikā. 2019. gadā Latvijas ostās bija pārkrauti 62,3 miljoni tonnu kravās, un, ja to salīdzina ar Lietuvā un Igaunijā pārkrautajām kravām, redzam, ka Latvija nenoliedzami ir līdere starp Baltijas valstīm. Mūsu mērķis un ambīcijas ir noturēt šo rādītāju. Jāapzinās, ka Krievija turpina savu stratēģisko politiku pārcelt visu Krievijas kravu apstrādi uz Krievijas ostām, kas, protams, rada rezonansi Latvijas kravu apjomos. Mēs ar to rēķināmies, jo jau laikus par to zinājām, tendence bija redzama jau pirms daudziem gadiem, tāpēc mūsu uzdevums bija un arī tagad paliek pielāgoties jaunajiem apstākļiem.”

## APSTIPRINĀTI RĪGAS UN VENTSPILS OSTU NOTEIKUMI

Lai nodrošinātu Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas darbību, neapdraudot drošību ostas akvatorijā, sauszemes teritorijā, kā arī apkārtējā teritorijā ārpus ostas robežām, 4. februārī Ministru kabinets apstiprināja abu lielāko Latvijas ostu noteikumus un uzdeva iesaistītajām ministrijām kopā precizēt abu noteikumu gala redakcijas.

Ventspils un Rīga ir lielākās ostas Latvijā ar būtisku ietekmi uz transporta nozari un Latvijas tautsaimniecību kopumā. Nozares rezultāti ir ļoti svarīgi konkurētspējas nodrošināšanā, tāpēc ostu noteikumiem jāatbilst starptautiskajiem standartiem un jābūt skaidri saprotamiem visiem ostas lietotājiem.

Satiksmes ministrijas sagatavotajos noteikumos norādītas apstiprinātās ostas zemes un akvatorijas robežas. Tāpat tie konkrētā attiecīgās ostas kapteiņa



## UZZIŅAI

Noteikumi izstrādāti, pamatojoties uz Saeimā 2019. gada 12. decembrī pieņemtajiem grozījumiem Likumā par ostām, kas paredz, ka ostas noteikumus Ventspils un Rīgas ostai izdod MK.

pienākumus, funkcijas, kompetenci, atbildību un rīcības plānu negadījumu laikā jūrā.

Tie nosaka ostas drošības un aizsardzības pamatprincipus, bīstamo un piesārņojošo kravu kraušanas un uzglabāšanas noteikumus ostā, informāciju par kuģu ceļiem, kā arī virkni citu jautājumu, kas svarīgi ostas darbībai. Attiecībā uz vides aizsardzību noteikumos tiek precizēti nosacījumi

par kuģa bunkurēšanas operāciju uzsākšanu.

Ostu noteikumos tiek noteikta arī navigācijas tehnisko līdzekļu darbības nodrošināšana, kā arī kuģu satiksme ostas akvatorijā: kārtība, kādā sniedzama informācija par kuģu ienākšanu ostā un izešanu no ostas, sakaru nodrošināšana ostā, loču un kuģu satiksmes dienesta pakalpojumi, velkoņu pakalpojumi. Tāpat sagatavotajos noteikumos ietverts regulējums par kuģu stāvēšanu, tauvošanos, piestātņu un būvju ekspluatāciju, vides aizsardzības un ugunsdrošības prasības.

Tie paredz arī kārtību, kādā notiek ostas padziļināšanas darbi, robežkontrole, kravu pārbaude un ostas maksas iekasēšana. Ostu maksas ir publiski pieejamas Ventspils brīvostas tīmekļa vietnē. ■



# SPĒLES NOTEIKUMI VISIEM IR VIENĀDI

**2020. gada sākumā Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis puda viedokli, ka Ventspils brīvosta ir jaunu izaicinājumu un iespēju priekšā. “2019. gadu Ventspils ostas termināļi kopumā noslēguši ar plus zīmi, bet mūsu uzdevums ir radīt tādu pārvaldības platformu, kas ļautu ostas uzņēmumiem būt pārliecinātiem par pārvaldības iestādes darba caurspīdīgumu un pārdomātu, efektīvu darbu, kas dotu iespēju ne tikai saglabāt kravu apgrozījumu esošajā līmenī, bet arī attīstīties. Ventspils brīvdostā noris aktīvs darbs četros virzienos. Rūpīgi izvērtējam aizsāktos projektus, aktualizējam investīciju sadaļu, galveno vērību pievēršot ostas infrastruktūras saglabāšanas un attīstības jautājumiem, sakārtojam normatīvo aktu bāzi, lai Ventspils brīvdostas pārvaldi varētu pārņemt jaunizveidotā valsts akciju sabiedrība, un, galvenais, mērķtiecīgi efektīvizējam ostas pārvaldes darbu,” savā pirmajā publiskās uzstāšanās reizē 2020. gada 23. janvārī mediju brokastu laikā, kas bija organizētas Rīgas brīvdostas pārvaldes telpās, teica jaunais Ventspils brīvdostas pārvaldnieks ANDRIS PURMALIS.**

2019. gada 9. decembrī, balstoties uz tā dēvēto Magniņska likumu, OFAC par korupciju noteica sankcijas Ventspils mēram Aivaram Lembergam un četrām ar viņu saistītām juridiskām personām – Ventspils brīvdostas pārvaldei, Ventspils attīstības aģentūrai, Biznesa attīstības asociācijai un Latvijas Tranzīta biznesa asociācijai.

Reaģējot uz Ventspils brīvdostas iekļaušanu sankciju sarakstā, Saeima grozīja likumus, lai Ventspils brīvdostu un arī Rīgas brīvdostu nodotu valsts pārziņā, bet 17. decembrī valdība atbalstīja Satiksmes ministrijas rosinājumu dibināt jaunu kompāniju – “Ventas osta”, kas nodrošinās Ventspilī esošās ostas teritorijas pārvaldīšanu un apsaimniekošanu.



Andris Purmalis.



## UZZIŅAI

2019. gada 14. decembrī stājās spēkā grozījumi Likumā par ostām, kas nosaka, ka Ventspils brīvostas valde sastāv no četriem locekļiem – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzītiem pārstāvjiem. Par Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāju tika iecelta satiksmes ministra izvirzītā pārstāve Ingunā Strautmane, par vietnieku – finanšu ministra izvirzītais pārstāvis Ģirts Valdis Kristovskis. Pārējo divu valdes locekļu pienākumus turpina pildīt ekonomikas ministra pārstāvis Rūdolfs Nerets, kā arī Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra pārstāve Laila Spaliņa. Par Ventspils brīvostas pārvaldnieku valde iecēla Andri Purmalī, kurš kopš 2004. gada ir vadījis Rīgas brīvostas pārvaldes iekšējās drošības dienestu. Andrim Purmalim ir iepriekšējā pieredze dažādu organizāciju reorganizācijā un risku pārvaldībā kā Latvijā, tā arī Ukrainā un Lietuvā.

Savukārt 18. decembra vakarā OFAC paziņoja par sankciju atcelšanu pret Ventspils brīvostu un Ventspils brīvostas pārvaldi (VBP).

Par Ventspils brīvostas problēmām un to risinājumiem stāsta Ventspils brīvostas pārvaldnieks ANDRIS PURMALIS.

“Pārņemot ostas pārvaldi, situācija nebija no vienkāršākajām, tāpēc vajadzēja operatīvi rīkoties. Lai samazinātu riskus, mans galvenais uzdevums bija atsākt ostas ritmisku darbību, normālu funkcionēšanu, un to izdevās sekmīgi paveikt divu nedēļu laikā, tāpēc īpašs paldies visiem tiem darbiniekiem, kuri piedalījās šajā procesā, neskaitot darba stundas, jo mēs ātrāk negājām ārā no ostas pārvaldes, kamēr nebijām paveikuši attiecīgajā dienā iēplānoto dar-

bu. Tāpat paldies satiksmes ministram Tālim Linkaitam, kurš iesaistījās situācijas noregulēšanā un bija spiests vairākas reizes apmeklēt Ventspils ostu.

Veiksmīgi tikām galā ar pirmajiem neatliekamajiem uzdevumiem, un ostas darbība tika atjaunota. Taču jāsaprot, ka mēs nesākam darbību tukšā vietā, tāpat VBP iegulda naudu dažādos projektos, ne tikai pašas ostas infrastruktūrā, bet arī pilsētas infrastruktūras objektos, kas tagad tiek turpināti, tieši tāpat tiek turpināti arī Eiropas fondu finansētie projekti. Mums jāpilda tās saistības, ko VBP ir uzņēmusies pret bankām un Eiropas finanšu institūcijām, un mēs to arī darīsim un realizēsim visus iecerētos projektus, un pašlaik tie ir trīs rūpniecības objekti. Tāpat, protams, turpināsim remontēt ielas, uzturēt luksoforus, ziemā kaisīsim ielas, bet vasarā pļausim zāli, kā arī, pamatojoties uz ES finansēto projektu prasībām, turpināsim to darīt vēl nākamās piecus gadus.

Vislielāko uzmanību, protams, veltām kravu apjoma nodrošināšanai, tomēr ir arī neatliekami darbi, kam būs nepieciešams finansējums, un te es domāju par investīcijām ostas flotes remontam un atjaunošanai, jo pašlaik tā ir visai bēdīgā stāvoklī. Tāpat ostā jāattīsta jaunās tehnoloģijas, Kuģu vadības centrā jāmaina lokatori un jāiegādājas licences.

## OSTA UN PAŠVALDĪBA

Ja rodas jautājums, kādas ir mūsu attiecības ar pašvaldību, tad varu teikt, ka mēs ļoti cieši sadarbojamies. To, kas notiek un turpmāk notiks ar īpašumiem



Ansis Zeltiņš, Tālis Linkaits, Andris Pūrmalis un Igors Udodovs.

un kā tos labāk pārvaldīt, es varēšu pateikt pēc dažiem mēnešiem, jo tas vēl ir darba process.

Esam diskutējuši un redzam iespējas, kā paaugstināt pašas ostas pārvaldes darbības efektivitāti. Domāju, ka aptuveni deviņdesmit procenti ostas pārvaldes darbinieku turpinās pildīt savas funkcijas, viņu darbs ir ļoti svarīgs ostai, taču mums jādara viss, lai padarītu efektīvāku ostas pārvaldes darbu, tāpēc uzskatu, ka aptuveni desmit procenti ir nevajadzīgi aizpildītas darba vietas. Nezinu, kā vēsturiski tas ir veidojies, bet te būs vajadzīga restrukturizācija. Iespējams, ka cilvēkiem tiks piedāvāts cits darbs, bet daudz ir tādu darbinieku, kuriem pienācis laiks doties pelnītajā pensijā. Visu cieņu šiem cilvēkiem, kuri godam savu darba mūžu ir veltījuši ostas pārvaldei vai citām ostas apakšvienībām, bet pienācis laiks dot vietu jaunažiem speciālistiem – Jūras akadēmijas, jūrskolas un Liepājas Jūrniecības koledžas beidzējiem, kuri nāk ar jaunu redzējumu, un viņiem nevajadzētu meklēt darbu ārzemēs, viņi varētu strādāt ostā un ostas flotē. Kapteiņi un mehāniķi, kuri augstu tiek vērtēti, ir bijis stabils pamats, bet nāk jauni jūras speciālisti, un mūsu pienākums ir dot viņiem iespēju. Ostas funkcijas nemainās, mēs tikai vēlamies strādāt efektīvāk.

## **SANKCIJAS NEDRĪKST BŪT MOTIVĒJOŠS STIMULS**

Nav pieļaujama tāda situācija, ka kādas valsts sankcijas liek mums sarosīties, sakārtot sistēmu un motivē pārmaiņām, jo ostas pārvaldei ir pilnībā jāpārvalda situācija un jābūt skaidrībā par tiem uzņēmumiem, kuri strādā Ventspils ostā.



Kā valsts pārvaldītai iestādei, slēdzot līgumus ar ostas uzņēmējiem, mūsu pienākums ir izvērtēt, cik tas vai cits uzņēmums var tik pakļauts sankcijām, vai uzņēmums ir godprātīgs nodokļu maksātājs, vai tam nav vēl kādas citas problēmas, tāpēc veidosim struktūru, kas pārbaudīs mūsu partnerus. Šī jaunradītā struktūra cieši sadarbosies arī ar bankām, par ko jau esam vienojušies, piemēram, ar "Swedbak". Turpmāk ostas pārvalde pārbaudīs visus uzņēmumus, ar kuriem ostā strādāsim, lai nebūtu tā, ka nākas piedzīvot vēl kādas sankcijas. Tā kā sadarbība ar uzņēmējiem ir ļoti svarīga sadaļa, mēs ne tikai vērtēsim, cik godprātīgs ir uzņēmējs, bet izvērtēsim arī viņa vajadzības, mēģinot saprast, vai iepriekš no ostas pārvaldes puses ir bijušas kādas neuzklausītas uzņēmēja problēmas. Iespējams, ka uzņēmējiem nepieciešamas kādas atļaujas, kas nav apstiprinātas ostas pārvaldes kavēšanās dēļ vai tikai tāpēc, ka kādam tas nav paticis. Tēlaini runājot, mēģināsim spricēt adrenalīnu tur, kur tas visvairāk ir nepieciešams, jo pret visiem ostas uzņēmumiem ir vienādas prasības un noteikumi, neatkarīgi no tā, kas ir uzņēmuma īpašnieki vai atrodas uzņēmuma vadībā. Spēles noteikumi visiem ir vienādi.

Ventspils brīvosta nav tikai Ventspils brīvoostas pārvalde. Ventspils brīvosta ir ostas termināļi, stividori, aģentūras, rūpniecības uzņēmumi un daudzi citi, kuru darbs ir saistīts ar Ventspils brīvostu. Ventspils brīvoostas pārvalde vēlas teikt paldies visiem par pacietību un uz risinājumiem vērstu darbību, lai nodrošinātu Ventspils ostas darbības nepārtrauktību. Katram ostas terminālim jāredz sevi ostas investīciju plānā, lai konkrētā termināļa un līdz ar to visas ostas kravu apgrozījums varētu uzlaboties.

Kā ostas pārvaldnieks es redzu virzienus, kuros man jāstrādā, redzu arī to, ka var panākt lielāku efektivitāti, ko noteikti arī centīšos panākt, un jūs varēsiet mani vērtēt pēc paveiktā darba."■

Uzklausīja Anita Freiberga





# KAPTEINIS TRUKŠĀNS BALSO PAR GODĪGUMU UN PROFESIONALITĀTI

**Pieredzējušais jūrasbraucējs tālbraucējs kapteinis Gunārs Trukšāns nāk no jūrasbraucēju dzimtas. “Piedzimu pie pašas jūras, Talsu rajona Upesgrīvā. Mūsu dzimtā no mammas puses vairākās paaudzēs bija jūrnieki. Vecvectēvs bija kuģu īpašnieks, bet vectēvs – burinieka kapteinis. Tas bija burinieku laikmets Latvijā, un lielākie kuģu īpašnieki Kurzemē tolaik bija Pūliņi, no kuriem esmu cēlies arī es. Kopš mazotnes biju dzirdējis stāstus par jūru un kuģošanu un ne par ko citu nemaz nedomāju. Tā ka man patiešām nebija citas izvēles, kā vien kļūt par jūrnieku. Tiesa, tāpat kā visiem padomju laikā, arī mūsu ģimenei nebija nekādu no slavenajiem senčiem mantotu privilēģiju – viss viņu īpašums “aizpeldēja” uz ārzemēm. Pagājušajā gadā biju Pūliņu dzimtas trešā salidojuma dalībnieks, uz to bija ieradušies dzimtas pārstāvji no Amerikas, Zviedrijas, Somijas, ar kuriem pirms tam pat nebiju pazīstams,” stāsta Gunārs Trukšāns un uzver, ka ir Ventspils ostas patriots. “Var teikt, ka Ventspils ostā esmu uzaudzis. Jau 1967. gadā, kad mācījos Rīgas jūrskolā, pēc otrā kursa biju lielajā praksē uz tankkuģa “Rava Russkaja”, kas bija pierakstīts Ventspili un vēlāk kļuva par bunkurētāju Ventspils ostā.**

## PĀRMAIŅAS SATRICINA OSTAS DARBU

2020. gada 7. jūlijā Ventspili notika slēgts seminārs, kurā galvenais bija ostu pārvaldības reformas jautājums un kurā kopā ar satiksmes ministru Tāli Linkaitu piedalījās Latvijas lielo ostu vadītāji. Šķietami slepenās sarunas bija pēdējais piliens, lai Ventspils brīvostas darbinieku mērs būtu pilns, tāpēc brīvostas pārvaldē strādājošie bija gatavi balsot par neuzticības izteikšanu ostas pārvaldniekam Andrim Purmalim. Te jāpaskaidro, ka 2019. gada decembra beigās pēc Jaunās konservatīvās partijas politiķu ierosinātajām ASV sankcijām pret Ministru kabineta pārraudzībā esošo Ventspils brīvostas pārvaldi no darba atbrīvoja ostas ilggadējo pārvaldnieku Imantu Sarmuli, un satiksmes ministrs par Ventspils ostas pārvaldnieku bez konkursa iecēla Andri Purmali. Ventspilī šāda satiksmes ministra rīcība, maigi sakot, bija nepieņemama. Līdz vasaras vidum attiecības starp ostas pārvaldnieku un ostā strādājošajiem, īpaši tas attiecas uz kapteiņdienesta speciālistiem, uz kuru pleciem gulstas visi kuģošanas drošības jautājumi un kuri visi ir augsta līmeņa speciālisti ar attiecīgu profesionālo izglītību, bija saspīlētas līdz galējai robežai. Un šī neapmierinātība arī izlauzās



uz āru. Ostas kapteinis Gunārs Trukšāns un viņam pakļauto dienestu darbinieki izvirzīja brīvostas pārvaldniekam Andrim Purmalim pretenzijas par neprofesionālu, valdonīgu, nedemokrātisku, reizēm aizvainojošu vadīšanas stilu. 8. jūlijā ostas kapteinis Gunārs Trukšāns un aptuveni 20 viņam padotie ostas speciālisti sasauca sapulci un četras stundas apsprieda Ventspils brīvostas pārvaldnieka Andra Purmaļa vadības stilu un viņa darba rezultātus aizvadīto septiņu mēnešu laikā. Klāt bija arī pats Ventspils brīvostas pārvaldnieks, bet attālinātā režīmā piedalījās brīvostas valdes priekšsēdētāja Inguna Strautmane.

Ventspils ostas darbinieku arodbiedrības priekšsēdētājs Oliveris Kronbergs pauda, ka kaut kas tāds Ventspils brīvostas pārvaldē notiek pirmo reizi.

Ostas kapteinis G. Trukšāns sapulcē uzsvēra, ka A. Purmalis šajā amatā tika iecelts tikai uz diviem trim mēnešiem, uz pārejas laiku, kad Satiksmes ministrijai kā valsts interešu pārstāvei visas ostas funkcijas vajadzēja nodot jaunradītajai VAS "Ventos ostā". "Pirmais iespaids bija labs, un uz īsu laiku tik enerģisks pārvaldnieks, iespējams, arī derēja, taču pagājis jau krietni ilgāks laiks nekā divi trīs mēneši, un mēs gaidām pārmaiņas," sapulcē teica Trukšāns.

Ostiniekus tracināja informācijas vakuums. Atgriežoties no Rīgas, kur Satiksmes ministrijā regulāri notika ostas pārvaldnieka un ministra tikšanās un, visticamāk, tika apspriesti arī kapteiņdienestam svarīgi jautājumi, neviens ne par ko netika informēts. Ostas kapteinis ir pārliecināts, ka, lemjot specifiskus jautājumus, piemēram, ar kuģošanas drošību saistītas lietas, vajadzētu pieaicināt attiecīgās jomas speciālistus, bet ostas kapteinis nekad netika aicināts uz ostas valdes sēdēm.

"Kad ostas pārvaldnieks mūs sasauca uz kādu sapulci, viņš var būt izaicinoši ambiciozs, jebkura sapulce var izvērsties bezjēdzīgā, neko neizsakošā un pamācošā monologā. Viņš var runāt stundām, sociologiem laikam tas ir raksturīgi, bet finālā neviens tā arī nav sapratis, kāds tad īsti bija vēstījums, ko pārvaldnieks gribēja pateikt. Kad aizeju pie ostas pārvaldnieka, lai saņemtu kādas norādes tālākajam darbam, viņš runā ilgi un daudz, un tad tu esi spiests gandrīz vai kļūt bezkaunīgs un jautāt, ko tad jūs īsti gribējāt teikt," stāsta ostas kapteinis. "Andris Purmalis pēc izglītības ir sociālo zinātņu speciālists un psihologs personāla jautājumos, kopš 2004. gada viņš vadījis Rīgas brīvostas leksējās drošības dienestu, pirms tam vadīja apsardzes firmu utt. Kā pārliecinājušies daudzi Ventspils brīvostas pārvaldes darbinieki, ar minētajām iemaņām ir krietni par maz tik sarežģīta un specifiska mehānisma, kāds ir brīvosta, vadīšanā. Kapteiņdienesta darbiniekus neapmierina Purmaļa vadības stils, jo tas ir nedemokrātisks, valdonīgs un aizvainojošs.

Brīvostas teritorijā apturēta jaunu darba vietu izveide un notiek esošo darba vietu likvidēšana. Vēl pirms ostas funkcionālā audita sākuma samazināti vai pilnībā likvidēti atsevišķi brīvostas pārvaldes dienesti. Piemēram, atlaisti ūdenslīdzēji no speciālā kuģa "Neptūns" komandas, pavisam septiņi no



deviņiem ūdenslīdēju kuģa komandas locekļiem, bet divi turpina darbu, veicot citus pienākumus. Turpmāk osta pirkšot ūdenslīdēju ārpakalpojumus. No hidrogrāfijas kuģa "Kapteinis Orle" komandas atlaisti seši jūrnieki (divi bija pensijas vecumā), divi turpina pildīt citus pienākumus. Kopš Purmaļa un Strautmanes vadības sākuma "Kapteinis Orle" vairs nav izgājis jūrā, jo hidrogrāfijas kuģa pakalpojumus tāpat turpmāk iegādāsies kā ārpakalpojumu.

Uz pusi samazināts darbinieku skaits negadījumos noplūdušās naftas savācēju kuģu grupā: 16 cilvēku vietā atstāti astoņi, un visi atlaistie bija pensijas vecumā. 2020. gadā tāpat ir atbrīvotas divas loču vietas un nolemts jaunus darbiniekus nepieņemt."

Pēc ostas kapteiņa domām, lielākā problēma bija un joprojām ir akūts naudas trūkums. Nepieciešams atjaunot kuģu kustības dienesta aprīkojumu, steidzami jārisina jautājums par zemesmēlēju — specializētajam kuģim "Dzelme" vajadzīgs remonts, vai arī tas jāmaina pret jaunāku, bet zemes sanesumi ostas akvatorijā dziļumu uzturēšanai ir jāsmeļ praktiski katru dienu.

Ostas kapteinis ir pārliecināts, ka tik saspringtā situācijā ostas pārvaldniekam vārda tiešā nozīmē būtu jāsež pie valdības durvīm, lai meklētu izeju un problēmu risinājumus. "Kāpēc "airBaltic" saņēma 280 miljonus eiro krīzes seku pārvarēšanai, bet Ventpils osta nesaņēma?" G. Trukšāns uzdod retorisku jautājumu.

Uzklausījis pretenzijas, pārvaldnieks A. Purmalis sapulcē informēja par situāciju ostā, un teju visās ostas problēmās vainoja kādu citu: iepriekšējo vadību, privātos termināļus u.c. Pārvaldnieks norādīja arī uz vāju ostas kapteiņa dienesta tehnisko aprīkojumu un sliktu ostas flotes kuģu tehnisko stāvokli.

Gunārs Trukšāns atzīst, ka sapulce tika sasaukta, lai pievērstu sabiedrības uzmanību Ventpils brīvostas problēmām un pārvaldības stilam. Četras stundas ilgušo debašu gaitā tvaiks bija nolaists, tāpēc līdz darbinieku balsojumam par ostas pārvaldnieka darba novērtējumu lieta nenonāca.

"Svarīgi, ka mēs likām pārvaldniekam saprast, ka nepiekrītam viņa darba stilam un negrasāmies klusēt," skaidroja G. Trukšāns. "Ventpils brīvostas



Gunārs Trukšāns.



pārvaldē bija ļoti daudz neapmierināto ar pārvaldnieka darba stilu. Pēc sapulces tika panākta vienošanās, ka biežāk ir jātiekas un vairāk jārunā.”

Vietējās ostinieku arodbiedrības līderis Oliveris Kronbergs norādīja, ka sakarā ar darbinieku skaita samazināšanu arodbiedrība zaudējusi aptuveni trešdaļu savu biedru. 2020. gada vasara vidū Ventspils brīvostas pārvaldē strādāja 210 cilvēku, bet ostas pārvaldnieks Purmalis bija pārliecināts, ka vēl sagaidāma darbinieku skaita optimizācija.

## DARBS ĀRKĀRTAS APSTĀKĻOS

Var teikt, ka Ventspils brīvostai 2020. gads pagājis īpašos ārkārtas apstākļos: neskaidrība par to, kāda tad īsti būs ostas darbība un pārvaldības modelis, nesaskaņas starp ostas kapteiņdienestu un ostas pārvaldi, un visam pāri Covid-19 pandēmijas sakarā ieviestie ierobežojumi.

“Iesākumā neviens īsti neticēja, ka tāda pandēmija vispār ir reāla, tomēr drošības pasākumus ieviesām. Mūsu cilvēki izturējās ar izpratni, jo drošība vienmēr pirmajā vietā.

Aprīļa vidū zvana pārvaldnieks: šī būšot tāda smagāka saruna attiecībā uz ločiem. Domāju, ka būs kas tiešām īpašs. Ostas pārvaldnieks saka, ka līdz viņam esot nonākusi ziņa, ka loči, ejot uz kuģiem, galvā neliek aizsargķiveri. Ja turpmāk kādu pieķers bez ķiveres, tad bez žēlastības padzīs no darba un prēmijas nost, neskatoties uz iepriekšējiem nopelniem. Visu mūžu esmu gājis jūrā un zinu, ka nekur pasaulē loči ar ķiverēm galvā uz kuģa nenāk. Pie sevis nodomāju, ko tad es te iztaisīšos par pārgudro, piezvanišu uz Rīgu un Liepāju saviem kolēģiem un pajautāšu, kāda kārtība ir pie viņiem. Viņi par manu jautājumu smejas un saka, ka pie viņiem tādas prasības neesot. Loģiski domājot, aizsargķivere ir vajadzīga, lai aizsargātu galvu no krītošiem priekšmetiem vai pašam krītot no kāda augstuma. Locim uz galvas nekas nevar uzkrīst, bet, ja notiek sliktākais, tad locis var iekrist ūdenī, un tur jau nu gan nekāda ķivere viņam nepalīdzēs, varētu vēl tikai sliktu nodarīt. Kad ostas pārvaldniekam izteicu savus apsvērumus, viņa reakcija bija: lai arī citur tā nav, bet Ventspilī būs. Un punkts. Singapūrā arī ločiem esot aizsargķiveres. Ļoti iespējams, ka tā, ja tie ir loči, kuri termināļos no piestātnes palīdz pietauvot kuģus. Rezultātā tomēr izlūdzos, ka mūsu loči varēs ķiveres nevalkāt, un piebildu, ka šādos saspringtos apstākļos kolektīvu nevajadzētu vēl vairāk tracināt, jo loči jau bija kaujas gatavībā protestiem.

Reiz tā pavēlāk vakarā saņēmu no Purmaļa īsziņu: “Uz sanitārā kuģa bardaks, visur mētājas tukšas pudeles un lupatas, kapteinis nav formā.” Pirmā doma, kas ienāk prātā, ka uz kuģa ir bijusi dzeršana, ja jau mētājas tukšas pudeles. Otrā rītā devos uz kuģi un jautāju, kas tās par tukšajām pudelēm un lupatām? Izrādās, uz tiltiņa bijusi kolas pudele, kurā ieliets ūdens, lai stūres mājā varētu notīrīt logu, kas vienmēr svist ciet. Ja runājam par kapteiņa formu, tad sanitārais



kuģis ir piesārņoto ūdeņu savācējs, un kapteinim nemaz forma nav paredzēta. Vēlāk skaidroju pārvaldniekam, ka uz sanitārā kuģa, kā viņš to sauca, īsti nav gradācijas – kapteinis un padotie, jo apkalpes trīs vīri dara visus nepieciešamos darbus, tāpēc būtu diezgan muļķīgi, ja kapteinis, uzvilcis formu, slēgtu šļūtenes notekūdeņu savākšanai. Un tās ir tikai dažas ainiņas no mūsu ikdienas. Visu šo laiku esam bijuši spiesti apstrādāt ostas pārvaldnieka ātrās idejas, kas birst un birst kā no pārpilnības raga.”

## DARBS, KAS PRASA PRECIZITĀTI

Ostas kapteinis Gunārs Trukšāns ir principiāls un tiešs, uz visu skatās ar saimnieka aci un visaugstāk vērtē kaptein dienestā strādājošos, jo tie visi ir savas jomas speciālisti, izglītoti un ļoti pieredzējuši, uz kuriem var paļauties. Visus jautājumus, kas skar ikdienas darbu un pienākumus, kapteinis pieradis vienmēr izdiskutēt un risināt uz vietas.

“2016. gadā sāku strādāt krastā. Pensija, kā jau visiem jūrniekiem, arī man nav liela, tādēļ nolēmu, ka vēl vajadzētu pastrādāt. Nosūtīju savu CV Ventspils brīvostas pārvaldei, bet, kamēr nebiju saņēmis atbildi no Ventspils, izgāju pedagoģijas kursus un sāku strādāt par pasniedzēju Liepājas Jūrniecības koledžā, pasniedzu dažādus kursus virsniekiem un ierindniekiem. Tad vasaras vidū piezvanīja Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks un aicināja darbā par Kuģu kustības dienesta operatoru. 2016. gada 10. oktobrī sāku strādāt jaunajā amatā. Kuģu kustības dienests nodrošina drošu kuģošanu, sākot ar kuģu ierašanos reidā, kuģu izvietošanu enkurvietās, pietauvošanos, kuģu stāvēšanu pie piestātnēm un beidzot ar kuģu došanos jūrā. Tā paša gada beigās ostas kapteinis nāca ar jaunu piedāvājumu – vadīt Kuģu kustības dienestu. 2017. gada janvārī kļuva par dienesta vadītāju, bet, kad 2019. gada jūlijā Arvīds nolēma doties pensijā, man piedāvāja ostas kapteiņa amatu.

Ventspils ir ļoti civilizēta augsta līmeņa osta. Kad biju kapteinis uz tankkuģiem, daudzkārt nācu arī uz Ventspili, un mani vienmēr sajūsmināja, kā šeit strādā ostas dienesti, muita un robežsargi. Nav noslēpums, ka pēc tā, kā uz ārzemju kuģiem uzkāpj locis, muitnieks, robežsargs, kā viņi uzvedas, spriež ne tikai par ostu, pilsētu, bet arī par visu valsti.

Uzraugot kuģošanas drošību ostā, jutos pārliecināti, taču neviens cilvēks nevar būt tik ģeniāls, lai zinātu visu, tādēļ esmu gatavs vienmēr apspriesties ar saviem speciālistiem. Visu mūžu nākas mācīties, lai neizkristu no aprites, jo visu laiku ir jābūt līmenī. Mans priekšgājējs Arvīds Buks kā ostas kapteinis šeit bija iedibinājis demokrātisku darbības stilu. Uz kuģiem demokrātijas nav, bet krasta darbā ir ļoti būtiski, lai speciālisti justu, ka tiek novērtēti, taču skaidrs ir tas, ka pēdējais vārds tomēr jāsaka ostas kapteinim.”■

Uzklusīja Anita Freiberga



## VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDE IEVIEŠ PAPILDU DROŠĪBAS PASĀKUMUS



Kapteiņdienests Ventspils ostā.

Tā kā osta ir viena no vietām, kur regulāri iespējama saskare ar iebraucējiem no citām valstīm, Ventspils brīvostas pārvalde ievieš papildu drošības pasākumus, lai ierobežotu vīrusa Covid-19 iespējamo izplatību.

Ventspils brīvostas pārvalde informēja visu ienākošo kuģu kapteiņus par izsludināto ārkārtējo situāciju Latvijā, aicinot kuģu apkalpes

nenokāpt no kuģa, kamēr kuģis atrodas Ventspils ostā. Tāpat ostas termināļu aizsardzības virsnieki darīja visu iespējamo, lai maksimāli samazinātu termināļu darbinieku un apkalpojošo dienestu tiešu saskari ar kuģa apkalpi.

Ventspils brīvostas pārvaldes loči, kuri savu darba pienākumu dēļ nevar izvairīties no tikšanās ar kuģu apkalpes locekļiem, apgādāti ar individuālās aizsardzības līdzekļiem – cimdiem un dezinfekcijas līdzekļiem. Dezinfekcijas līdzekļi tiek izvietoti arī Ventspils brīvostas pārvaldes publiskajās ēkās – prāmjū pasažieru terminālī un Ventspils brīvostas pārvaldes administratīvajā ēkā.

Ārkārtējās situācijas apstākļos bija aizliegta apmeklētāju ierašanās Ostas kapteiņa dienesta Kuģu satiksmes dienestā. Tāpat maksimāli tika ierobežota apmeklētāju pieņemšana Ventspils brīvostas pārvaldes administratīvajā ēkā. Samazināts klātienē sapulču daudzums Ventspils brīvostas pārvaldē un atlikti plānotie komandējumi. Ventspils brīvostas pārvaldes darbinieki tiek aicināti atteikties no plānotajiem personīgā atvaļinājuma braucieniem, rūpīgi izvērtēt savu veselības stāvokli un veikt pārbaudes, lai neapdraudētu citus, kā arī izmantot iespējas veikt darba pienākumus attālināti.

Ņemot vērā valstī izsludināto ārkārtējo situāciju saistībā ar Covid-19 vīrusa izplatību, līdz 14. maijām nebija pieejamas Ovišu, Akmeņraga un Užavas bākas, bet pēc šī datuma bākas atkal tika atvērtas apmeklētājiem.■



## “STENA LINE” PIEVĒRŠ PASTIPRINĀTU UZMANĪBU DROŠĪBAS PASĀKUMIEM

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits deva atļauju 29. martā Ventspilī piestāt “Stena Line” prāmim no Nīneshamnas Zviedrijā un uzsvēra, ka uz prāmja tiks ielaisti tikai pasažieri ar privāto transportu. Ārkārtas situācijā kravu piegādes nepārtrauktībai ir īpaši svarīga nozīme, tāpēc Ventspils ostā, neskatoties uz robežu slēgšanu pasažieru satiksmei, turpinās prāmju kustību. Ventspils brīvostas pārvalde aicina prāmju operatoru “Stena Line” pievērst pastiprinātu uzmanību drošības pasākumiem, lai novērstu Covid-19 strauju izplatīšanos.



Ventspils brīvostas pārvalde vērsusies pie prāmju operatora “Stena Line”, aicinot turpināt mērit temperatūru kravas automašīnu vadītājiem gan pirms uzbraukšanas uz kuģa, gan pirms nobraukšanas, un paaugstinātas temperatūras vai citu Covid-19 simptomu gadījumā autovadītāju uz kuģa neuzlaist.

Ja kādam no autovadītājiem vai apkalpes locekļiem konstatēti vīrusam raksturīgie simptomi, par to nekavējoties jāinformē Ventspils brīvostas pārvaldes Kuģu satiksmes dienests, kas sazinās ar Neatliekamās palīdzības dienestu. Ventspils brīvostas pārvalde ieteica autovadītājiem no prāmja ar auto doties tieši uz galamērķi, neapstājoties nevienā publiskā vietā, lai izvairītos no kontaktēšanās ar citiem cilvēkiem. Stingri tika ieteikts degvielas uzpildīšanai izmantot tikai pašapkalpošanās bezkontakta degvielas uzpildes stacijas (ostai tuvākā – “Neste” Kurzemes ielā 2) vai arī stacijas ārpus Ventspils pilsētas, kur vērojama mazāka cilvēku apgrozība.

Ventspils brīvostas pārvalde izteica pateicību un cieņu par ļoti svarīgo darbu, ko veic “Stena Line” darbinieki un automašīnu vadītāji. ■

## VENTSPILS BRĪVOSTAS INDUSTRIĀLAJĀ TERITORIJĀ TURPINĀS PROJEKTU ATTĪSTĪBA

Industriālā attīstība ir viena no Ventspils brīvostas prioritātēm, lai tradicionālo ogļu un naftas kravu mazināšanās situācijā radītu labvēlīgus apstākļus vietējo kravu apjoma palielināšanai, jaunas darba vietas ventspilniekiem un nodokļu ieņēmumus valsts un pašvaldības budžetā. Ventspils brīvostas



industriālajā teritorijā turpinās triju ražošanas ēku būvniecība. Jau šā gada rudenī tajās darbu varēs sākt jaunas rūpnīcas. Par divu ēku izmantošanu ražošanai

nomas līgumi jau noslēgti, bet uz trešās – 6300 kvadrātmetru lielās ražotnes – nomu vēl ir iespējams pretendēt.

“Covid-19 pandēmija daudzviet pasaulē būtiski ietekmējusi ekonomiku, un šobrīd vēl pārāgri spriest, kādas sekas krīze nesīs ilgtermiņā, kā mainīsies ražošanas vietu izvēle un loģistikas ķēdes. Tomēr Latvijas salīdzinoši labais piemērs vīrusa ierobežošanā ir arī labs signāls investoriem, kas varētu plānot ražošanu pārcelt uz Eiropu. Ļoti ceram, ka vīruss drīz tiks uzvarēts un mēs klientiem varēsim piedāvāt kvalitatīvas ražošanas telpas ostas tuvumā,” uzskata Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igoris Udodovs.

Jaunās ražošanas ēkas tiek būvētas Ventspils lidostas industriālajā zonā un Ventspils Augsto tehnoloģiju parkā. 4100 kvadrātmetru lielā ēka lidostas industriālajā zonā Ganību ielā 103 tiek būvēta ciešā sadarbībā ar tās nākamo nomnieku – baltkrievu izcelsmes uzņēmumu SIA “Ultraplast EU”, kas ražos polikarbonāta plāksnes. 4500 kvadrātmetru lielā Ventspils Augsto tehnoloģiju parka ēka Nr.7 tiek būvēta uzņēmumam, kas jau strādā Ventspilī – SIA “Quality Jobs”, kas iecerējis attīstīt plastmasas detaļu ražošanu un paplašināt elektronikas produkcijas montāžu.■

## “KURZEMES GRANULAS” PALIELINA RAŽOŠANAS APJOMUS

Neskatoties uz ārkārtas situāciju, Ventspils brīvostas teritorijā strādājošajam koksnes granulu ražotājam SIA “Kurzemes granulas” 2020. gadā izdevās ne tikai saglabāt, bet pat palielināt ražošanas apjomu salīdzinājumā ar



pagājušo gadu. Lielākā daļa produkcijas tiek eksportēta, turklāt svarīgs produkcijas noieta tirgus aizvien ir Itālija. Uzņēmumā skaidro, ka ārkārtas situācijas ierobežojumi saistībā ar vīrusu Covid-19 tā darbību īpaši neietekmē, jo ražošana notiek, ievērojot visas drošības prasības. Daudz





būtiskāk darbību ietekmēja 2020. gada siltā ziema, kas attiecīgi koriģēja pierisijumu pēc kurināmā.

SIA "Kurzemes granulas" ir Latvijā lielākais granulu ražošanas uzņēmums ar vietējo kapitālu. Tas dibināts 2003. gadā, un tajā šobrīd strādā 40 darbinieku.■

## OPTIMIZĒ OSTAS PĀRVALDES DARBU

Jau 2020. gada pirmajā pusē Ventspils brīvdostas pārvalde sāka kompleksu pārvaldes funkciju izvērtēšanu, kas ietvēra arī administratīvās darbības izmaksu optimizēšanu, lai pārvaldes darbu padarītu efektīvāku. Tāpat pārvaldē tika veikts funkcionālais audits. Līgums par audita veikšanu iepirkuma rezultātā noslēgts ar AS "KMPG Baltics".

Reaģējot uz straujo ekonomiskās situācijas pasliktināšanos pasaulē un tirgus konjunktūras izmaiņām, kas 2020. gadā ostā strādājošajos privātajos termināļos radījušas lielu kravu apgrozījuma kritumu un līdz ar to arī plānoto Ventspils brīvdostas pārvaldes ienākumu samazinājumu, pārvaldes 2020. gada budžetā samazināti kārtējie izdevumi teritoriju uzturēšanai, apsaimniekošanai, kā arī mārketingam. Tāpat tiek nopietni pārskatīta investīciju programma, iesaldējot neuzsāktos projektus un projektus, kuru apturēšanai nav būtisku finansiālu saistību. Šobrīd turpināti tiek tikai ar ES līdzfinansējumu īstenotie projekti, kuru iesaldēšana vai pārtraukšana radītu lielāku negatīvu efektu nekā turpināšana.

Tika veikta atsevišķu ostas dienestu cilvēkresursu optimizācija, bet papildus sākts cilvēkresursu funkcionālā audita process, lai identificētu papildu optimizācijas iespējas. Auditu veic AS "KPMG Baltics", kas gala ziņojumu par audita rezultātiem plānoja iesniegt jūlija vidū. Brīvdostas pārvaldē strādā 210 darbinieku.

Kravu apgrozījumu ostā Ventspils brīvdostas pārvalde ietekmēt nevar, jo ar to nodarbojas ostā strādājošie privātie uzņēmumi. Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauda cerību, ka jaunajos apstākļos ostas termināļi aktīvāk strādās kravu piesaistē un būs gatavi elastīgākai cenu pārskatīšanai, lai pielāgotos tirgus konjunktūrai un sīvajai konkurencei.■

### UZZIŅAI

ASV Ārvalstu aktīvu kontroles biroja sankciju rezultātā Ministru kabinets pieņēma lēmumu izveidot AS "Ventas osta", kas ar laiku pārņemtu Ventspils brīvdostas pārvaldes funkcijas. Ventspils brīvdostas valde un pārvalde sadarbibā ar AS "Ventas osta" dara visu, lai pārmaiņu process nekādā veidā neapgrūtinātu ostas uzņēmumu darbību. Par visām izmaiņām uzņēmēji tiks laikus informēti.



## ATJAUNOTS VENTSPILS ZIEMEĻU MOLS

Ziemeļu mola atjaunošana ir bijis vērienīgākais Ventspils ostas hidrobūvju atjaunošanas projekts. Darbi uz mola norisēja ziemā un turpinājās arī vasarā. Gandrīz 13 miljonus eiro vērtie atjaunošanas darbi tika pabeigti 2020. gada beigās. Mola atjaunošanu veica AS "BMGS", būvdarbu līgums noslēgts par 12,86 miljoniem eiro.

Uz mola notika tērauda rievsienu izbūve, mola ķermeņi norobežojošo tērauda vairogu montāža, tērauda rievsienu no jūras puses katodaizsardzība (metāla aizsardzība pret koroziju), mola dzelzsbetona virsbūves fasādes plaknes remonts un saliekamās dzelzsbetona atbalsta sienas montāža. Tika veikta arī mola ķermeņa monolitizēšana, kas nozīmē, ka caur īpaši šim nolūkam izurbtiem injekcijas urbumiem mola ķermeņa dobumos zem mola virsbūves tiek pildīts betona maisījums, lai mazinātu risku, ka mola konstrukcijas varētu deformēties.

Ziemeļu mols Ventspilī ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām ostas hidrobūvē – pusotru kilometru garš dambis, kas no cietzemes iestiepjas jūrā un pasargā ostu no viļņiem, ledus un smilšu sanesumiem. Atšķirībā no Dienvidu mola, kas ir viena no iecienītākajām ventspilnieku un pilsētas viesu pastaigas vietām, Ziemeļu mols ir ierobežotas pieejamības teritorija, jo tā tuvumā tiek veikta kravu pārkraušana. Ventspils ostas moli to tagadējā veidolā būvēti pirms vairāk nekā 100 gadiem. Pēdējie atjaunošanas un pārbūves darbi Ziemeļu molā veikti no pagājušā gadsimta 70. līdz 90. gadiem, bet tagad plānotie ir visu laiku vērienīgākie mola atjaunošanas darbi.

Ventspils brīvostas pārvalde šobrīd īsteno piecus projektus ar ES fondu līdzfinansējumu: projektu "Pievedceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām" (kopējās attiecināmās izmaksas 19,86 miljoni eiro,

### UZZIŅAI

Būvdarbi Ziemeļu molā veikti un finansēti projekta Nr. 6.1.1.0/17/I/003 "Ventspils brīvostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana" ietvaros, kura realizācija notika saskaņā ar darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķi "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti" noteikumiem.



ES līdzfinansējums līdz 16,88 miljoniem eiro), projektu “Ventspils brīvdostas hidrobūvju pārbūve un atjaunošana” (kopējās attiecināmās izmaksas 18,14 miljoni eiro, ES līdzfinansējums līdz 15,42 miljoniem eiro) un triju rūpniecisko ēku būvniecību, kur kopējās izmaksas plānotas 16,4 miljonu eiro apmērā, no kā ES līdzfinansējums ir 3,6 miljoni eiro.■

## “HERCOGS JĒKABS” IERINDĀ JAU 25 GADUS

Sakarā ar ārkārtas situāciju Latvijā Covid-19 vīrusa izplatības ierobežošanai Ventspils brīvdostas pārvaldes ekskursiju kuģīša “Hercogs Jēkabs” sezona pirmo reizi 25 gadu laikā tika atlikta par vairāk nekā mēnesi un tradicionālā 1. maija vietā sākās tikai 10. jūnijā, “Hercogs Jēkabs” atkal gaidīja viesus, lai vestu ceļojumā pa Ventu no jūras vārtiem līdz pat Ventas lokiem pie airēšanas bāzes “Dampelji”.



“Hercogs Jēkabs” ir viens no Ventspils brīvdostas pārvaldes flotes kuģiem, kas sākotnēji tika iegādāts, lai nodrošinātu satiksmi starp Ventas krastiem, bet tagad jau daudzus gadus ventspilniekiem un viesiem rāda pilsētu un ostu no Ventas puses. ■

## CIEŠA SADARBĪBA AR OSTAS UZŅĒMUMIEM – VENTSPILS BRĪVDOSTAS PĀRVALDES PRIORITĀTE

Ik ceturksni Ventspils brīvdostā tradicionāli notiek brīvdostas pārvaldes tikšanās ar ostas lietotājiem – termināļu pārstāvjiem, lai pārrunātu aktuālāko nozarē. 2020. gadā tikšanās nevarēja rīkot klātienē, tāpēc diskusijas tika organizētas attālināti. 2020. gadā vislielākā uzmanība bija veltīta sabiedriskajai apspriešanai nodotajiem grozījumiem Likumā par ostām. Ventspils uzņēmēju viedokli brīvdostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauda Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē.

Cieša sadarbība ar ostas uzņēmumiem šobrīd izvirzīta par vienu no Ventspils brīvdostas pārvaldes prioritātēm. Iepazīstoties ar piedāvājumiem grozījumiem



## UZZIŅAI

Ventspils brīvostā darbojas 14 termināļi un stividorkompānijas. 2020. gada pirmajos sešos mēnešos termināļos pārkrāva 6,8 miljonus tonnu kravu. Lielākais kritums bija akmeņogļu kravām, ko ietekmēja konjunktūras izmaiņas un arī siltā ziema. Savukārt ģenerālkraavu apjoms ostā pat nedaudz palielinājies.

Likumā par ostām, Ventspils termināļu pārstāvji jautāja, vai jaunais pārvaldības modelis neparedz lielāku ostas pārvaldes iesaisti komercdarbībā, tā apdraudot brīvu konkurenci ostā. Tāpat uzņēmējus interesēja, vai jaunais modelis neietekmēs SEZ statusu kādai daļai no pašreizējās brīvostas teritorijas un iespējas saņemt ES fondu līdzfinansējumu nozīmīgu infrastruktūras projektu attīstībai. Vēl brīvostas pārvaldnieks sanāksmē ar uzņēmējiem skaidroja jauno Ventspils ostas piestātņu ekspluatācijas noteikumu izstrādi un aicināja uzņēmējus iesniegt savus priekšlikumus, kā arī informēja par aktuālo infrastruktūras atjaunošanas projektu progresu. ■

## AKTUALIZĒ SADARBĪBU STARP INSTITŪCIJĀM DROŠĪBAS JAUTĀJUMOS

Reizi ceturksnī Ventspils brīvostas pārvaldē tiek organizēta Ostas drošības konsultatīvās padomes sēde, kurā piedalās pārstāvji no Valsts drošības dienesta, Zemessardzes 46. kājnieku bataljona, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkiem, Valsts robežsardzes, Valsts policijas Kurzemes reģiona pārvaldes, Valsts ieņēmumu dienesta Muitas pārvaldes Kurzemes MKP daļas, Latvijas Jūras administrācijas, Ventspils pilsētas pašvaldības policijas, visiem Ventspils termināļiem. 25. augusta sēdē tika pieaicināta arī Ventspils jahtu ostas vadība, lai pārrunātu ar individuālo jahtu satiksmi saistītos drošības jautājumus

Kārtējā Ventspils brīvostas pārvaldes rīkotajā Ostas drošības konsultatīvās padomes sēdē, kas notika augusta beigās, tika pārrunāti aktuālie ar ostas drošību saistītie jautājumi un aktualizēta sadarbība starp institūcijām, kas ikdienā risina drošības jautājumus ostā. Ventspils osta ir ne tikai kravu pārkraušanas vieta, bet arī valsts robeža, kuras sargāšanā iesaistīta virkne institūciju. Būtiska loma šajā procesā kā teritorijas pārvaldītājam ir Ventspils brīvostas pārvaldei.

Runājot par drošību, mazsvarīgu jautājumu nav – ne tajā, kas saistās ar uzglabājamo un pārkraujamo kravu stāvokļa regulāru pārbaudi, ne ostas kā robežšķērsošanas vietas kontroli. 2020. gadu Ventspils brīvostas pārvalde sāka ar Ostas aizsardzības plāna izstrādi, kam ir jābūt vienam no svarīgākajiem dokumentiem šādā vietā, lai rūpētos par ventspilnieku drošību. Arī turpmāk drošība ostā būs viena no galvenajām pārvaldes prioritātēm. ■



# NEGRIBU BŪT UGUNSDZĒSĒJS

**Ventspils brīvostas pārvalde (VBP) ir saņēmusi valsts aizdevumu 15,3 miljonu eiro apmērā, kas nepieciešams kredītiestāžu izsniegto būvniecības kredītu pārkreditēšanai un sāko būvniecības projektu kreditēšanai. Nepieciešamība pēc Valsts kases aizdevuma iesākto Eiropas Savienības līdzfinansēto ostas infrastruktūras attīstības projektu realizācijai Ventspils brīvostas pārvaldei radās vairāku būtisku apstākļu – pasaules ekonomiskās situācijas, tranzīta kravu krituma un kopējo tirgus konjunktūras izmaiņu, kā arī ASV OFAC sankciju izraisīto pārmaiņu dēļ. Kā notiekošo komentēja Saeimas deputāts un Satiksmes ministrijas parlamentārais sekretārs Jānis Butāns, šāda situācija lielā mērā radusies tādēļ, ka daudzus iepriekšējos gadus ne ostas vadība, ne pašvaldība nav bijušas tālredzīgas un nav prognozējušas, ka tranzīts Latvijā un ostas pārkrautie apjomi varētu samazināties, kā rezultātā varētu sarukt arī naudas plūsma ostā.**

Pasaulē strauji pasliktinās ekonomiskā situācija, bet tirgus konjunktūras izmaiņas 2020. gadā ir radījušas lielu kravu apgrozījuma un Ventspils brīvostas pārvaldes plānoto ienākumu kritumu. 2019. gada vidū, kad tika izstrādātas 2020. gada kravu prognozes un plānots budžets, Ventspils brīvostas terminālu sniegtā informācija ļāva prognozēt aptuveni 20 miljonus tonnu apgrozījumu un tam atbilstošus ieņēmumus, bet jau 2020. gada sākumā daļa terminālu savas prognozes atsaucā, jo esošajos tirgus apstākļos neredzēja iespēju nodrošināt iepriekš plānoto kravu apjomu. Akmeņogļu pārkraušana, kas 2019. gadā sasniedza aptuveni 5,5 milj. tonnu, 2020. gada siltās ziemas un Eiropas tirgus konjunktūras dēļ Ventspilī ir gandrīz pilnībā apstājusies. Arī naftas produktu segments zemo tirgus cenu dēļ atrodas stagnācijā, kā rezultātā tirgū ir pieprasījums pēc uzglabāšanas jaudām, kas samazina šā produkta

## UZZIŅAI

Pēc VBP informācijas, 2020. gada jūnijā iestājas kredītu atmaksas termiņš četriem brīvostas pārvaldes kredītiem 8,3 miljonu eiro apmērā par objektiem, kas jau ir nodoti ekspluatācijā. Minētie aizdevumi izmantoti jaunu ēku būvniecībai Ventspils brīvostas industriālajā parkā, pievedceļu ostas teritorijai un industriālajām zonām izbūvei, ostas kanāla krasta nostiprināšanai un citiem infrastruktūras projektiem. Līgumos bija atrunāta iespēja pagarināt kredītu atmaksas termiņu par trim gadiem, ko VBP plānoja izmantot, taču iepriekš minēto apstākļu dēļ bankas šādu iespēju atteica. Arī citas bankas atteicās refinansēt kredītlīgumus, paužot viedokli, ka nepieciešams pārliecinošs valsts atbalsts Ventspils brīvostas agrāko saistību pārņemšanai. Papildus 8,3 miljonu eiro kredītsaistību pārfinansēšanai VBP nepieciešami arī 7 miljoni eiro iesākto ES Kohēzijas fonda projektu īstenošanai – pievedceļu būvniecībai, hidrotehnisko būvju atjaunošanai un rūpniecisko ēku būvniecībai.



Ventspils brīvosta.

pārkraušanu daudzās pasaules ostās. Būtisku visu kravu veidu kritumu radījusi arī Covid-19 izraisītā globālā ekonomiskā krīze, kas samazinājusi preču patēriņu pasaulē un kļuvusi par iemeslu kravu apjoma kritumam Ventspils brīvostā.

2019. gada 17. decembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits paziņoja, ka Ventspils brīvostas valde brīvostas pārvaldnieka amatā iecēlusi Andri Purmali, kurš kopš 2004. gada strādāja Rīgas brīvostas pārvaldē par lekšējās drošības dienesta vadītāju un kopš 2011. gada paralēli tam darbojas Satiksmes ministrijas Bīstamo kravu aprites konsultatīvajā padomē.

## UZZIŅAI

Ventspils brīvostā darbojas 14 termināļi un stīvidorkompānijas. 2020. gada pirmajos sešos mēnešos termināļos pārkāva 6,8 miljonus tonnu kravu. Lielākais kritums bija akmeņogļu kravām, ko ietekmēja konjunktūras izmaiņas un arī siltā ziema. Savukārt ģenerālkraavu apjoms ostā pat nedaudz palielinājies.

“Man ir bijusi iespēja arī citās ostās strādāt līdzīgā situācijā, kāda tagad izveidojusies Ventspils brīvostā. Tās ir bijušas Ukrainas ostas, arī Klaipēdas osta Lietuvā, kur esmu piedalījies dažādos procesos, auditos un apmācījis cilvēkus, tai skaitā arī par kravu piesaisti un kravu efektīvāku kraušanu. Ventspils kā kravu pārkraušanas osta ir ar savu vēsturi, kas jāciena. Patiesībā jau nekādas tūlītējas kardinālas pārmaiņas nav vēlamas nevienā vietā, tāpēc, ņemot vērā daudzu iepriekšējo gadu pieredzi, jaunajos apstākļos jāmēģina darīt tā, lai neciestu cilvēki un sabiedrība. Nevar gribēt, lai pārmaiņas notiktu ātri, jo vispirms jāsaprot



un jāzsver, kā ir un būs labāk. Cenšos strādāt ar kolektīvu, jo viens neko nevar panākt. Iepriekšējos gados darītas daudzas labas lietas, bet ir lietas, ko es darītu savādāk, kas nav bijušas pietiekami efektīvas. Situācija nav viegla, cilvēku pretestība daudziem lēmumiem ir saprotama, tāpēc visas pārmaiņas ir jāskaidro,” intervijas sākumā sacīja Ventspils brīvostas pārvaldnieks ANDRIS PURMALIS, kuru Ventspilī lielais vairākums cilvēku uzskata par svešinieku, īsāk sakot, rīdzinieku.

**– Teicāt, ka dažos jautājumos jums ir atšķirīgs viedoklis. Kas ir šis atšķirīgais?**

– Esmu pārliecināts, ka ostas pamatfunkciju nodrošināšana ir vissvarīgākais uzdevums, un ar to es saprotu modernu kuģu vadības centru, modernas iekārtas, izremontētas piestātnes un hidrobūves, ostas floti labā tehniskā kārtībā, taču nedomāju, ka iepriekšējos gados ir bijusi pareiza, piemēram, ostas flotes kuģu remonta plānošana. Zinot Ventspils ostas specifiku un to, ka pie rietumu un ziemeļrietumu vējiem kuģošanas kanālā un pie ostas vārtiem tiek sanestas smiltis no pludmales, biju nepatīkami pārsteigts par zemes smēlēja “Dzelme” tehnisko stāvokli, vēl jo vairāk tāpēc, ka “Dzelme” ir vienīgais ostas *ierocis* cīņā par dziļumiem. Savā laikā ļoti tālredzīgi bija izveidotas tā sauktās kompensācijas kabatas, kur krāties smiltīm, lai neaizskalotu kuģošanas ceļu, bet no ostas dienestiem esmu saņēmis informāciju, ka kompensācijas kabatas ir aizskalošas un pat ostas vārtos jau ir nepietiekams dziļums, tāpēc pat tika aktualizēts jautājums, ka uz Ventspils ostu nevar nākt kuģi ar lielu iegrimi, jo te pietrūkst dziļumu. Lai šajā situācijā kaut ko labotu, ostas rīcībā ir tikai padziļināšanas kuģis “Dzelme”, kas nevar strādāt par vienu metru augstākos viļņos, piedevām tā tehniskais stāvoklis, kā man to raksturoja, diemžēl ir zem bēdīgā, jo kuģis savu nokalpojusi jāraksta. Šis mantojums mani pārsteidza, jo, domājot par ostas darbību, attīstību un ostas dziļumu uzturēšanu, kas ir viena no ostas pamatfunkcijām, es būtu rīkojies savādāk.



Andris Purmalis.



## – Ostas dziļumi un ostas flote vairāk ir pašas pārvaldes vai kapteiņdienesta atbildības jautājums?

– Pārvaldnieks ir atbildīgs par visu ostu, tai skaitā arī par kapteiņdienestu, tāpēc flotes atjaunošanas plānošanai vajadzēja būt līdzsvarotai ar ostas iesaistītos pilsētas infrastruktūras uzturēšanā, kas, protams, ir ļoti nozīmīga, jo ostu no pilsētas nevar nodalīt. Ir tikai loģiski, ka osta uzņemas savu atbildības daļu, mēģinot kompensēt troksni, putekļus un citas neērtības, kas ostas dar-



bības rezultātā rodas pilsētniekiem. Osta nenoliedzami var atļauties arī industriālo parku attīstības projektus, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka ir nepieciešams līdzsvars starp industriālo zonu un ostas zonu.

Vēl par ļoti svarīgu uzskatu jauno speciālistu ienākšanu ostas struktūrās. Esmu vadījis maģistru darbus Latvijas Jūras akadēmijā, un tie bija perspektīvi speciālisti, bet pārsteidzoši, ka neviens no viņiem neredzēja savu vietu ostu pārvaldēs. Ļoti iespējams, tas izveidojies iepriekšējās pieredzes dēļ, un arī šis ir jautājums, kuru es risinātu savādāk. Man visas lie-

tas patīk skatīt no praktiskā viedokļa, kā teorija tiek īstenota praktiskajā dzīvē. Līdz šim Ventspils ostas svāri ir nosvērušies par labu industriālajam parkam, nevis ostas funkciju veikšanai, kas man nešķiet īsti pareizi.

## – Varbūt loģiski būtu industriālos parkus vispār nodalīt no ostas un veidot kā atsevišķu struktūru?

– To gan neuzskata par pareizu, arī attīstītajās pasaules ostās ir tāda prakse, ka ostas teritorijā attīstās industriālie parki ar ražošanu, kas saistīta ar ostas kravām, bet osta ir kā pārkraušanas zona, no kuras kravu lēti un ātri var nosūtīt uz jebkuru pasaules malu.





**– Tā ir pievienotā vērtība, par kuru mēs vienmēr runājam, domājot par ostas ilgtermiņa attīstību.**

– Mēs nonācām pie šī vārda – pievienotā vērtība, un tā ir hrestomātiska patiesība, ka preču komplektēšanai un ražošanai vislētākā vieta ir osta, jo nerodas liekas izmaksas, kas saistītas ar preču transportēšanu. Lai vistuvākajā nākotnē attīstītos industriālā zona un ražošana brīvostas teritorijā, mums ļoti daudz jāstrādā ar Baltkrieviju, Krieviju, Ķīnu, bet pašlaik nopietni pētu, kādi ir iemesli tam, ka Ventspils brīvostas industriālās zonas kapacitāte joprojām netiek izmantota un noslogota. Lai gan industriālā zona izdzīvo, nevar teikt, ka tā strādā veiksmīgi. Šo problēmu esam pārrunājuši gan ministrijā, gan ar citu ostu pārvaldēm, un secinājums ir viens – nepieciešams lielāks valsts atbalsts, nodokļu atlaides, ostas bizness jāatbrīvo no obligātās iepirkuma komponentes maksājumiem. Tāpat ir jāpārvar milzīgs birokrātiskais slogs, lai, piemēram, saņemtu būvniecības atļauju. Ja es šodien vēlos



Ventspils Augsto tehnoloģiju parks.

uzbūvēt kādu ražotni, tad, izejot to milzīgo birokrātisko procesu, kas saistīts ar visa veida atļauju saņemšanu, man noteikti vairs negribēsies projektu turpināt, vēl jo vairāk tāpēc, ka pa šo laiku sadarbības partneris jau būs aizgājis uz citu vietu. Latvijas birokrātiskā procedūra uzņēmējiem ir sarežģīta, sākot ar apbūves tiesību saņemšanu līdz pat objekta nodošanai ekspluatācijā tie ir milzīgi laika grafiki, bet tas kavē uzņēmuma attīstību un investīciju programmu pildīšanu. Piemēram, ja es vēlētos mainīt kravas veidu, tad atļauju saņemšanas process tikai no Vides inspekcijas būtu vairāk nekā triju mēnešu garumā.

**– Vai esat interesējies, kā tas notiek pie mūsu kaimiņiem un konkurentiem?**

– Kad mūsu dienviņu kaimiņiem uzdevu šo jautājumu, atbilde bija nepāprotama: mēs visi strādājam savas valsts ekonomikai, tāpēc pie mums birokrātija ir maksimāli mazināta, taču mēs zinām, kā tas notiek pie jums, kādas ir jūsu problēmas, un mūs tas pat ļoti apmierina. Konkurenti vinnē uz mūsu nebeidzamajiem birokrātiskajiem procesiem, kurus vajadzēja noņemt jau vakar.

**– Vai par šo problēmu tiek runāts Ministru kabineta līmenī?**

– Varbūt beidzot mūsu palīgā sauciens ir sadzirdēts, bet pieļauju, ka pašlaik, kad notiek ostu pārvaldības modeļa reformēšanas process, visa uzmanība ir koncentrēta ap šo jautājumu, lai drīzāk nonāktu pie risinājuma, bet nākamais



aktuālais jautājums noteikti būs birokrātijas mazināšana, tai skaitā arī tas, kā atvieglot procesus brīvo ekonomisko zonu industriālajos parkos.

**– Varbūt šos jautājumus vajadzētu risināt kompleksi?**

– Man tomēr patīk virzīties uz priekšu soli pa solim. Var jau ieķert ļoti daudz, bet neizdarīt neko.

**– Jūs teicāt, ka esat konsultējis daudzas ostas, tai skaitā arī Klaipēdas ostu, kas patiesībā arī mūs interesē visvairāk, jo ir konkurente cīņā par kravām. Ja Klaipēdu salīdzinām ar mūsu ostām, kādas, jūsuprāt, ir Klaipēdas stiprās un vājās vietas?**

– Iespējams, tas nav īsti pareizs piemērs, bet tajā tirgus situācijā, kādā pašlaik ir Latvijas ostas, kā piemēru varētu minēt vienu kravu veidu, nenosaucot konkrēti, kādu, kas aizgāja uz Klaipēdu. Ziemā Murmanskā bija problēmas ar dzelzceļa tiltu: pārplūstot upei, tas sabruka, un kravu pārvadājumi apstājās. Tad viens no kravu veidiem tika piedāvāts Latvijai un Lietuvai. Latvija izvērtēja: puteklji, ietekme, vēl viss cits, un rezultātā Latvija no šīs kravas atteicās. Kad viesojos pie kolēģiem Klaipēdā, no viņu stividoru puses pirmais jautājums bija: Purmaļa kungs, kāpēc jūs atteicāties no šīs kravas? Man nebija atbildes, vien teicu, ka to noskaidrošu, un jautāju, kā viņi gatavojas to kraut. Toreiz viņi teica, ka pēc divām nedēļām šī krava ienāks ostā, un tad jau skatīšoties, kā to kraus. Tā ir tā atšķirība.

**– Tā ir pareiza pieeja?**

– Tā nav pareiza, bet šis tirgus tādu izlēmīgu un elastīgu rīcību prasa. Maksimāli ātru reakciju, maksimāli ātru lēmumu pieņemšanu, strādāt uz konkrēto kravu, uz konkrēto veidu, pieņemot pareizāko rīcības plānu. Mēs šajā ziņā esam ļoti konservatīvi, pieraduši visu apsvērt, izsvērt un nosvērt.

**– Un beigās iznāk, ka vairs nav ko svērt.**

– Precīzi, jo kravas jau atradušas citus ceļus. Lai gan pieminētais piemērs nav īsti pareizs, tas tomēr liecina par fleksiblu rīcību. Ja runājam par pareizajiem piemēriem, investīciju programmām un to, kā tās Klaipēdā tika pakārtotas nākotnes kravu pieaugumam, tad jāteic, ka Klaipēdas ostā investīcijas pirmkārt tika novirzītas uz vienotu piestātņu kapitālo remontu un jaunu termināļu izbūvi. Tas bija milzīgs komplekss projekts, kura ietvaros tika būvēti pievedceļi, dzelzceļš, jaunas estakādes, autotransporta maģistrāles uz ostu, kur jau pa ceļam kravas transports tiek nosvērts un sagatavots konkrētam terminālim. Projekts bija vērstš uz ostas attīstību, veidojot ostu kā vienotu un kompleksu sistēmu, kur izveidota vienota, daudz vieglāk uzturama krasta līnija un dziļumi, piedevām šāda hidrobūve arī no drošības un kuģošanas drošības viedokļa ļauj ostai būt konkurētspējīgākai. Lietuvā arī valsts līdzdalība ostu pakalpojumu piedāvāšanā ir būtiska, un Klaipēdas Jūras Ostas direkcija atrodas tiešā Transporta ministrijas pakļautībā. Lai gan ostas pārvaldes sadarbība ar termināļiem, ļoti iespējams, tur ir daudz sarežģītāka nekā pie mums, jo tur termināļiem ir uzlikta



daudz lielāka atbildība par kravu pārkraušanas jaudām, tomēr sasniegtais ostas attīstībā liecina, ka izvēlēta stratēģija ir bijusi pareiza un tālredzīga. Piemēram, ja kādā terminālī ir nepietiekams kravu apjoms, tad uzņēmējam jārēķinās, ka var tikt apdraudēta investīciju atmaksāšanās. Ja mēs paanalizētu, kāpēc savulaik kālija sāls aizgāja no Ventspils uz Klaipēdu, kas pats par sevi ir viens ļoti skumjš stāsts, tad nāktos atzīt, ka tās ir sekas netālredzīgai rīcībai, jo nākotnes projektā netika novirzītas investīcijas. Lietuvieši ir malači, viņi bija gatavi riskēt un investēt, mēs nebijām gatavi un palikām zaudētāji, bet no šī bēdīgā piemēra mums vajadzētu mācīties un saprast, ka ir jāinvestē infrastruktūrā.

**– Vienmēr ir jautājums – kur tad ņemt šīs investīcijas?**

– Tas ir labs jautājums, un tieši tagad mēs ar šo jautājumu ļoti nopietni nodarbojamies. Kā pareizāk izvērtēt ostas investīciju stratēģiju? Ļoti liels investīciju apjoms mums aiziet veco piestātņu rekonstrukcijai, tāpēc uzskatu, ka tās nav uzskatāmas par investīcijām, bet par ostas uzturēšanas izmaksām. Investīcijas varētu būt novirzītas, piemēram, beramkravu uzglabāšanas platību izveidei, paredzot nākotnē šo kravu pieaugumu. Vai, teiksim, būvēt slēgtās novietnes un nododot tās nomā. Šādas investīcijas osta atpelnītu aptuveni piecu gadu laikā, bet, ja naudu iegulda industriālajā parkā, tad, pēc mūsu aprēķiniem, tā nevar atmaksāties arī pēc divdesmit gadiem.

**– Bet arī vecā infrastruktūra ir jāuztur.**

– Protams, tāpēc arī veicam visas ostas infrastruktūras izvērtēšanu, lai saprastu, kādu mantojumu esam saņēmuši, un šajā darbā mums talkā nāk rīdzinieki, kuriem ir modernākas tehnoloģijas, lai apsekotu piestātņu sienas un grunti. Esam pārliecinājušies, ka arī ar šo saimniecību viss nav īsti kārtībā, jo ir sarūsējušas rievienas, iebrukušas piestātņu virsmas, vārdu sakot, varētu vēlēties labāku situāciju.

Pašlaik dažādos Ventspils ostas projektos Eiropas finansējums ir 33 miljoni eiro apmērā. Tiek būvētas trīs industriālās ēkas, un mana pārlicība ir, ka šādi parki būtu būvējami lēti, lai ieguldījumi atmaksātos, bet reāli tagad tas tiek darīts dārgi, tāpēc pat nomniekus šīm ēkām ir grūti atrast.

Ja izvērtējam ostas saimniecības kopējo ainu, tad ļoti skaidri iezīmējas tendence – nepieciešams valsts atbalsts, un tas nav attiecināms tikai uz Ventspils brīvostu vien. Pirms gadiem divdesmit tieši tā – ar milzīgu valsts finansiālo un politisko atbalstu – tika attīstītas Krievijas ostas. Šodien pats aktuālākais

**UZZIŅAI**

Ventspils brīvostas pārvalde šobrīd īsteno piecus projektus ar ES fondu līdzfinansējumu: projektu "Pievauceļi Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām" (kopējās attiecināmās izmaksas 19,86 miljoni eiro, ES līdzfinansējums līdz 16,88 miljoniem eiro), projektu "Ventspils brīvostas hidrobuļvju pārbūve un atjaunošana" (kopējās attiecināmās izmaksas 18,14 miljoni eiro, ES līdzfinansējums līdz 15,42 miljoniem eiro) un triju rūpniecisko ēku būvniecību, kur kopējās izmaksas plānotas 16,4 miljoni eiro apmērā, no kā ES līdzfinansējums ir 3,6 miljoni eiro.



jautājums ir, kā valsts redz ostu attīstību nākotnē, kādas būs kravas, kā tiks radīta pievienotā vērtība, vai tās būs Latvijā ģenerētas kravas vai Eiropā ražota prece? Tāpat ļoti svarīgi strādāt ar Baltkrieviju, jo ir skaidrs, ja šodien neko nedarīsim un neinvestēsim nākotnes projektos, bet tikai uzturēsim veco infrastruktūru, tad ostu attīstība ies uz nekurienu.

**– Attiecībā uz kravām nākotnē Latvijai vajadzētu reāli novērtēt savas iespējas.**

– Ārvalstu speciālisti un analītiķi pēta ostu iespējas un piedāvātos pakalpojumus, tai skaitā arī Latvijas piedāvājumu, arī mēs pētām Baltijas jūras reģiona ostu darbību, un tas ir normāls process, jo ir svarīgi zināt, kādā veidā un kāpēc kravas iet vienu vai citu ceļu, kādas kravas varētu mainīt ierasto transportēšanas koridoru, kā politiskie procesi var ietekmēt kravu plūsmu, kāda ir dzelzceļa kapacitāte, kāpēc netiek apstiprinātas kravas kādā virzienā un tā tālāk. Šajos pētījumos par Ventspils ostu ir atzinums, ka tā nestrādā ar multifunkcionālām kravām, bet sēž uz dažām pamatkravām, tāpēc osta ir viegli ievainojama. Piemēram, mūsu graudu terminālis strādā ar triju veidu kravām, Klaipēda ar piecpadsmit, bet Liepāja ar trīsdesmit. Ir svarīgi maksimāli ātri laist cauri nelielas kravas un visu laiku būt procesā. Ja viena krava pazūd, tās vietā nāk cita, process neapstājas, un tas veido kravu apgrozījumu, bet, pazūdot lielajām kravām, kā tas tagad ir noticis ar oglēm, ir ļoti augsta ostas ievainojamība. Esmu paudis diezgan nepopulāru viedokli, ka tik daudz nepriecājos par lielajiem *panamax* kuģiem, bet priecājos par piectūkstošniekiem vai desmittūkstošniekiem, jo tie ir kuģi, kas nodrošinās noteiktu kravu plūsmu gadījumā, ja kāda iemesla dēļ pazustu lielle *panamax* kuģi. Ja runājam par oglēm, tad visi zināja, ka Krievija savu politiku īsteno un Ventspils zaudēs ogles, tomēr nezina uz ko vēl cerēja. Jā, mēs par saviem klientiem domājam un cenšamies nodrošināt augstākā līmeņa servisu, tomēr ar to vien nevaram nostāties pretī politiskiem lēmumiem. Kad savulaik vēl strādāju Rīgas ostā, nācās būt kādā starptautiskā konferencē Amsterdamā. Toreiz bija barga ziema, Rīgas jūras līcis bija aizsalis, un man nepārtraukti skanēja zvani, jo mēs centāmies risināt jautājumu, kā varētu palīdzēt iesalušajiem kuģiem, vai tiem nesāk pietrūkt pārtikas krājumu, vai uz kāda no kuģiem nav bīstamā krava, ko steidzamā kārtā vajadzētu nogādāt ostā. Krievijas kolēģi sekoja manām aktivitātēm, visbeidzot nenocietās un jautāja, ko es tā ņemos. Rādīju viņiem aerofoto ar kuģiem ledū. Viņi jautāja, cik ilgi tie kuģi tur stāv, saku, ka jau vienpadsmit dienas, bet Krievijas kolēģi tikai nosmēja, ka viņiem pat vasaras laikā kuģi divas trīs nedēļas gaida uz ostu, ko jūs tur ņematies vienpadsmit dienu dēļ!

**– Svarīga taču ir attieksme pret klientu.**

– Un mēs to vienmēr uzsveram, tāpēc arī ļoti liela Krievijas uzņēmēju daļa vēl tagad vēlētos stādāt ar Latvijas ostām, bet Krievijai ir tikai noteiktas kravu grupas, kas drīkst nākt pie mums. Ventspils osta ir pazaudējusi divas svarīgas



kravu grupas – ogles un kālija sāli, tāpēc paldies tiem ostas uzņēmējiem, kuri cenšas atrast jaunas kravas un atvest tās uz Ventspili. Kālija sāli Ventspils varēja noturēt, bet to neizdarīja tuvredzīgu lēmumu un privātu ambīciju dēļ, bet Klaipēda tagad krauj aptuveni piecpadsmit miljonus tonnu gadā, un tā ir krava, ko varēja kraut Ventspilī. Baltkrievijas uzņēmēji man teica, ka viņiem ļoti patīktu strādāt ar Latviju, ar Ventspili, ka viņi labprāt to arī darītu, bet nevar saviem kravu īpašniekiem pamatot, ka šis virziens ir vislabākais un ērtākais, ja tas ir arī visdārgākais, ja pakalpojumu par vienu miljonu eiro lētāk piedāvā cita osta, un tas ir dzelzceļa tarifu jautājums. Latvijā ļoti nopietni ir jāstrādā pie ostu stratēģiskās attīstības, un tas ir neatliekamais darbs – tūlīt un tagad.

### **– Vai četrdesmit viens kravu krituma procents pirmajā pusgadā jums neuzdzen depresiju?**

– Svarīgi ir izvērtēt, kā veidojies šis procents. Jā, stratēģiskās kravas ir kritušās, bet tas, ka pārējām kravām nav bijis kritums, vieš optimismu. Kad amatpersonas ļoti emocionāli raugās uz Ventspils ostas kravu kritumu, es jautāju: ko jūs, pārņemot vadību Ventspils ostā, būtu darījuši savādāk? Vai decembrī jums bija kaut vismazākā ilūzija, ka mums varētu izdoties noturēt Krievijas ogļu kravas? Tas taču nav atkarīgs no mums, ostas pārvalde jau kravas nekrauj, bet uzņēmēji var strādāt tikai ar to, kas šurp atnāk. Mēs nevaram stāties pretī kaimiņvalsts politiskajiem lēmumiem, tāpēc tagad viens no svarīgākajiem ir jautājums, kā mēs strādāsim ar Baltkrievijas uzņēmējiem, bet tam ir vajadzīgs valsts atbalsts, jo Baltkrievija uz Latviju skatās kā uz Rietumu virzienu, un mūsu uzdevums ir viņu interesi noturēt. Svarīgi izveidot Latvijas pārstāvniecības stratēģiski svarīgās valstīs. Domāju, ka sadalīšanās pa ostām nākotnē vairs nebūs iespējama, jo, piemēram, Baltkrievijas “Lielajam akmenim” ir svarīgi piedāvāt kravu transportēšanu Rietumu virzienā, nevis tikai uz kādu no mūsu ostām, un tad jau attiecīgi krava strukturēsies tajā vai citā Latvijas ostā. Vienota loka izveidošana ir tikai laika jautājums.

### **– Un tomēr, vienas valsts trīs ostas, kurās paredzama pārvaldības reforma, ir tik atšķirīgas: atrašanās vieta, tradīcijas, vēsture, iespējas, un tas viss ir jāņem vērā.**

– Jaunajam ostu pārvaldības modelim vajadzētu būt demokrātiskam. Jau tagad Rīgas ostas un Ventspils ostas valdē strādā tikai valsts pilnvarnieki, tāpēc tā ir valsts dominante, un valsts cenšas skaidrot, kā nākotnē strādās šis pārvaldības modelis, kā to labāk realizēt. Pēc būtības jau mainās tikai pats pārvaldības modelis, bet ostas funkcijas paliek iepriekšējās. Lēmumu pieņemšanā svarīgi ir uz klausīt pašvaldības viedokli, tāpēc būtu labi, ja

### **UZZIŅAI**

Kravu apgrozījumu ostā Ventspils brīvostas pārvalde ietekmēt nevar, jo ar to nodarbojas ostā strādājošie privātie uzņēmumi. Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauž cerību, ka jaunajos apstākļos ostas termināļi aktīvāk strādās kravu piesaistē un būs gatavi elastīgākai cenu pārskatīšanai, lai pielāgotos tirgus konjunktūrai un sīvajai konkurencei.



ostas valdes darbā piedalītos arī pašvaldības pārstāvji, jo neziņa rada nepareizus viedokļus un lieku satraukumu. Tas pats attiecas arī uz uzņēmējiem. Liepājā pašlaik ir viens no demokrātiskākajiem pārvaldības modeļiem, bet jautājums, vai tieši tādu modeli varētu pārcelt uz Ventspili? Diezin vai, jo šeit ir pavisam cita situācija, kas arī te ir vēsturiski veidojusies. Lai te neizveidotos kašķu mākonis, Ventspils ostas stividoriem liku priekšā veidot asociāciju, kas pārstāvētu uzņēmēju intereses. Pie sarunu galda vēlos redzēt spēcīgu sarunu partneri, kurš nāk ar savu viedokli, ar savām prasībām un savām pamatotajām vajadzībām. Kā ostas pārvaldniekam man visi stividori ir vienlīdzīgi, tāpēc neesmu gatavs iesaistīties ķildās, bet gan risināt konstruktīvas sarunas. Es ostas uzņēmējus nosacīti dalītu divās grupās – darītāji un nogaidītāji, kuri vēl joprojām nesaprot, ka pēdējais laiks mainīties un domāt par jaunām iespējām.

## UZZIŅAI

ASV Ārvalstu aktīvu kontroles biroja sankciju rezultātā Ministru kabinets pieņēma lēmumu izveidot AS "Ventas osta", kas ar laiku pārņemt Ventspils brīvostas pārvaldes funkcijas. Ventspils brīvostas valde un pārvalde sadarbībā ar AS "Ventas osta" dara visu, lai pārmaiņu process nekādā veidā neapgrūtinātu ostas uzņēmumu darbību. Par visām izmaiņām uzņēmēji tiks laikus informēti.

### – Dīvaini, ka cilvēki, kuri ir biznesā, nespēj mainīties un pieņemt lēmumus.

– Arī mēs viņiem jautājām, kur ir problēma. Un viena no tām, par ko runāja uzņēmēji, ir milzīgā birokrātija, piemēram, ļoti smagais process vides atļauju saņemšanai, kam nepieciešami trīs un vēl vairāk mēneši, taču kravas tik ilgi nevar gaidīt. Uzņēmējiem ir jātērē laiks un nauda atļaujas saņemšanai, un arī tad vēl nav garantijas, ka atļauju viņi saņems, tāpēc uzņēmējs atmet ar roku un nemaz nemēģina iet šo birokrātijas ceļu.

### – Jūs te, Ventspils brīvostas pārvaldē, jūtaties kā ugunsdzēsējs vai kā maratona dalībnieks?

– Vienmēr esmu bijis gargabalnieks, jo ugunsdzēsējs, lai gan dara cildenu darbu, tomēr aiz sevis atstāj pelnus, es aiz sevis gribu atstāt padarītu darbu, un par to esmu atbildīgs.

Anita Freiberga

P.S. Ventspils brīvostas pārvaldniekam diemžēl nav izveidojušās īpaši labas attiecības ar ostas kapteiņdienesta speciālistiem, jo viņi nav pārliecināti, ka Andris Purmalis ir piemērots savam amatam, jo šajā amatā iecelts bez konkursa, viņam nav atbilstošas jūrnieceības izglītības un viņš nemēdzot uz klausīt profesionāļus.■



# LIEPĀJA VIENMĒR IR GATAVA JĒGPILNĀM PĀRMAIŅĀM

**Latvijas ostās kravu apgrozījums 2020. gada pirmajā pusgadā samazinājās teju par 30%, bet Liepājas ostā tas sasniedza 1,6 miljonus tonnu, kas bija par 16,3% mazāk nekā gadu iepriekš. Neviens ar šādu situāciju nav īsti mierā, taču viss ir jāskata un jāvērtē kop-sakarībās. Tomēr vēl daudz lielāku satraukumu nekā kravu apjoma samazināšanās Liepājā ir izraisījušas Satiksmes ministrijas rosinātās pārmaiņas, kad Liepājas SEZ pārvaldīšanai tiktu izveidota valsts kapitālsabiedrība.**

Ņemot vērā ostas darbības ietekmi uz pašvaldību, kā arī pašvaldībai piederošo īpašumu skaitu, kuri jau šobrīd ir nodoti ostu pārvaldēm pārvaldīšanai, gan Likumā par ostām, gan Liepājas SEZ likumā paredzēts, ka kapitālsabiedrībā, kas veic ostas pārvaldes funkcijas, arī pašvaldībai varētu būt tiesības iegūt akcijas ar nosacījumu, ka valstij paliek ne mazāk kā divas trešdaļas akciju.

Koalīcijas partiju pārstāvji vienojās pārveidot Rīgas un Ventspils ostas par kapitālsabiedrībām, bet par Liepājas ostas likteni koalīcijas partneriem nav vienprātības. Trīs no pieciem partneriem – premjera pārstāvētā "Jaunā Vienotība", Nacionālā apvienība un arī partija "KPV LV" uzskata, ka Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai (LSEZ) jā saglabā līdzšinējais statuss.

13. jūnijā vienas dienas darba vizītē Liepājā ieradās ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs, kas viņam bija pirmā reģionālā vizīte ministra amatā, iepazīstot ekonomisko situāciju ārpus Rīgas. Ministrs atzina, ka Liepāja izraudzīta vairāku iemeslu dēļ, bet svarīgākais ir apzināt, kā darbojas Liepājas speciālā ekonomiskā zona, tās kapitālsabiedrības un kā veidojusies un attīstījusies uzņēmējdarbības vide Satiksmes ministrijas virzītā ostas pārvaldības modeļa kontekstā. Ekonomikas ministrs atzinīgi novērtēja Liepājas uzņēmējdarbības vidi kopumā: "Liepāja ir labs paraugs visai Latvijai, kā strādāt un attīstīties, kad zaudēts vadošais rūpniecības flagmanis pilsētā – "Liepājas metalurģis", kas deva ievērojamu skaitu darba vietu liepājniekiem. Situācija ir attīstījusies veiksmīgi. Viena liela uzņēmuma vietā radušies daudzi mazāki, taču kopējā situācija ir laba. Tas, kas pēdējos gados ir noticis ar Liepājas uzņēmējdarbības vidi un rūpniecību, ir tikai apsveicami."

Arī premjerministrs Krišjānis Kariņš atzina, ka viņa politiskā partija "Jaunā Vienotība" uzskata, ka Liepājā nav novērotas grūtības ar pārvaldību, kādas ir Rīgā un Ventspilī, tāpēc reformu vajadzētu sākt tikai ar Rīgas un Ventspils ostām, Nacionālā apvienība norādīja, ka ar Liepāju nevajadzētu steigties un



centsties labot lietas, kas šobrīd strādā labi, SEZ darbojas atšķirīgi no Rīgas un Ventpils brīvostām, un Liepājā SEZ ir viens no pilsētas attīstību virzošajiem spēkiem. Finanšu ministrijas parlamentārais sekretārs Atis Zakatistovs informēja, ka viņa pārstāvētā partija "KPV LV" uzskata, ka Liepājas SEZ jāsaglabā pašreizējais statuss, bet vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Juris Pūce ("Attīstībai/Par!") pauda, ka viņa politiskais spēks neiebilst pret Liepājas SEZ pārveidošanu par kapitālsabiedrību. "Nav neviena racionāla argumenta, kāpēc Liepājas speciālā ekonomiskā zona, kuras bilance un darbības modelis ne ar ko neatšķiras no Ventpils brīvostas bilances un modeļa, netiktu attiecīgi pārvaldīta atbilstoši OECD rekomendācijām," sacīja Pūce.

To, ka Liepāju nav pamata nostādīt īpašā izņēmuma stāvoklī, uzsver arī ostu pārvaldības reformas iniciators un virzītājs satiksmes ministrs Tālis Linkaits, kura pārstāvētās Jaunās konservatīvās partijas (JKP) viedoklis koalīcijā tomēr ir palicis mazākumā. Satiksmes ministrs cer koalīcijas partnerus vēl pārliecināt un paredz, ka jaunā ostu pārvaldības likuma virzība uz Saeimu, lai gan atlikta, jo iepriekš bija plānots likumprojektu uz Saeimu virzīt līdz jūnija beigām, tomēr notiks.



Jānis Vilnītis.

T. Linkaits: "Mēs nemainām neko ne nodokļu regulējumos, ne savstarpējās sadarbības regulējumos attiecībā uz industriālo zonu. Resursu, ko izmantot industriālo zonu attīstībai, pašlaik kļūst mazāk, piedzīvojot kravu kritumu ostās. Visās trijās ostās stratēģiskai infrastruktūrai jābūt valsts īpašumā.

Pārējais – kurā brīdī osta ko ieguvusi, jāskatās, kuru mantu ieguldām, kuru ne."

Liepājas domes priekšsēdētājs Jānis Vilnītis vēl februāra beigās solīja, ka darīs visu, lai tas nenotiktu, tas būtu vissliktākais scenārijs, jo tad Rīgā visu lemtu par Liepāju.

"Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldības modeļa maiņa nav nepieciešama, bet Satiksmes ministrijas iniciētās izmaiņas es saskatu politisku uzstādījumu," iecerētās pārmaiņas komentēja Vilnītis. "Mēs visi cerējam, ka pārvaldības modeļa maiņas izvērtēšana tiešām būs nopietna. Liepājas SEZ gadījumā ir piedāvāts likumprojekts, bet šis izvērtējums līdz galam nav noticis. Pašlaik Liepājas osta joprojām ir pašvaldības kontrolē, un valsts un uzņēmēji





pedalās pārvaldībā. Mēs nevēlamies labi strādājošu sistēmu sabojāt, bet pāriet uz kapitālsabiedrību, kas ir vērsta uz peļņu, radot riskus uzņēmējiem izmaksu pieaugumā un iekšējā konkurencē, manuprāt, ir ļoti nepārdomāti. Ostu modeļa maiņai ir daudzi vēl neizvērtēti riski.”

## ESAM IZVEIDOJUŠI MODELI, KAS MAKSIMĀLI ATBILST OECD PRASĪBĀM

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “LSEZ valdei ir savas redzējums par to, kas padarīts, un viens no būtiskiem aspektiem ir tas, ka LSEZ ir apstiprināts darbības plāns līdz 2035. gadam, kad atbilstoši Eiropas direktīvas prasībām spēku zaudē speciālo brīvo ekonomisko zonu un brīvostu statuss. Lai gan osta ir aktīva un stratēģiski svarīga brīvās ekonomiskās zonas sastāvdaļa, tomēr mēs, domājot par attīstības stratēģiju, skatījām šo jautājumu daudz plašāk, nekā tikai ostas attīstība, jo uz ostu attiecas tikai viens no šī apjomīgā dokumenta punktiem. Attīstības plānu atbilstoši Likumam par ostām apstiprināja Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome, kuru vada Ministru prezidents, un tas vēlreiz apliecina, ka arī tagad valsts uzmanīgi seko mūsu darbībai un ir atbalstījusi nākamo piecpadsmit gadu attīstības modeli. Strādājot pie attīstības stratēģijas, izgājām pilnu procedūru, tai skaitā veicām ietekmes uz vidi novērtējumu, notika projekta publiskā apspriešana, kuras laikā uzklusējām sabiedrības viedokli un intereses, kas bija īpaši vērtīgi, jo pilsētnieki aktīvi iesaistījās apspriešanā un tās laikā pa īstam saprata, ka viņi tiešām tiek uzklusēti, ka LSEZ darbība un attīstības stratēģija dod un arī turpmāk dos labumu pilsētai, tātad katram liepājniekam. Liepājnieki vispār ļoti aizdomīgi raugās uz jauniem projektiem, ilgi domā, kā vērtēt to vai citu procesu, bet, kad tie kaut ko ir akceptējuši, tad par šo lietu arī krit un ceļas. Grozies kā gribi, mēs varam runāt par biznesa projektiem un radīt biznesam labvēlīgu vidi un apstākļus, bet pirmkārt jāpatur prātā tas, ka business savu darbību izvērs pilsētā, tāpēc jāievēro veselīgas līdzaspastāvēšanas principi.

Nav pārspīlēti teikts, ka lieliski apzināties, ka esam izveidojuši spēcīgu un darboties spējīgu mehānismu, kas sevi ir apliecinājis darbā, tāpēc tagad, kad dienas kārtībā ir lielo ostu pārvaldības maiņas projekts, un tas tiek attiecināts arī uz LSEZ, kam tomēr ir citāds darbības modelis nekā Rīgas brīvostai un Ventspils brīvostai, esam pamatoti satraukti un izmantojam katru iespēju, lai ne tikai publiski



Jānis Lapiņš.



paustu savu viedokli, bet arī ar faktiem pierādītu, ka uz mums nevajadzētu attiecināt līdz galam neizstrādātu un ar mums neizdiskutētu projektu pārvaldības sistēmas maiņai. Ļoti ceram, ka mūsu viedokli ne tikai izdzirdēs, bet arī saklausīs un sapratis. LSEZ divdesmit divu gadu darba pamatā no pirmās dienas ir bijis ierakstīts viens mērķis – attīstīt un veicināt uzņēmējdarbības vidi, nodrošināt kravu pārvadājumu un pasažieru plūsmu caur Liepāju. Šāds Liepājas redzējums ir vērtējams un skatāms daudz plašāk: tas dod ieguldījumu reģiona attīstībā, ir svarīgs Latvijas mērogā un spēlē savu lomu arī Eiropas ietvarā, jo esam TNT tīklā iekļauta osta, kur katram loģistikas ķēdes posmam ir sava nozīme, un tāda, protams, ir arī mums. Nevar noliegt, ka mūsu darbībā ir bijušas veiksmes un arī neveiksmes, tomēr paveikto darbu saraksts ir garš. Ja arī turpmāk nekas nemainītos Eiropas fondu finansēšanas modelī, tad Liepāja vēl labu laiku būtu klasiska vieta, kur realizēt kohēzijas filozofiju, jo šeit ilgstoši ir bijusi slēgta teritorija, kas daudzu gadu garumā īstenotās politiskās un nesaimnieciskās darbības rezultātā kļuvusi par degradētu teritoriju. Tagad jau divdesmit divus gadus notiek tās transformācija, un šis process turpināsies vēl daudzus gadus, jo mērogs ir liels, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorija aizņem 3979 hektārus jeb aptuveni 65% no Liepājas pilsētas teritorijas.

Vairākos plānošanas periodos, zinot uzņēmēju vajadzības un profesionāli noformējot dokumentus, lai viss būtu nepārprotams un caurskatāms arī Eiropas nodokļu maksātājiem, kas veido Kohēzijas politiku, kā arī, lai Eiropas Komisija saprot šo projektu būtību, esam spējuši piesaistīt Eiropas fondu finansējumu. Ir jautājums, vai šādus projektus varētu realizēt un piesaistīt finansējumu, ja būtu cits pārvaldības modelis? Atbildes uz šo jautājumu nav, tāpēc tagad arī būtu svarīgi izpētīt šo jautājumu, lai zinātu, kādas pēc ostu pārvaldības modeļa maiņas varētu būt sekas.

Ne vienmēr viss uz priekšu ir virzījies tik raiti, kā varētu vēlēties, bet vienmēr ir bijis skaidrs redzējums, ko vēlamies sasniegt, jo apzinājāmies, ka nevar ostu, pilsētu un uzņēmējdarbību plānot atrauti, ir nepieciešams vienots redzējums. Tagad tas dod rezultātus un tiek novērtēts, jo finālā ieguvēja nav tikai Liepāja, uz Latviju atnāk investīcijas, kas dod ieguldījumu valsts budžetā.”

## **KATRAI VIETAI IR SAVA SPECIFIKA**

Protams, to, ka varētu vēlēties lielāku kravu apjomu, atzīst arī LSEZ pārvaldnieks, bet viņš arī uzsver: ir jāsaprot, ka katrai vietai ir sava specifika.

Jānis Lapiņš: “2012. gads Liepājas ostai bija veiksmes gads, kad bija pirmais lielākais kravu pieaugums, kam pamatā bija “Liepājas metalurga” produkcija, ko pārkrāva ostā. Taču tirgū mēdz būt kāpumi un kritumi, kas ir jāpārdzīvo un jāspēj atrast jauna pieeja arī pēc krīzēm un politisko lēmumu sekām. Sešu gadu laikā, kopš “Liepājas metalurģis” pārtraucis darbību, pilsēta ar vairākiem maziem biznesa uzņēmumiem ir spējusi aizpildīt radušos vakuumu. Esam



izkljuvuši no krīzes, uzņēmēji novērtējuši iespējas, ko dod LSEZ, un, piemēram, iegādājas šeit zemi biznesa attīstībai, tāpēc var teikt, ka atmaksājas tālredzīga politika, iepriekš paveiktais darbs un investīcijas.

Bankas, ar kurām strādājam, topošā pārvaldības modeļa sakarā vērsušas uzmanību uz to, ka aizdevušas naudu savam partnerim, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai, pamatojoties uz partnera biznesa plānu un ilgtermiņa attīstības redzējumu. Tā kā visi ir ilgtermiņa aizdevumi, bankas, pamatojoties uz mūsu naudas plūsmu, ir plānojušas naudas plūsmu arī savā pusē. Tas ir ļoti nopietns jautājums, ar kuru mums tagad nākas nodarboties, jo pagaidām neviens – ne Satiksmes ministrija un valdība, ne bankas, ne mēs paši nevaram droši zināt un apgalvot, ka pārvaldības modeļa maiņa neko nemainīs arī kredītēšanas jomā. Katra pārmaiņa nes sev līdzīgas konsekvences, vai tās būtu finanšu, juridiskas vai arī emocionālas. Kā cilvēki to uztvers un reaģēs, no tā lielā mērā būs atkarīga tālākā darbība. Ja es varētu dot vienu atbildi, es tādu dotu, bet šādas atbildes man nav.”

## LIEPĀJĀ UZŅĒMĒJDARBĪBA NOLIKTA UZ PAUZES

Vislielākās bažas par iespējamām pārmaiņām ostu pārvaldības modeli pauž uzņēmēji, kuri savu viedokli neslēpj, ne diskutējot Liepājas domes ārkārtas sēdē, ne arī izmantojot citas iespējas publiski paust savu viedokli. Signāls tam, ka uzņēmēji ar neuzticību raugās uz valdības centieniem pārņemt lielās ostas, ir uzņēmums “UPB”, kas attīstīta jaunus un inovatīvus produktus, investē ražotņu, biroja telpu paplašināšanā un tehnoloģiju modernizācijā un šobrīd tieši šo neskaidrību dēļ ietur pauzi investīciju projektiem.

Liepājas SEZ SIA “Terrabalt” valdes loceklis Āris Ozoliņš: “Jaunais modelis paredz, ka Liepājas SEZ pārvalde pārtop par kapitālsabiedrību, kas piederēs valstij un kuras pamatuzdevums būs pelnīt naudu. Tas ir nepareizi, jo SEZ pārvaldes uzdevums ir radīt apstākļus komersantiem, sakārtot infrastruktūru un piesaistīt investīcijas, lai tie uzņēmumi, kas strādā SEZ un ostā, veidotu jaunas darba vietas, pārkrautu kravas un attīstītos.”

Uzņēmējs Juris Burņevskis, kurš ievēlēts Liepājas SEZ valdē no uzņēmēju vidus, pārstāvo vairākus uzņēmumus, puda bažas par Satiksmes ministrijas



Liepājas domes sēdē tiek apspriesta Satiksmes ministrijas iecere pārveidot LSEZ par kapitālsabiedrību.



Uldis Sesks uzskata, ka, lai pilnvērtīgi lemtu par LSEZ pārveidi no iestādes par kapitālsabiedrību, ir jāizvērtē jaunās kapitālsabiedrības biznesa plāns, bet valstij tāda nav.



Āris Ozoliņš.



Juris Burņevskis (pirmais no labās).

virzīto likumprojektu: “Liepājas ostā ir krasi atšķirīga situācija, salīdzinot ar Ventspili un Rīgu, kur infrastruktūra pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas veidota tā, lai uzņēmumi varētu atīstīt darbību ostās. Liepājā bija pilnīgs krahs, nebija nekādas infrastruktūras, un uzņēmēji te radīja vidi paši par saviem līdzekļiem. Pārvaldības modelim jāpaliek tādām, kāds tas ir tagad, kad LSEZ valdē pie viena galda sēž un stratēģiski svarīgus jautājumus lemj uzņēmēji, pašvaldība un valsts. Nevar būt tā, ka valsts pārņem visu un vēlas viena pati visu pārvaldīt.”

Neizpratni par to, kāpēc šādi riski jārada un jāmaina skaidri spēles noteikumi investoriem tieši pandēmijas laikā, kad ekonomiskā situācija jau tā ir sarežģīta, pauž Liepājas domes priekšsēdētāja vietnieks stratēģiskās plānošanas jautājumos Uldis Sesks: “LSEZ valdē strādā trīs augstākās lēmējvaras pārstāvji – Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijas



valsts sekretāri vai viņu vietnieki, – kur nu vēl augstāk var pārstāvēt valsti! – plus trīs uzņēmēju pārstāvji, kuri vienmēr ir par to, lai notiktu tālāka attīstība. Šajā brīdī, kad mums ir liels mērķis un izaicinājums – attīrīt no piesārņojuma un sakārtot uzņēmējdarbībai “Liepājas metalurga” 120 hektāru plašo teritoriju, radīt 1000 vai 2000 darba vietu, mums tiek likti sprunguļi riteņos. Nesaprotu, kam tas var būt izdevīgi!”

Lauksaimnieks Edgars Putra: “Neesmu ne vienā, ne otrā pusē, bet vēlos jautāt ministram Linkaitam: sakiet, lūdzu, ko es kā lauksaimnieks, kas ik gadu uz Liepājas ostu atved astoņus līdz desmit tūkstošus tonnu graudu, iegūšu no Liepājas ostas pārvaldības reformas? Vai un kas man un citiem lauksaimniekiem uzlabosies? Caur Liepājas ostu tiek pārkrauti 60% graudu, pakalpojums tagad ir labs, kā valsts iedomājas to vēl vairāk uzlabot?”

## LSEZ SAŅEM UZSLAVAS NO STOKHOLMAS

SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars: “SEB banka līdzfinansē lielākos LSEZ projektus, kuru ekonomiskais mērķis ir stiprināt Liepājas ostas konkurētspēju. SEB Latvijas filiāle piedalās šādos projektos, bet jāsaprot, ka visi lielie lēmumi, tai skaitā arī par kredītu piešķiršanu LSEZ, tiek pieņemti Stokholmā, un tur ļoti nopietni tiek caurskatīti visi par un pret, pirms uzņemties risku un piedalīties šādos projektos. Attiecībā uz LSEZ bija atzinums, ka LSEZ ir uzskatāma par drošu partneri, jo uzņēmumā ir laba pārvaldība un kārtība, ir uzcelta augsta korporatīvās pārvaldības latiņa, kā arī vērojama pozitīva attīstības dinamika. Ja te nebūtu attīstīta rūpniecība, kur ir augsta pievienotā vērtība, tad ir liela varbūtība, ka bankas būtu daudz konservatīvākas kreditēšanas jomā. Ir svarīga naudas plūsma, ko ģenerē SEZ, nevis osta, un šī plūsma ir bijusi ar pozitīvu zīmi. Banka redz LSEZ kā reģiona attīstības centru, bet ir skaidrs – ja te nebūtu attīstīta ražošana, tad kreditēšana būtu apgrūtināta. Ne pārāk bieži no Stokholmas saņemam uzslavas, bet LSEZ gadījumā tā tas ir, jo LSEZ tiek vērtēta kā viens ļoti labs korporatīvās

### UZZIŅAI

Liepājas SEZ teritorijā darbojas 43 LSEZ kapitālsabiedrības, aptuveni puse ir ražošanas uzņēmumi, pārējie ostas un loģistikas uzņēmumi. 2500 darba vietu ar augstāku atalgojumu nekā vidēji valstī. Valsts budžetā 2019. gadā pārskaitīti nodokļi 31,9 miljoni eiro, 2018. gadā – 28,6 miljoni eiro. No 1997. līdz 2019. gadam LSEZ kapitālsabiedrības modernās tehnoloģijās un būvniecībā investējušas aptuveni 319,1 miljonu eiro.

### UZZIŅAI

SEB banka 2018. gadā piešķīra Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai ilgtermiņa aizdevumu 11,8 miljonus eiro. Finansējums tiek ieguldīts Liepājas brīvostas infrastruktūras pilnveidošanā. Ar bankas piešķirtajiem līdzekļiem tiek līdzfinansēti vairāki Eiropas Savienības fondu projekti, kuru mērķis ir Liepājas brīvostas baseina hidrotehnisko aizsargbūvju atjaunošana un kuģu ceļa padziļināšana, kā arī Karostas hidrotehnisko būvju atjaunošana un Ziemeļu vārtu atvēršana kuģu kustībai.



Arnis Škapars.

pārvaldības modelis, un te nav runa par personālijām, bet gan par to, ka stratēģija ir nodalīta no izpildvaras, ir izveidots sadarbības instruments starp valsts, pašvaldības un uzņēmēju interesēm, un šis process ir caurspīdīgs. Liepāja ir savādāks veidojums. Līdzīgi kā Pērnavas osta nestrādā pēc Tallinas ostas parauga, bet ir reģionālās attīstības centrs, tāpat arī Liepājas osta nav līdzīga pārējām lielajām ostām un arī ir uzskatāma par reģiona attīstības centru. Tāpēc ļoti ceru, ka

reformējot netiks sabojāta labā prakse un netiks pazemināta tā latiņa, kas uzcelta LSEZ korporatīvās pārvaldības modeli. ”

Starp citu, Ministru prezidents Krišjānis Kariņš bija patīkami pārsteigts par LSEZ darbības un pārvaldības augsto novērtējumu, ko izteikusi SEB banka, jo tas esot spēcīgs arguments tieši tāpēc, ka nāk no starptautiskajiem kreditoriem un nav pašvaldības amatpersonu vai vietējo uzņēmēju vērtējums.

## VALSTIJ VAJADZĒTU PĀRVĒRTĒT PRIORITĀTES



Uldis Pīlēns (pa labi).

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē Liepājas SEZ pirmais vadītājs, tagad uzņēmējs Uldis Pīlēns puda savu viedokli un uzdeva jautājumus, uz kuriem līdz šim neviens nav papildējis sniegt atbildes. “1996. un 1997. gadā bija LSEZ likumprojekta izstrādes grupā, un no tā laika premjerministra Andra Šķēles puses bija milzīgs spiediens veidot kapitālsabiedrību. Šis spiediens bija daudz lielāks nekā tagad, bet toreiz gājām uz Saeimu, runājām ar visām frakcijām, tai skaitā arī ar opozīcijas partijām, un

pretēji valdības gribai panācām, ka tiek izveidots tāds Liepājas speciālās zonas likums, kāds vēl šodien darbojas un sevi ir attaisnojis. Izveidojot LSEZ, pirmais no darbiem bija apvienot ostu un industriālo sektoru, sabalansēt uzņēmēju, pašvaldības un valsts intereses. Tā kā diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu vēl turpināsies, Satiksmes ministrijai un likuma grozījuma autoriem vēlos uzdot jautājumus, kuri pagaidām ir palikuši bez atbildes.



Pirmais. Ir 2020. gads, un Covid-19 dēļ radušās konsekvences un noteiktas prioritātes. Satiksmes ministrs teica, ka jaunā likumprojekta pamatā ir Pasaules Bankas 2012. gada pētījums par Latvijas ostu konkurētspēju. Vai ar tik senu pētījumu, kurā pārsvarā izvērtēta tikai Rīgas un Ventspils ostu darbība, bet Liepāja pieminēta it kā garāmejojot, pietiek, lai to liktu 2020. gada pārmaiņu pamatā?

Otrais. Tiek minēti argumenti, ka Liepājas pārvaldības modelis ir novecojis, kā arī tas, ka pasaulē gandrīz visas ostas strādā kā kapitālsabiedrības. Tiem, kuri nav iedziļinājušies jautājuma būtībā, vēlos teikt, ka reģionā, ko vieno Baltijas jūra, tai skaitā arī Skandināvijas valstīs, ostas ir pašvaldību vai pašvaldību izveidotu vienību kontrolē, tāpēc satiksmes ministra teiktais par kapitālsabiedrībām kā ostu pārvaldības modeli neatbilst patiesībai.

Trešais. Ja visi atzinumi gan par LSEZ pārvaldību, gan uzņēmējdarbību no dažādām institūcijām ir bijuši pozitīvi, tad kura OECD prasība šeit nav ievērota?

Ceturtais. Ko nozīmē uzlabot ostu konkurētspēju, apvienojot resursus? Visos procesos ir sava kārtība. Kravas meklē stividori, bet izdevīgāku ceļu kravām meklē kravu īpašnieki. Valsts dominē tikai starpvalstu līgumu parakstīšanā. Piemēram, ja ir izdevies atrast Baltkrievijas kravas, kas varētu nākt caur Latvijas ostām, tad mūsu valsts atbildība ir slēgt līgumus, jo pretim stāv Baltkrievijas valsts, bet privātajā sektorā uzņēmēji tirgojas ar uzņēmējiem par izdevīgākajiem noteikumiem. Kā šādā situācijā mūsu valsts iedomājas veidot kādu īpašu stratēģiju? Ja runa būtu par infrastruktūras objektu sakārtošanu, lai valsts kļūtu konkurētspējīgāka pakalpojumu sniegšanā, tad tas būtu loģiski un saprotami.

Piektais. Ko kapitālsabiedrības kontekstā varētu nozīmēt vienots iepirkums? Nevaru pat iedomāties, kā varētu sarīkot vienotu konkursu triju ostu infrastruktūras projektiem, piedevām vēl, lai tie kalpotu mistiskām valsts interesēm. Un nekā konkrēta. Ļoti saprotami ir lokālie infrastruktūras projekti, kas daudz svarīgāki pašvaldību kontekstā, un tā jau ir tā specifika, ka Liepājas osta ir integrēta Liepājas pašvaldības struktūrā un strādā vienotā sistēmā.

Sestais. Ja paredzēts, ka tiek veidotas trīs atsevišķas kapitālsabiedrības, tad kā izpaudīsies šī vienotā politika attiecībā uz Latvijas ostu konkurētspējas palielināšanu? Vai nu tā būs nežēlīga ostu plosīšana, vai arī tiks veidota kāda superstruktūra, kas nav pieminēta nevienā valdības deklarācijā vai citā politiskā dokumentā un par ko nevienam vēlētājam nav ne vismazākās nojausmas.

Septītais. Ja LSEZ gada budžets ir aptuveni divpadsmit miljoni eiro, vai tad ir vērts tā noņemties ar pārvaldības modeļa maiņu? Īpaši jau tagad, kad darba kārtībā ir Covid-19 ietekme uz ekonomiku un darbības pārstrukturēšana, ko pieprasa Covid-19 izraisītās pārmaiņas. Ja esošajā realitātē tik ļoti koncentrējamies uz valdības deklarāciju, tad kur šajos dokumentos ir rakstīts kaut viens vārds par Covid? Neviena deklarācija nav akmeni cirsta patiesība. Tagad valdībai, tieši tāpat, kā to dara uzņēmēji, vajadzētu pārvērtēt savas prioritātes, jo runai vajadzētu būt par izdzīvošanu un konkurētspējas noturēšanu, labākajā



gadījumā tās palielināšanu, nevis par administratīvām pārmaiņām un centralizētas mašīnērijas izveidi, kas diezin kāpēc varētu būt efektīvāka.

Un, visbeidzot, vēl viens aspekts. Valsts kapitālsabiedrības "Latvijas dzelzceļš", lidosta, "airBaltic" tūlīt valdībai *ēdis* nost lielu naudu, tāpēc ir jautājums, vai valdībai tik sarežģītā situācijā ir vērts iegūt pretiniekos vēl arī trīs lielās pašvaldības, jo osta un pilsēta ir viens

veselums? Pietrūkst argumentācijas, kāpēc mazajām ostām ir atstāts brīvprātības princips izvēlēties valsts vai pašvaldības pārvaldības modeli. Un vai tiešām menedžmenta profesionalitāte valsts sektorā šodien ir tik laba, ka valsts jebkurā uzņēmumā var deleģēt augstākā ranga profesionāļus? Ja tā, tad kāpēc valsts vēl arvien privātajā sektorā meklē speciālistus darbam valsts kapitālsabiedrībās? Tas varētu nozīmēt tikai to, ka valsts sektorā nav pietiekama kapacitāte, un kamēr tā tāda nebūs, nevajag iejaukties tajās lietās, kas pašlaik funkcionē pietiekami labi."

Šodien vairāk jāskatās uz priekšu, izvērtējot reālo situāciju tirgū, nevis jāmet skatiens atpakaļ. Jāsaprot, kāds ir tas mūsu līmenis, kas mums būtu jāsasniedz neatkarīgi ne no kā, jārēķinās ar ģeopolitisko situāciju un politiskajiem strāvājumiem, kas ietekmē kāpumus un kritumus, un ļoti būtiski ir ņemt vērā, kā uzņēmēji prognozē dinamiku tirgū. ■

Anita Freiberga





# ATBILDĪBAS SALDO NASTU APZINOTIES

**“Nevaru teikt, ka šis darbs man ir svešs un nesaprotams, jo divus gadus pildīju Pāvilostas ostas pārvaldnieka un ostas kapteiņa pienākumus, savienojot tos ar darbu jūrā. Līdzšinējais ostas kapteinis Eduards Raitis mēnesi strādāja kopā ar mani un deva padomus, lai man būtu vieglāk pārņemt kapteiņdienesta lietas. Varu godīgi atzīt, ka iepriekšējais ostas kapteinis ir atstājis labi noregulētu kapteiņdienesta mehānismu un lieliski sagatavotus speciālistus, kuri, ja nepieciešams, neliedz savu padomu.**

**Man pašam būs nepieciešams laiks, lai iepazītu vidi un cilvēkus, lai saprastu likumsakarības un nerakstītos likumus. Osta jāiepazīst reālajā darbībā, jo katrā gadalaikā ir nepieciešamas citas zināšanas un iemaņas. Jāiziet cauri gada ciklam, lai apjaustu lietu kārtību, secību, kā arī iepazītu cilvēkus, ar kuriem kopā jāstrādā. Jo katram taču vajadzīga sava pieeja,” tā, stājoties Liepājas ostas kapteiņa amatā, teica PĒTERIS GUDKOVŠ, kuram 2020. oktobra sākumā šajā amatā apritēja desmit gadu.**

Desmit gadu laikā osta ir mainījusies. 2020. gadā Liepājas SEZ pārvalde noslēdza virkni ES struktūrfondu projektu aptuveni 45 milj. eiro apjomā – dzelzceļš, kuģu ceļš, autoceļš un Jahtu osta. Osta ir ieguvusi jaunu, modernu dziļūdens piestātni, kas var apkalpot *panamax* klases kuģus, jo kanāls ostas vidus vārtos padziļināts no 12,5 metriem līdz 14,5 metriem, bet kanāla dziļums sasniedz 14,0 metrus. Ir palielinājusies navigācijas un kuģošanas drošība Karostas kanālā, kā arī ostas Ziemeļu vārti atvērti regulārai kuģu kustībai. Darāmā, protams, vēl daudz, jo nepieciešams līdz 14 metriem padziļināt priekšostas akvatoriju, atjaunot brīvostas molu, pārbūvēt brīvostas viļņlauzi un sadalošo molu, kā arī izbūvēt tauvošanās un enkurošanās vietu pie brīvostas sadalošā mola.

“Velkoņu flote ir kļuvusi modernāka. Nekādā gadījumā nepiekrītu domai, ka ostai savi velkoņi nav vajadzīgi un velkoņu pakalpojumus var ņemt kā ārpalpojumu. Ja atceramies, Rīgas osta un ostas tā laika pārvaldnieks Leonīds Loginovs smagi cieta par lēmumu būvēt savus velkoņus. Ja ostai ir savi velkoņi, osta ir patstāvīga un var strādāt neatkarīgi, bet gadījumā, ja, piemēram, Liepājas ostai jāizmanto Klaipēdas velkoņu pakalpojumi, bet šie velkoņi kaut kāda iemesla dēļ šo darbu nevar pildīt, ko tādā situācijā lai darām mēs? Ja ostai ir savi velkoņi un savas velkoņu apkalpes, kurās strādā pazīstami cilvēki, viņi būs gatavi izdarīt arī ārpuskārtas darbus, protams, ja to vajadzēs, bet tie, kuri



tikai sniedz pakalpojumus, atradīs desmitiem iemeslu, kāpēc labāk ārpus kārtas neko nedarīt. Un, protams, tie ir arī finansiālie apsvērumi, jo pakalpojumu sniedzēji vēlas nopelnīt, un tas ir tikai normāli. Bet tad ir jautājums, kāpēc šī nauda nevarētu palikt pašiem – valstij vai ostai? Kā ostas kapteinis varu teikt, ka noteikti vieglāk ir plānot darbus ar pašu velkoņiem, jo tad nebūs nevajadzīgu pārsteigumu, un pašu cilvēkiem, uz kuriem var paļauties.

Esam nopirkuši jaunu loču kuģi un tagad mēģinām saprast, vai vajadzētu iegādāties vēl otru. Pagaidām šis ir atklāts jautājums. Savulaik nepieciešamības gadījumā ločiem irējām taksometrus, bet parēķinājām izmaksas un sapratām, ka izdevīgāk ir pašiem iegādāties autotransportu, kas atkal dod lielāku rīcības brīvību, un vairāku gadu darbs jau ir pierādījis, ka šāds lēmums bija pareizs," par ostas attīstību stāsta Pēteris Gudkovs un piebilst, ka 2020. gads bija lielu pārbaudījumu gads, jo Covid-19 pandēmija ir mainījusi dzīvi ne tikai pie mums, bet visā pasaulē, un, visticamāk, ir jāapzinās, ka arī nākotnē ar šo vīrusu nāksies rēķināties un sadzīvot. "Iesākumā visi par to bija satraukti, jo nezināja, nedz kā rīkoties, nedz ko sagaidīt, bet, laikam ejot, cilvēks pie visa pierod un visam pielāgojas. Liepājas osta ir turpinājusi strādāt un pildīt savus pienākumus, cita lieta, kā pielāgojamies darbam pandēmijas apstākļos un ieviesām drošības pasākumus, lai izsargātos no inficēšanās," saka ostas kapteinis. "Pandēmijas laiks arī parādīja, ka daudzas lietas ir tikai uz papīra, kad nākas to visu īstenot ikdienas darbā, tad pietrūkst praktisko iemaņu, resursu un aprīkojuma. Pirmajos pandēmijas mēnešos nebija iespējams iegādāties maskas, cimodus un dezinfekcijas līdzekļus, arī cilvēki paši īsti nezināja, kā rīkoties šādos apstākļos. Piemēram, ārkārtējās situācijas sākumā LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš katru dienu ieradās kapteiņdienestā. Kad jautāju, kālab viņš to dara, atbilde bija, ka cenšas iedrošināt cilvēkus. No vienas puses tā tiešām bija ļoti labi vērtējama rīcība, tomēr lūdzu viņu to nedarīt, jo, nedod dievs, ja viņš inficējas un atnes vīrusu mūsu operatoriem. Kas tad notiktu? Kapteiņdienestā vienkārši vairs nebūtu, kas strādā. Mēs ieviesām tādu kārtību, kas ierobežoja cilvēku saskarsmi, jo daudzas lietas var nokārtot arī telefoniski. Lai gan Jānis man īsti nepiekrita, tomēr manu viedokli respektēja. Un labi, ka tā, jo LSEZ pārvaldē tomēr bija saslīmšanas gadījums, visi darbinieki bija spiesti doties pašizolācijā, bet mūs, par laimi, tas neskāra. Mēs tiešām darījām visu iespējamo, lai maksimāli ievērotu drošības pasākumus. Teiksim, ja maiņā bija trīs loči, tad viens dežurēja uz vietas, bet divi bija mājās un ieradās tikai tad, kad bija tāda nepieciešamība.

Tātad kapteiņdienestā ļoti stingri raudzījāmies, lai būtu ievēroti augsti drošības standarti, bet diemžēl jāatzīst, ka kopumā bija daudz nesakārtota. Piemēram, jahtas 2020. gada martā un aprīlī, kad bija ieviesta ārkārtējā situācija, un arī vēlāk nāca un gāja, kā pašām patika, un neviens – ne robežsargi, ne Krasta apsardze neko nekontrolēja. Šāda visatļautība parādīja, ka sistēma tomēr nav īsti sakārtota. Ja ir izsludināts ārkārtas stāvoklis, tad pret to jāattiecas kā pret X stundu."



**– Vai kapteiņdienestam ir rīcības plāns, kas notiktu, ja, piemēram, kāds no ločiem saslimtu ar ko-vidu? Kur jūs ņemtu cilvēkus, kas veic šos pienākumus?**

– Lai gan nedomāju, ka visi divpadsmit trīspadsmit loči varētu vienlaikus saslimt, tomēr nopietni pret visu attiecamies un esam izstrādājuši plānu, kā organizēt darbu, lai loči un citi kapteiņdienesta speciālisti iespējami mazāk savā starpā kontaktētos. Ir vairāki sce-



Pēteris Gudkovs.

nāriji, kā rīkoties ārkārtējos apstākļos, piemēram, varam ievest kuģi ar lokatora palīdzību, tas gan vairāk derētu gadījumā, kad kapteinis jau pazīst ostu un tās specifiku. Mūsdienu tehnoloģijas ir ļoti attīstījušās, un tas paver arvien jaunas iespējas, kā ar šo tehnoloģiju palīdzību arī attālināti var risināt sarežģītas situācijas, jo ostas operatori spēj sekot katrai kustībai ostā un sniegt konsultācijas. Esmu pilnīgi pārliecināts, lai kas arī notiktu, darbs ostā neapstātos. Bijām aizbraukuši pie kolēģiem uz Klaipēdu, lai paskatītos, kā dzīvo un strādā mūsu tuvākie kaimiņi un konkurenti. Klaipēdieši jau 2020. gada vasaras sākumā bez loča uz kuģa ievada ostā trīs kuģus, kuru garums bija no simt septiņdesmit līdz divsimt metriem. Viņi ar loču kuteri nogādāja uz kuģa datoru, no kura dati tiek pārraidīti uz operatora ekrāna, bet locis, sēžot kabinetā vai savās mājās, kontrolē situāciju, redz, kāds ir kuģa kurss, ātrums, vējš, straumes, kā arī visu citu nepieciešamo informāciju, un palīdz ievest kuģi ostā.

**– Tas, visticamāk, parāda, kāds būs ostas darbs nākotnē.**

– Protams, tā ir nākotne, bet ne tik tāla. Ir gan vēl lietas, kas sakārtojamas, vispirms jādodomā par juridisko pusi, kad kapteinis uzņemas lielāku atbildību. Jautāju Klaipēdas kolēģiem, kā viņi panāca, ka kapteinis piekrita šādam eksperimentam. Viņi atzina, ka bija kapteiņi, kuri atteicās no šāda izmēģinājuma, jo nebija gatavi uzņemties papildu risku un stresu, lai gan mēs labi zinām, ka kapteinis tāpat vienmēr par visu ir atbildīgs. Bet situācija tomēr atšķiras, vai uz kuģa blakus ir padomdevējs, vai šis padomdevējs strādā attālināti. Pirmais no



trim Klaipėdas ostā ievestajiem kuģiem bija konteinerkuģis, kas jau daudzkārt bija nācis uz Klaipėdu. Pirms tam ostas vadība tikās ar kapteini, kopā izrunāja situāciju, visus par un pret, un rezultātā kapteinis piekrita šādam izmēģinājumam. Visā šajā procesā vājākais posms parasti ir tauvošanās pie piestātnes, jo ar nožēlu jāatzīst, ka daudzi kapteiņi to nevar izdarīt, jo savā praksē nav tauvojušies. Lielā mērā viss ir atkarīgas no kompānijas prasībām. Ir kompānijas, kas šādas prasmes pieprasa vai arī īpaši neakcentē. Ja locis nav bijis uz kuģa, tad šādos gadījumos drošības labad viņš stāv piestātnē un vada tauvošanās procesu no krasta, jo ir svarīgi vizuāli redzēt kuģi un kuģa manevrus. Klaipėdas osta domā arī par drona iegādi, ar kura palīdzību varētu nogādāt aparatūru uz kuģa, lai nav jādzenā loču kuģi. Tas ļautu ostai ietaupīt finanses un arī atvieglotu darbu sliktos laika apstākļos.

**– Vai Klaipėdas ostas vadība vairāk domā par nākotnes tehnoloģiju izmantošanu ostas darbā, vai arī tas vairāk domāts, lai ierobežotu cilvēku kontaktus vīrusa izplatīšanās apstākļos?**

– Klaipėdas ostā strādā ļoti enerģisks loču dienesta vadītājs, kurš ir gatavs jauniem izaicinājumiem. Vispār jāteic, ka Klaipėda uz visiem procesiem raugās plašāk, viss tiek darīts ar skatienu nākotnē, domājot par to, kā izmantot tehnoloģijas, lai atvieglotu un modernizētu ostas darbu. Covid-19 pandēmija paātrināja daudzus procesus un zināmā mērā nostrādāja arī kā indikators, kas parādīja, ka daudzus darbus lieliski var darīt attālināti un ne vienmēr cilvēka klātbūtne ir nepieciešama, bet tas gan nenozīmē, ka augstas raudzes speciālisti ostai nebūtu vajadzīgi.

Klaipėdas kolēģi, piemēram, ir vienisprātis ar mums, ka šodien ļoti nopietni jāskata loču atalgojuma jautājums. Lai gan loči ir vieni no labāk apmaksātajiem ostas darbiniekiem, mēs tomēr nevaram turēt līdzīgu algām, ko jūrnieks saņem, strādājot jūrā. Tā kā jūrā algas tagad ir ļoti augstas, jūrnieks paliek uzticīgs darbam uz kuģa un bez kāda īpaša iemesla nevēlas norakstīties krastā. Mēs par ločiem nemaz nevaram atvilināt ļoti labus, pieredzējušus speciālistus, un mums diezgan grūti nākas izturēt stingros kritērijus, piemēram, prasību, lai loča amata pretendents vairākus gadus būtu nostrādājis par kapteiņa vecāko palīgu. Tieši šo problēmu akcentē arī Klaipėdas ostā, un viņi pat ir pazeminājuši kritērijus, lai varētu pieņemt darbā otros vai pat trešos stūrmaņus. Jaunie speciālisti apzinās savu vērtību, un patiesībā jau arī vietā ir jautājums: kāpēc jūras virsniekam krasta dienestā vajadzētu strādāt par matroža algu? Tā kā jūras virsnieks savā izglītībā un izaugsmei ir ieguldījis lielus visa veida resursus, viņš ir tiesīgs prasīt un saņemt atbilstošu atalgojumu.

**– Kāda prakse attiecībā uz loču atalgojumu ir citviet pasaulē?**

– Loči ir ļoti labi atalgoti. Cik zinu, Kanādā, piemēram, loči saņem vairākus desmitus tūkstošus mēnesī. Kad 2010. gadā gāju projām no Holandes kuģošanas kompānijas un teicu, ka ieņemšu ostas kapteiņa amatu, visi ar dziļu cieņu



un aprīnu teica: "Oho!" To sakot, viņi domāja par tiem standartiem, prestižu un arī atalgojumu, kāds ostas kapteinim ir Holandes ostās. Es toreiz holandiešiem skaidroju, ka tas "oho" nav tas, par ko viņi domā, bet ir pavisam otrādi, jo mans atalgojums būs daudzas reizes mazāks, nekā strādājot par kuģa kapteini. Ja Holandē maiņas kapteinis vēlas pretendēt uz loča amatu, viņam ir jāiztur diezgan nopietns konkurss. Holandē locis iesākumā saņem kapteiņa algu, bet vēlāk atalgojums ir vēl lielāks. Diemžēl mēs saviem ločiem iesākumā spējam maksāt tikai matroža algu, un tas arī visu izskaidro. Lai saņemtu kaut cik ciešamu mēneša izpeļņu, mūsu loči cenšas piepelnīties citos darbos, un vienmēr atklāts paliek jautājums, vai tas tiešām ir labi? Kaut vai domājot par to, ja nu pēkšņi kādu no ločiem vajadzētu aizstāt, bet otrs, kurš to varētu izdarīt, šajā laikā ir aizņemts otrā darbā. Protams, mēs saviem ločiem ārpus viņu maiņas ļaujam strādāt otrā darbā, jo vispirms jau lieliski apzināties, ka ar vienu loča algu šodien ir par knapu, lai uzturētu ģimeni. Bet otrs iemesls ir tas, ka mūsu loči, strādājot Liepājas Jūrniecības koledžā par pasniedzējiem, dod savu ieguldījumu jauno speciālistu izglītošanā. Viens no mūsu ločiem, piemēram, Liepājas Jūrniecības koledžā ir Kuģošanas nodaļas vadītājs. Šajā ziņā Jūrniecības koledža ir ieguvēja, jo tajā ienāk jauna profesionālu jūrnieku paaudze, kas ir gatava strādāt par pasniedzējiem. Pasaulē ir pieņemta tāda prakse, ka jūrniecības mācību iestāžu pasniedzējiem reizi piecos gados pašiem ir jāiziet jūras prakse, lai atjaunotu savas zināšanas, nezaudētu sasaisti ar realitāti un sekotu procesiem, kas šodien jūrā uz kuģiem vispār notiek.

**– Tas tiesa, ka tagad jūrā un krastā viss ļoti strauji mainās, tāpēc cilvēkam nākas pielāgoties un pieņemt arvien jaunus izaicinājumus.**

– Tagad pati svarīgākā prasība vairs nav, lai cilvēks darba vietā uzturētos no astoņiem līdz pieciem, jo daudz svarīgāk taču ir, lai darbs būtu padarīts laikā un labā kvalitātē. Diemžēl cilvēku, te es vairāk domāju vadītāju, domāšana mainās ļoti lēnām, jo priekšnieks uzskata, ja viņš neredz savu padoto, tad darbinieks, iespējams, pilnvērtīgi nestrādā. Galvenais, lai viņš būtu darbā. Bet vai tad nav tā, ka arī tad, kad cilvēks ir darbā, viņš ne vienmēr strādā ar pilnu atdevi?

Kad sāku strādāt par ostas kapteini, tas vēl bija laiks, kad aģenti visus ar kuģi saistītos dokumentus uz kapteiņdienestu nesa papīra formātā. Pagāja diezgan ilgs laiks, kamēr sapratām un pieņēmām domu, ka šos dokumentus viņi var mums sūtīt arī pa e-pastu, un tas jau bija liels solis uz priekšu birokrātijas mazināšanā. Godīgi sakot, tagad dažu labu aģentu neesmu redzējis gadiem un esmu pat aizmirsis, kāds viņš izskatās, tāpēc puspajokam saku, ka vismaz vienu reizi gadā vajadzētu sapulcēties, lai klātienē aprunātos. Tehnoloģijas tiešām ļoti strauji mainās un attīstās, un mums jāspēj sekot jaunākajam un izmatot to visu savā labā. Jau 2011. gadā kapteiņdienesta tornī uzlikām jaunu aparātūru, lai precīzāk varētu sekot darbībām ostas akvatorijā, tagad arī uz kuģiem ir modernas tehnoloģijas, kas atvieglo darbu un uzlabo kuģošanas drošību.



Ir programmas, kuras spēj prognozēt kuģa kustību un atrašanos pēc trim vai piecām minūtēm, kas palīdz cilvēkam analizēt situāciju un pieņemt labākos lēmumus. Tāpat tagad ir iespējams situāciju modelēt un apgūt vajadzīgās iemaņas uz trenāžiera. Lai arī tā nav reālā vide, tomēr zināmu priekšstatu trenāžieris spēj dot. Paši esam iegādājušies trenāžieri, arī Liepājas Jūrniecības koledžā ir trenāžieris, kas ļauj papildināt prasmes un par procentiem septiņdesmit astoņdesmit sniedz priekšstatu par to vai citu situāciju, un tas lieti noder praktiskajā darbā. Pateicoties tehnoloģijām, tagad sešdesmit septiņdesmit procentus no sava darba varu paveikt datorā vai pa telefonu. Cita lieta, kad jāparaksta dokumenti vai nepieciešams veikt vēl kādus darbus klātienē, ko attālināti nevar izdarīt, tad jābūt birojā, bet citādi pietiek, ka klātienē kapteiņdienestā esmu divas vai trīs reizes nedēļā. Tieši tāpat var strādāt arī citi mūsu darbinieki, kuri savus pienākumus lieliski paveic attālināti, tomēr ir svarīgi, lai attiecīgā līmeņa vadība to akceptē, respektē un uzticas savam darbiniekam, bet tas, protams, liek psiholoģijai lauzt stereotipus.

#### **– Tagad akcents uz tehnoloģijām, bet kur visā šajā tehnoloģiju jūklī paliek cilvēks?**

– Pirms vienpadsmit gadiem, kad vēl strādāju jūrā, Ķīnā pieņemu kuģi, kas pats spēja tauroties. Jā, tas notika lēnām, bet precīzi pēc ievadītajām koordinātēm. Jau astoņdesmitajos gados zviedri gribēja palaist kuģi bez apkalpes, bet toreiz šaubas radīja neatbildēts jautājums: kas notiks ar pretim braucošo kuģi, vai tas arī tiek vadīts automātiski, ja ne, tad kurā brīdī un kā nostrādās cilvēka faktors? Zviedri toreiz jokoja, ka robots ar robotu vēl varētu saprasties, bet robotam un cilvēkam to izdarīt varētu būt grūti, un tad neviens nevar paredzēt iznākumu.

Arī tagad, protams, pasaulē tiek strādāts pie jauna tipa autonomajiem kuģiem, bet joprojām cilvēka darbs uz kuģa ir ļoti svarīgs un nepieciešams. Reāli jūrniekiem ir ļoti liela darba slodze, un īpaši tas attiecas uz līnijkuģiem un konteinerkuģiem, kad praktiski katru dienu ir ostas, tauvošanās un liela spriedze, un uz kapteiņa pleciem gulstas milzīga atbildība.

#### **– 2020. gads jūrniekiem nebija tas vieglākais, jo Covid-19 pandēmijas dēļ nevarēja nomainīt apkalpes, un dažam uz kuģa nācās pavadīt deviņus, desmit un vēl vairāk mēnešus. Nav viegli cilvēkam strādāt tādos apstākļos.**

– Domāju, ka viss atkarīgs no psiholoģiskās sagatavotības. Ja cilvēks šo situāciju spēj uztvert kā nenovēršamu faktu, ko pats nevar ietekmēt, un pieņemt to, tad, iespējams, viņam ir vieglāk izdzīvot šo sarežģīto laiku. Ir taču gadījies, kad pie ostas uz enkura nākas nostāvēt mēnesi, ostā jau gaida maiņa, ar domām esi pie ģimenes, bet situācija ir tāda, kāda tā ir, un tu tur neko nevari mainīt. Ja gribi sevi uzvilkt, lai eksplodētu, vari to darīt, bet arī tas neko nemainīs. Bija gadījums, kad kompānija, kurā strādāju, pārdeva savus kuģus, jaunā kompānija šos kuģus sūtīja



darbā uz Kanādu un paziņoja, ka viņiem kapteiņi nebūs vajadzīgi, jo ir pašiem savi, piedevām par mums kā par nekam nederīgiem izteicās diezgan nievājoši. Pieņēmu šo realitāti. Toreiz stāvējām Tallinā, piezvanīju sievai un teicu, ka drīz vien būšu mājās, tikai jānodod kuģis jaunajai apkalpei. Kad ieradās jaunā apkalpe, izrādījās, ka kapteinis nav atbraucis, un kuģa īpašnieka pārstāvis jautā, vai es negribētu pievienoties kuģa apkalpei. Toreiz pārstāvim skaidroju, ka vēl pirms laika biju gatavs strādāt, bet tagad esmu pavisam savādāk psiholoģiski sevi noskaņojis. Ja es tagad piekristu, bet reisa laikā, piemēram, būtu vētras vai vēl kādas citas problēmas, sev visu laiku pārņemtu un domās grieztu vienu un to pašu jautājumu: kāpēc piekritu, kāpēc man tas bija vajadzīgs? Toreiz teicu: atvaino, bet es nepiekritu doties reisā. Vēlāk, pārdomājot savu lēmumu, to nemaz nenožēloju. Tomēr ne vienmēr cilvēks pats var novērtēt savas iespējas. No savas pieredzes atceros, kad strādāju uz konteinerkuģa, vadība man jautāja, vai varu pastrādāt mazliet ilgāk, jo ar maiņas kapteini notikusi kaut kāda problēma. Piekritu un teicu, ja vajag, varu palikt darbā vēl arī ilgāku laiku. Kas tad mums, padomju laikā rūdītiem zēniem, kuri pieraduši pa pusgadam strādāt jūrā, tādās nieka sešas plus vēl pāris trīs nedēļas ko nestrādāt, bet vadība toreiz atbildēja, ka lielās slodzes dēļ tik ilgi labi strādāt nav iespējams. Tu jau uz kuģa pats it kā to nemaz nejutī, cik brīžam patiesībā esi noguris, varbūt pat pārvērtē savas iespējas, un tas jau ir pamats avārijas situācijām.

## **BĒRNĪBAS SAPŅU PIEPILDĪJUMS**

**– Pēteri, tava profesionālā starta līnija savulaik bija Liepājas jūrskola. Vai tu teiktu, ka mācīšanās jūrskolā bija loģisks bērnības sapņu piepildīšanas iesākums?**

– Tieši tā arī bija, mani bērnības sapņi saistījās tikai ar jūru, jo esmu dzimis jūras krastā. Iesākumā mēģināju stāties Rīgas jūrskolā, bet tā kā mamma kara laikā dzīvoja okupētajā teritorijā, man lika saprast, ka Rīgas jūrskola nav domāta man un labākajā gadījumā varu mācīties Liepājas jūrskolā. Loģiski, ka pēc Liepājas jūrskolas pabeigšanas varēju strādāt tikai zvejas flotē. Tā arī ilgu laiku ar zvejas kuģiem plosījos pa Atlantiju. Bet 1983. gadā atklājās, ka mamma brālis dzīvo Austrālijā, tas, protams, nepalika noslēpums, mani izsauca uz čeku un teica, ka uz kādu laiku tālāk par Baltijas jūru mani nelaidīs. Es gan toreiz skaidroju, ka negrastos laisties projām, ka man ir ģimene un bērni, tāpat jau ne reizi vien esmu bijis ārzemes, bet tas neko nelīdzēja.

**– Varbūt toreiz deva mājienu, ka varēsi kuģot tālāk par Baltijas jūru, bet tad vajadzēs sniegt zināmus pakalpojumus?**

– Nē, tāds piedāvājums no KGB puses nenāca, un līdz pat deviņdesmitajiem gadiem tā arī tālākās jūrās netiku. Bet, ja runājam par čekas maisiem, tad, ļoti iespējams, esmu tur iekšā, jo pēc katra reisa kapteinim bija jārakstā ziņojums par to, kas reisa laikā noticis, un no tā nekur nevarēja izbēgt. Nāca tā sauktie KGB kuratori, runāja ar vienu, otru un trešo apkalpes locekli, uzdeva



jautājumus, izprašņāja. Patiesību sakot, ļoti atšķirās, kādi kuratori bija septiņdesmitajos gados un kādi astoņdesmito gadu beigās: tie bija jaunāki, izglītāki un šķita civilizētāki, bija iesācies pārmaiņu laiks.

Lai arī biju tālbraucējs kapteinis, kad no Atlantijas nācās pāriet strādāt Baltijas jūrā, te sāku ar trešā stūrmaņa amatu, un kad 1992. gadā pārgāju uz tirdzniecības kuģiem, atkal sāku par trešo stūrmani. Nenoliegšu, ka atkal un atkal karjeru sākt no jauna nebija nekas patīkams, un tad ir jautājums, vai tav raksturs un griba ir tik stipri, lai to visu izturētu. Kad gāju uz kuģniecību kārtot tehnisko minimumu, tur paskatās tavos papīros un atmet ar roku: tu nāc no zvejniekiem, tātad dzērājs. Piedevām arī uzvārds man nav īsti pareizs, tāpēc viens no Tautas frontes toreiz jautāja, kā man ir ar latviešu valodu? Uz ko es viņam prasu, bet kādā valodā tad es ar jums runāju? Esmu beidzis latviešu vidusskolu. Viņš it kā atpapas: ak, tiešām latviski! Tagad par to visu var pasmaidīt, bet ne vienmēr tas likās tik jautri.

#### **– Par Atlantijas zveju un zvejniekiem tagad tiek stāstītas leģendas.**

– Pirmajā Atlantijas reisā biju trešais stūrmanis, ja pareizi atceros, uz Kuivižu kolhoza kuģa "Bute". Atnāk kapteinis un saka: "Pēter, tu nepārdzīvo, virsniekiem pēc reisa pa volgai, komandai zaparožecs." Es par šādu piesolījumu priecīgs, ka bail, tikšu pie volgas. Aizejam uz zvejas rajonu, sākam strādāt, bet ar to nozveju neveicas. Kapteinis sāk atkāpties no solītā un saka, ka virsniekiem būs pa žigulim. Domāju, ka arī tas nebūtu slikti. Kad atnācām mājās, izrādījās, par piecu mēnešu darbu biju nopelnījis tikai tūkstošs piecsimt rubļu, tātad divsimt rubļu mēnesī, un tu zini, ka nākamos divus trīs mēnešus krastā algas nebūs.

#### **– Bet bija taču reisi, kad žiguli arī izdevās nopelnīt?**

– Godīgi sakot, žigulis man nesanāca nevienā reisā, lielāku naudu vīri nopelnīja, kad no zvejnieku kolhoza "9. Maijs" gāja zvejoj uz Angolu. Zinu, ka ļoti labi veicās manam kursa biedram kapteinim Aivaram Karnupam, kurš tiešām cēla pamatīgus lomus, un visi viņa komandas vīri nopelnīja lielu naudu. Tolaik Angolas krastos nebija visai daudz zvejas kuģu, tāpēc bez problēmām sazvejoto varēja nodot bāzes kuģiem. Tu jau vari nozvejot milzīgās tonnas, bet ko tas līdz, ja nav bāzes, kur to visu nodot. Tāpat arī sadzīves apstākļi uz zvejas kuģiem bija diezgan drūmi, vajadzēja dzīvot pa trim vai četriem vienā kajītē, piedevām karstumā bez kondicioniera, bet cilvēki visu to izturēja. Toreiz tu neko daudz nevarēji iebilst. Ja atceramies Atlantijas zveju, tad zvejas kuģu kapteiņiem lielāko spriedzi sagādāja rūpes par apkalpes izpeļņu, jo vīri strādāja ļoti smagi, sešus un vēl vairāk mēnešus atrazdamies jūrā, tāpēc bija svarīgi, lai viņi par savu darbu varētu labi nopelnīt. Un par to atbildīgs, protams, bija kapteinis.

#### **– Tu teici, ka zvejniekus uzskatīja par dzērājiem. Tā bija taisnība?**

– Visi nebija vienādi, tas atkarīgs no katra paša. Man laimējās, ka uz kuģa sagadījāmies kopā tādi, kuri brīvajā laikā mēģināja sportot, vingrot, cilāt svarus,





peldējām un bijām aktīvi, aizpildot brīvos brīžus. Pats nekad diži neesmu aizrāvis ar dzeršanu, jo uzskatu, ka vienmēr ir jāzina mērs. Kad strādāju uz tirdzniecības kuģa, vispār nelietoju alkoholu. Man laba mācība bija kāds atgadījums. Pirms reisa Ventspilī kopā ar zēniem pasēdējām krogā. Kad gājām ārā no ostas, kāds no matrožiem nepareizi padeva galus. Otrais stūrmanis ziņo, ka vainīgais tā pavairāk ir iedzēris. Izsaucu matrozi pie sevis un jautāju, kāpēc viņš ir dzēris, bet pretī saņēmu: kaptein, mēs jau vienā krogā sēdējām. Varēju viņu norakstīt no kuģa, jo kā tad matrozis drīkst lēkt kapteinim acīs, bet toreiz to nedarīju. Tā bija laba mācība, un es pieņēmu stingru lēmumu: uz kuģa nekad nedzert ne grama.

**– Katram no mums nākas iziet savu dzīves skolu.**

– Protams, toreiz krietni pārdomāju, kas man dzīvē ir svarīgākais un vai alkoholam manā dzīvē tiešām ir tik liela nozīme? Lai kā arī būtu, kapteiņa vārdam uz kuģa ir jābūt svarīgākajam un pēdējai institūcijai. Cita lieta, ka tu vari uzklaut viedokļus, bet beigu lēmums ir jāpieņem kapteinim. Ja kļūdiesies, tu pats būsi kļūdiņies, bet, ja pieņemsi cita ieteikumu un tad tiks pieļauta kļūda, tu pats sevi un otru iedzīsi šaurajā bezizejā. Godīgi sakot, es spēju atzīt savas kļūdas un mainīt lēmumu, protams, ja otrs man var pierādīt, ka esmu kļūdiņies, tāpat vienmēr esmu spējis atbildēt par saviem lēmumiem un uzņemties atbildību.

**– Savā jūras praksē neviens nav izticis bez bīstamām situācijām. Arī tev šajā ziņā noteikti ir ko pastāstīt.**

– Kā mēdz teikt jūrnieki, viss ir labi, kad ir labs laiks un saule. Tad tu vari stāvēt uz tiltiņa un priecāties, cik labi viss notiek, un būt apmierināts par savu profesijas izvēli. Bet, kad sākas vētras un viss iet pa gaisu, tad tu pie sevis nevilus sāc domāt: kāpēc man tas viss ir vajadzīgs, kāpēc es uz to jūrskolu gāju mācīties? Kas nekaitētu sēdēt mājās ar kafijas krūzi pie kamīna? Ja runājam par bīstamām situācijām jūrā, tad visbiežāk tās ir saistītas ar sliktiem laika apstākļiem, bet ne tikai. Reiz, kad strādāju uz konteinerkuģa par kapteini, no Liverpūles gājām uz Portugāli, Biskajā mūs pieķēra pamatīga vētra un trīs dienas tik pamatīga purināja, ka skapiši lēca nost no sienām, un tas tiešām bija ļoti grūts pārbaudījums. Vēl vienu pamatīgu vētru piedzīvoju, ejot no Islandes. Prognozē skatījāmies, ka sola normālus laika apstākļus, tika ziņots par trim nelieliem cikloniem, kas īpašas problēmas nevarētu sagādāt. Bet faktā notika tas, ko neviens neparedzēja: šie trīs it kā nelieli cikloni apvienojās, izveidojot vienu kārtīgu ciklonu, un tad bija piecpadsmit metrus augsti vilņi. Tu it kā lēnām ej vilņa kalnā un domā, vai tiks tur augšā, un pēc tam laidies no kalna lejā, un tā divas dienas. Šādā situācijā cilvēks īsti neko nevar ietekmēt, vien lūgt Dievu, lai iztur dzinēs, ja kuģis netiks tajā kalna galā, tad klāsies plāni.

Ne velti mēdz teikt, ka jūra nepiedod pat vismazāko nolaidību, jūrā nav sīkumu, tāpēc kapteinim reizēm ir jābūt pārāk prasīgam, savās prasībās pat nežēligam pret padoto, lai viss tiktu izdarīts precīzi, kārtīgi un bez atkāpes.



Arī pārāk liela iniciatīva nav atbalstāma. Un tieši par šo tēmu man arī ir viens stāsts. Gājām pa Ziemeļjūru, laika apstākļi labi, kuģa gaita pārsteidzoši ātra, kuģis tā līgani šūpojas viļņos. Un te pēkšņi vienā mirklī galvenais dzinējs apstājas, nestrādā, un viss. Vecākais mehāniķis ņemas, bet nevar palaist dzinēju. Jautāju viņam, kas par iemeslu, ka dzinējs apstājas, degviela taču nav pietrūkususi? Mehāniķis saka: redzi, kompānija pārmeta, ka mēs pārāk lēni kustamies. Izrādījās, ka mehāniķis uzņēmies iniciatīvu un palielinājis dzenskrūvei apgriezienus. Vilnis pacēla kuģi uz augšu, apgriezieni bija mazliet par lieliem, uz ko nostrādāja dators un apturēja dzinēju, bet ieregulēt datoru atpakaļ pie sākotnējās programmas vairs nevarēja. Astoņas stundas neko nevarēja izdarīt: kuģi palaist nevar, arī enkuru izmest nevar, bet pašu kuģi nes virsū naftas platformām. Muļķīgā iniciatīva, ko, gribot izkalpoties kompānijas vadībai, uzņēmās vecākais mehāniķis, varēja ļoti dārgi maksāt. Par laimi, toreiz tikām cauri tikai ar pazaudētām nervu šūnām, jo dzinēju tomēr izdevās palaist.

Vēl viens atgadījums bija, kad arī ar konteinerkuģi gājām ārā no Atēnām, lai dotos uz Kipru, un dzinējs apstājās burtiski ostas vārtos. Mehāniķis jautā, vai varam izmest enkuru, bet es saku, ka mēs taču esam ostas vārtos. Labi, ka bijām uzņēmusi ātrumu, kas ļāva izslidēt no ostas vārtiem ārā, un brīdi vēlāk par laimi izdevās iedarbināt arī dzinēju. Kad locis jau bija nokāpis no kuģa, jautāju vecākajam mehāniķim: varbūt vajadzētu apturēt kuģi un pārbaudīt, kas par problēmām? Pāris stundas tagad mums neko nenozīmē, un arī laika apstākļi ir labi. Vecākais mehāniķis atbildēja, ka viņš pagūs visu pārbaudīt un vajadzības gadījumā kļūmes novērst, kamēr krausim kravu Limasolas ostā. Man nav ko iebilst, jo tāds ir vecākā mehāniķa lēmums. Nākam tuvāk Kiprai, un dzinējs atkal apstājas, bet nu jau laika apstākļi vairs nav tik labi, vējš apmēram piecpadsmit metri, un mūs nes salas virzienā. Problēmām, ko labos laika apstākļos varēja novērst pāris stundu laikā, tagad vajadzēja patērēt sešas stundas. Šajās sešās stundās tu esi paguvusi izspēlēt vairākus scenārijus, bet patiesībā jau tu nemaz nezini, kas īsti var notikt. Reizēm piecas vai pat trīs minūtes var būt liktenīgas. Lai arī nepiepildījās sliktākais iespējamais scenārijs, tomēr problēmas bija pamatīgas. No grafika izsitāties vairāk nekā par sešām stundām, bet ostā gaidīja pasūtītie celtņi un dokeri. Ja mehāniķis būtu pieņēmis pareizu lēmumu, mēs varētu izvairīties no tās problēmu ķēdes, ko nācās piedzīvot ar visām soda sankcijām. Finālā vecāko mehāniķi norakstīja no kuģa, un viņš aizbrauca mājās. Godīgi sakot, tās sešas stundas, kamēr mehāniķi centās atdzīvināt dzinēju, arī es kā kapteinis biju maksimālā spriedzē, jo kuru katru brīdi vajadzētu pieņemt ārkārtas lēmumu, rēķinot, vai velkonis pagūs atnākt, saukt to palīgā vai nesaukt, bet mehāniķis visu laiku baro ar solījumu – tūlīt, tūlīt viss būs kārtībā. Kuģa glābšana ir saistīta ar milzīgu naudu, tāpēc nemaz nav tik viegli pieņemt lēmumu, kur nu vēl izzilēt, kāds tad būs tas pareizais lēmums. Protams, ļoti svarīgi, kāda ir kuģa apkalpe. Kādā reisā pie manis atnāk otrais mehāniķis



un saka: vecākais mehāniķis, zinot, ka nākamajā ostā rakstīsies nost no kuģa, vairs nekustina ne pirksta, bet kuģis līdz ostai var arī netikt. Zvanu uz kompāniju, un tā paziņo vecākajam mehāniķim, ka viņu pirmajā ostā nerakstīs nost. Ko dara vecākais mehāniķis? Robu mugurā un projām uz mašīntelpu, kas tikai liecināja, ka viņš ļoti labi zināja, kas jāsaved kārtībā, bet negribēja to darīt. Visgrūtāk ir strādāt ar postpadomju jūrniekiem Tas arī ir tas sauktais cilvēka faktors.

## DZIMTĀ OSTA PATI SKAISTĀKĀ

Runājot par cilvēka iespējām un atbildību, kapteinis Pēteris Gudkovs daļās savās pārdomās un saka, ka stūrmaņu flotē ir daudz, bet ne visi vēlas kļūt par kapteiņiem, jo apzinās, ka nespēj uzņemties tik lielu atbildību.

“Pasaules flotē ir ļoti jūtams virsnieku deficīts. Cilvēki nevēlas uzņemties to milzīgo atbildību, kāda tagad gulstas uz kuģa kapteini. Pēdējā laikā ļoti strauji ir attīstījusies kuģa tehnika, tā jāpārzina un jāprot lietot. Savukārt apkalpes ir ievērojami samazinātas, tāpēc tagad sardzē uz tiltiņa atrodas tikai viens stūrmanis un arī kapteinis spiests pieņemt sardzi. Piedevām kapteinim katru rītu vismaz divas stundas jāvelta darbam pie datora, caurskatot ziņojumus, un, protams, jāatbild par kuģi, kravu un cilvēkiem,” tā Pēteris Gud-



kovs, kurš no atbildības nav vairījies un ir pateicīgs Dievam, ka savas jūras karjeras laikā izticis bez avārijām. “Vienmēr ir jāspēj izsvērt, kā pareizāk rīkoties, un pieņemt īsto lēmumu. Par kapteini kļuva divdesmit septiņu gadu vecumā, patiesībā tik jaunam kapteinim nereti ir grūti pieņemt to pareizāko lēmumu, gadās kļūdas, jo pieredze nāk tikai ar gadiem. Pieredzei ir liela nozīme, bet ar to vien nepietiek, visu mūžu ir jāmācās.”

Jautāts, vai tagad jūra sapņos nerādās, atbild, ka tad, kad sāk gribēties jūrā, vajag atcerēties par vētrām, tad vēlēšanās noplokot.

“Kad jautā, vai esmu riska cilvēks, atbildu, ka nebaidos pieņemt lēmumus, bet spēju kritiski paskatīties uz saviem lēmumiem. Un, ja mani pārliecina, ka mans lēmums ir neizpildāms, spēju to mainīt. Ir nācies arī atzīt savas kļūdas, jo cilvēks jau nav Dievs un kļūdīties ir cilvēcīgi. Bet avantūrisms labā nozīmē man piemīt, un do to vārdu es protu turēt. Ja saku, tad arī daru!”

Ostu skaits, kurās ir būts, Pēterim esot nojucis, bet skaidrs ir viens – dzimtā Liepājas osta ir pati skaistākā.■



## LIEPĀJAS OSTĀ IEVIESTI STINGRI DROŠĪBAS PASĀKUMI

Ņemot vērā valstī izsludināto ārkārtas situāciju, lai ierobežotu Covid-19 tālāku iespējamu izplatību, Liepājas SEZ pārvalde noteica papildu drošības pasākumus uz nenoteiktu laiku līdz turpmākajam rīkojumam. Saskaņā ar Latvijas valdības pieņemto lēmumu no 2020. gada 17. marta līdz turpmākajam rīkojumam tika slēgti starptautiskie pasažieru pārvadājumi no Latvijas un uz Latviju. Tas nozīmē, ka noteiktajā laika periodā pasažieru pārvadājumus nenodrošinās arī "Stena Line" prāmja līnija Trāvēminde – Liepāja.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpināja nodrošināt pakalpojumus, stingri ievērojot drošības pasākumus.

Loči un citi ostas darbinieki, kuri savu darba pienākumu dēļ nevar izvairīties no tikšanās ar kuģu apkalpes locekļiem, ir apgādāti ar individuālās aizsardzības un dezinfekcijas līdzekļiem, kā arī informēti par citiem drošības pasākumiem.

Visas darbības, kas saistītas ar kravu apkalpošanu un kuģu apriti, jāveic, maksimāli samazinot personu fizisko saskari.

Liepājas SEZ pārvalde ir informējusi kravas kuģu aģentus par veicamajām darbībām pirms kuģa ienākšanas ostā, tostarp jāsniedz precīzas ziņas par kuģa apkalpes sastāvu un visu apkalpes locekļu veselības stāvokli.

Liepājas SEZ pārvalde ir ierobežojusi apmeklētāju pieņemšanu Liepājas SEZ pārvaldes administratīvajā ēkā un aicina iespēju robežās visus jautājumus risināt elektroniski vai sazinoties pa telefonu ar nepieciešamajiem speciālistiem. ■

## "STENA LINE" PRĀMIS NO TRĀVEMINDES ATVED REPATRIANTUS

2020. gada 17. martā Liepājas ostā ienāca "Stena Line" prāmis, kas no Trāvēmindes atveda 91 pasažieri, no kuriem 28 bija kravas automašīnu vadītāji, bet pārējie pārvietojās ar vieglajām automašīnām vai uz savu dzīvesvietu tika nogādāti ar pašvaldības nodrošinātu transportu. Prāmja operators "Stena Line" veica pasažieru apzināšanu un informēšanu pārbrauciena laikā uz prāmja, lai noskaidrotu tālāko pārvietošanās maršrutu un izskaidrotu esošo situāciju. Visi pasažieri ar savu parakstu apliecināja, ka nekavējoties atgriezīsies savā dzīvesvietā un ievēros noteikto 14 dienu karantīnu.

Prāmja pasažierus Liepājas ostā sagaidīja Valsts robežsardzes darbinieki. Pasažieri, kuri nebrauca ar savu transportlīdzekli vai brauca ar vieglo auto, tika pavadīti uz robežkontroles ēku, kur Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un Centrālās laboratorijas darbinieki veica testus uz Covid-19. Savukārt



kravas automašīnu vadītājiem bija jārikojas atbilstoši MK 2020. gada 13. marta rīkojuma Nr.104 4.12.3. punktam, kas nosaka, ka transporta pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju darbinieki var turpināt ceļu, ja viņiem nav novērojamas akūtas elpošanas ceļu infekcijas pazīmes un viņi nav atzīti par kontaktpersonām, ja vien paši to nevēlas. ■



## LIEPĀJAS SPECIĀLĀS EKONOMISKĀS ZONAS PĀRVALDE IZSOLA PIECUS KUĢUS

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot pārdomātus organizācijas iekšējās struktūras darbības efektivitātes uzlabošanas pasākumus, lai nodrošinātu produktīvāku un efektīvāku saimniecisko darbību. Jau 2017. gadā tika sākta Liepājas SEZ pārvaldes īpašumā esošās flotes modernizācija un uzbūvēts moderns loču kuģis "Ausma", bet loču kuģis "Pilots 4" tika pārdots izsolē. Šobrīd Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde publicējusi izsoles noteikumus pieciem kuģiem ar augšupejošu soli – "Austra" (1989), "Gunta" (1981), "Kapteinis Grants" (1981), "Klints" (1968) un "Namejs" (1969).

Pēc kuģu pārdošanas, Liepājas SEZ pārvaldes pārraudzībā esošo funkciju īstenošanu, proti, loču, hidrogrāfijas, velkoņu, avārijas seku likvidēšanas un citus pakalpojumus uz saimnieciski izdevīgiem nosacījumiem nodrošinās kā ārpakalpojumu. Lai Liepājas SEZ pārvalde varētu ilgtspējīgi pildīt attīstības plānā



Loču kuģis "Ausma".



izvirzītos uzdevumus, 2018. gadā tika sākta pārvaldes iekšējās organizatoriskās struktūras darbības un funkciju efektivitātes izvērtēšana. Liepājas SEZ pārvaldes funkciju un procesu efektivitāti vērtēja gan starptautiskā auditoriācija "Ernst&Young/ Eversheds Sutherland Bitāns", gan pārvaldes struktūrvienību vadītāji, kas sagatavoja priekšlikumus, kā nākotnē strādāt efektīvāk un saimnieciski izdevīgāk. ■

## LIEPĀJA IR LABS PARAUGS VISAI LATVIJAI

13. jūnijā vienas dienas darba vizītē Liepājā ieradās ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs. Tā viņam bija pirmā reģionālā vizīte ministra amatā, iepazīstot ekonomisko situāciju ārpus Rīgas. Ministrs atzina, ka Liepāja izraudzīta vairāku iemeslu dēļ, bet svarīgākais ir apzināt, kā darbojas Liepājas speciālā ekonomiskā zona, tās kapitālsabiedrības un kā veidojusies un attīstījusies uz-



Jānis Vitenbergs (no labās), Jānis Lapiņš, Jānis Vilnītis un Uldis Sesks.

ņēmējdarbības vide Satiksmes ministrijas virzītā ostas pārvaldības modeļa kontekstā. Ekonomikas ministrs atzina, ka novērtēja Liepājas uzņēmējdarbības vidi kopumā: "Liepāja ir labs paraugs visai Latvijai, kā strādāt un attīstīties, kad zaudēts vadošais rūpniecības flagmanis pilsētā – "Liepājas metalurģis", kas deva ievērojamu skaitu darba vietu liepājniekiem. Situācija ir attīstījusies veiksmīgi. Viena liela uzņēmuma vietā radušies daudzi mazāki, taču kopējā situācija ir laba. Tas,

kas pēdējos gados ir noticis ar Liepājas uzņēmējdarbības vidi un rūpniecību, ir tikai apsveicami."

Ekonomikas ministrs apmeklēja LSEZ SIA "Pumac Liepāja" industriālo parku "Liepājas biznesa centrs" un tikās ar tā īpašnieku – Dānijas uzņēmēju Larsu Fogu, kurš atzina, ka tā kā uzņēmuma pamatbizness ir ieguldījumi nekustamajā īpašumā, izšķiroša nozīme ir stabilitātei. Investīcijas tiek plānotas 15 – 20 gadu nogrieznī, tāpēc jebkuras izmaiņas, kaut arī plānotas, ietekmē uzņēmumu darbību un jaunu investoru piesaisti. "Mums ir ārkārtīgi svarīgi saglabāt līdzšinējo komunikācijas veidu, kas ietver operatīvu un abpusēji ieinteresētu sadarbību ar Liepājas SEZ pārvaldi un pašvaldību. Galvenais mērķis bija veidot

### UZZIŅAI

"Liepājas biznesa centrā" veiksmīgi darbojas 17 uzņēmumi, kas visu saražoto produkciju eksportē. Uzņēmumi kopā nodrošina 1239 darba vietas un ražo produkciju, sākot no nelielām metāla detaļām un beidzot ar sarežģītu ekipējumu ugunsdzēsējiem un ūdenslidējiem.



biznesa vidi ārvalstu uzņēmējiem, sniedzot praktisku atbalstu un arī telpas ražotņu veidošanai," tā Fogs.

Ministrs apskatīja arī citus industriālos parkus, arī bijušo "Liepājas metalurga" teritoriju, kur top Liepājas Industriālais parks. Joprojām neskaidrs ir jautājums par to, kāds liktenis sagaida elektrokrāsnis, kas ir valsts pārziņā un par kurām kārtējā izsole beigusies bez rezultāta. Jānis Vitenbergs norādīja, ka drīzumā plānota vēl viena izsole, ja arī tā beigsies neveiksmīgi, būs jāmeklē citi teritorijas attīstības scenāriji. "Uzskatu, tā ir vēsture, ka lielas pilsētas centrā jāatrodas metalurģijas uzņēmumam. Atbalstāma ir "zaļā" domāšana, attīrot teritoriju no vēsturiskā piesārņojuma un veidojot to par inovatīvu industriālu parku ar moderniem uzņēmumiem, kas rada pievienoto vērtību. Mēs varam pārliecināties, ka Liepājas osta kā aktīva Liepājas speciālās ekonomiskās zonas daļa strādā veiksmīgi, atbilstoši tirgus apstākļiem. Jā, ir kravu apgrozījuma samazinājums, bet tas ir ievērojami mazāks nekā citām Latvijas ostām, turklāt acīm redzama ir attīstība un vietējo kravu nozīme kravu apgrozījumā. Kāpēc ir kaut kas jāmaina, ja tas labi strādā?" Tā ostu pārvaldības modeļa ideju komentēja Jānis Vitenbergs.■

## DARBA VIZĪTĒ LIEPĀJĀ VIESOJĀS FINANŠU MINISTRŠ JĀNIS REIRS

1. oktobrī vienas dienas darba vizītē Liepājā uzturējās finanšu ministrs Jānis Reirs, kurš vēlējās klātienē vairāk uzzināt par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un pašvaldības pieredzi uzņēmējdarbības vides kvalitātes uzlabošanā, kas ļauj attīstīties jau esošajiem ražošanas uzņēmumiem, ienākt jauniem un radīt jaunas darba vietas. Ministrs apmeklēja Liepājas Biznesa centru, kurā mājvietu raduši 17 uzņēmumi, kas nodrošina vairāk nekā 1300 darbavietu, viesojās AS "UPB" ražotnēs un pārrunāja darbību epidemioloģiskās situācijas apstākļos, bet īpaša uzmanība tika veltīta bijušā "Liepājas metalurga" teritorijas apskatei, kuras laikā ministrs ar Liepājas SEZ vadību pārrunāja teritorijas attīstības perspektīvas. Reirs uzsvēra, ka būtu ideāli, ja visai bijušajai "Liepājas metalurga" teritorijai būtu viens saimnieks, vēlreiz uzteicot Liepājas SEZ un pašvaldības paveikto gada laikā.■



Jānis Reirs apmeklēja Liepājas SEZ.



## GADA LAIKĀ IZDEVIES ATJAUNOT UZŅĒMĒJDARBĪBU BIJUŠAJĀ “LIEPĀJAS METALURGA” TERITORIJĀ

25. septembrī apritēja gads, kopš Liepājas SEZ pārvalde iegādājās daļu no bijušā “Liepājas metalurga” teritorijas. Šai laikā ir atjaunota uzņēmējdarbība un aktīvi tiek strādāts, lai izveidotu Liepājas Industriālo parku un plašo teritoriju transformētu par modernu un pievilcīgu uzņēmējdarbības vietu, kurā veiksmīgi varētu strādāt un attīstīties viedi, inovatīvi uzņēmumi, radot pievienoto vērtību Latvijas tautsaimniecībai un nodrošinot kvalificētas darba vietas ar konkurētspējīgu atalgojumu. Liepājas Industriālā parka izveidē neiztikt arī bez valdības izpratnes un Eiropas Savienības struktūrfondu piesaistes.

Kā atzīst Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos un Liepājas Industriālā parka projekta vadītājs Uldis Hmieļevskis, ir izpildīts pirmais solījums – atjaunota uzņēmējdarbība bijušajā “Liepājas metalurga” teritorijā. Nupat ekspluatācijā nodota jaunā LSEZ SIA “Caljan” ražotne, kas izveidota, pār-būvējot bijušo rūpnīcas mehānisko cehu.

### UZZIŅAI

2019. gada 25. septembrī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapiņš un bankas “Citadele” valdes priekšsēdētājs Guntis Beļavskis parakstīja pirkuma līgumu par 10 nekustamo īpašumu, t.sk. zemes, ēku, infrastruktūras objektu ar kopējo platību 60,6 hektāri, iegādi no bankas “Citadele” un SIA “Hortus RE” bijušajā “Liepājas metalurga” teritorijā. Apvienojot šo teritoriju ar pašvaldībai jau piederošajiem zemes gabaliem, sāka Liepājas Industriālā parka izveide 120 hektāru platībā. Darījuma summa bija 2,76 milj. eiro.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka tas bija pārdomāts, atbildīgs, drosmīgs un nepieciešams lēmums, kas sevi attaisnojis jau gada laikā. Pārvaldnieks atceras, ka kādā no darba sanāksmēm izskanējis ierosinājums izgriezt šos 120 ha no pilsētas kopējās platības un paskatīties, kāda tad izskatīsies Liepāja. “Nevar un nedrīkst nespektēt bijušā “Liepājas metalurga” teritoriju, lemjot par Liepājas pilsētas attīstību. Ir ļoti svarīgi, lai visa mūsu izveidotā ekonomiskā ekosistēma – Liepājas speciālā ekonomiskā zona – darbotos saskaņīgi, vienā virzienā un mijiedarbībā ar pilsētu. Liepājas Industriālā parka attīstības pašreizējā fāzē mums ir iespēja paredzēt un novērst iespējamus riskus nākotnē, lai šī teritorija ne tikai attīstītos pati par sevi, bet būtu nozīmīga pilsētas ekonomikai un visas valsts tautsaimniecībai ar ievērojamu pievienoto vērtību. Un tā ir mūsu kā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes atbildība.”■





## “CALJAN” BŪVĒ JAUNU RŪPNĪCU BIJUŠAJĀ “LIEPĀJAS METALURGA” TERITORIJĀ

Liepājas SEZ pārvalde aktīvi turpina strādāt, lai īstenotu nodomu par Liepājas Industriālā parka izveidi saskaņā ar Ekonomikas ministrijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, Liepājas pilsētas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes 2018. gada 23. augustā noslēgto nodomu protokolu un 2019. gada 25. septembrī noslēgto pirkuma līgumu, ar kuru Liepājas SEZ pārvalde iegādājās 10 nekustamos īpašumus bijušajā “Liepājas metalurga” teritorijā no AS “Citadeles banka” un SIA “Hortus RE” ar kopējo platību 60,6 hektāri. Apvienojot ar jau esošajiem pašvaldībai piederošajiem zemes gabaliem, kopējā Liepājas Industriālā parka platība sasniegs 120 hektārus.

LSEZ SIA “Caljan” būvē jaunu ražošanas un biroja ēku Brīvības ielā 142a. Jaunā ražotne top vietā, kur agrāk bija “Liepājas metalurga” mehāniskais cehs. Uzņēmums būvniecībā un modernās tehnoloģiskajās iekārtās investēs ap 10 milj. eiro. Jaunās ražošanas telpas ļaus uzņēmumam dubultot ražošanas jaudu un radīt 50 – 60 jaunu darba vietu. Plānots, ka jaunās ražošanas telpas ekspluatācijā nodos šā gada septembrī.



“Caljan” nomātās telpās Liepājas biznesa centra teritorijā Kapsēdes ielā strādā kopš 2006. gada. Uzņēmums ražo specializētus konveijerus loģistikas nozarei, no kuriem lielākā daļa ir teleskopiskie konveijeri pasta sūtījumiem. Viens no lielākajiem klientiem ir ASV kompānija “Amazon”. Sākotnēji ražošanas jauda bija 30 konveijeru mēnesī, bet šobrīd jau tiek ražoti 100, un pieprasījums aug. Uzņēmuma izpilddirektors Gatis Dradeika atzīst, ka arī Covid-19 pandēmijas laikā uzņēmums strādā ar pilnu jaudu. “Grūti pateikt, kā pandēmija ietekmēs uzņēmuma 2020. gada darbības rezultātus. Prognozējam, ka būs samazinājums, bet plāns ir ļoti optimistisks. Ir klienti, kas samazina ieguldījumus un atbilstoši arī pasūtījumus, bet ir klienti, kas gluži pretēji – palielina tos.”

Uzņēmums plāno jaunajās telpās dubultot ražošanas jaudu ar domu, ka kādam laikam šis

### UZZIŅAI

LSEZ SIA “Caljan” nodrošina pilnu procesu no konveijeru projektēšanas līdz gatavam produktam un 99,54% saražotās produkcijas eksportē. Galvenie eksporta virzieni ir Eiropas Savienība un ASV. Uzņēmums šobrīd nodarbinā 190 liepājnieku, par 28 vairāk nekā 2019. gada nogalē, un turpina palielināt darba vietu skaitu. Sākot darbību jaunajās ražošanas telpās Brīvības ielā, darba vietu skaits varētu pieaugt līdz pat 250.



izaugsmes un attīstības solis būs pietiekams. “Caljan” izpilddirektors Gatis Draideika uzsver, ka uzņēmums Liepājā jūtas komfortabli, augstu vērtējot biznesa vides kvalitāti un stabilās metālapstrādes un mašīnbūves tradīcijas. “Izveidotusies ļoti veiksmīga un produktīva sadarbība ar Liepājas SEZ pārvaldi. Mehāniskā ceha iegādes process nebija viegls, un Liepājas SEZ pārvaldes atbalsts un aktīva līdzdarbošanās mums ļoti palīdzēja.”

Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmieļevskis: “Mehāniskā ceha pārtapšana par mūsdienīgu konveijeru ražotni aizsākās pirms vairāk nekā diviem gadiem. Jāsaka liels paldies gan Ekonomikas ministrijai, gan Privatizācijas aģentūras un SIA “FeLM” vadībai un toreizējā premjera Māra Kučinska birojam par ieinteresētību un ieguldīto darbu, lai varētu īstenot šo pirmo pilotprojektu “Liepājas metalurga” teritorijā. Šis darījums pierādīja, ka te var ienākt jauna, mūsdienīga ražotne. Šobrīd strādājam pie nākamajiem Investīciju projektiem, kurus drīz prezentēsim, un sagaidām tikpat veiksmīgu sadarbības turpināšanos.”■

## TURPINĀS KAROSTAS KANĀLA UN ZIEMEĻU VĀRTU HIDROTEHNISKO BŪVJU ATJAUNOŠANA

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot ES Kohēzijas fonda projektu “Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana”, kura mērķis ir uzlabot tuvsatiksmes kuģu kuģošanas drošības līmeni un novērst problemātisko punktu radītos ierobežojumus Eiropas transporta tīkla infrastruktūras darbībā, realizējot Liepājas ostas hidrotehnisko būvju atjaunošanas un pārbūves pasākumus.

2020. gada jūnijā pabeigti Liepājas ostas Karostas kanāla Ziemeļu un Dienvidu mola virsmas atjaunošanas darbi. Notiek jauno navigācijas zīmju un to aprīkojuma uzstādīšana uz Karostas moliem, Dienvidu mola, Ziemeļu mola un Ziemeļu viļņlauža ziemeļu galvas.■

## EKSPLUATĀCIJĀ NODOTA LIEPĀJAS JAHTU OSTA

Liepājas SEZ valde 2020. gada 14. maijā pieņēma lēmumu par projekta “Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā” būvdarbu veikšanu un nolēma slēgt līgumu par būvprojekta īstenošanu ar SIA “ReRe meistari”. Līguma summa – 569 265,04 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Projekts tiek īstenots “Intereg” Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) projekta “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība



Igaunijā un Latvijā” ietvaros. Būvdarbus saskaņā ar iepirkuma konkursa rezultātiem veiks SIA “ReRe meistari”, kuras piedāvājumu atzina par saimnieciski visizdevīgāko ar viszemāko cenu.

2020. gada decembrī Liepājas jahtu ostu nodeva ekspluatācijā. Projekta ietvaros tika uzbūvēta jahtu centra ēka, kurā iekārtots birojs, ierīkotas dušas, tualetes un veļas mazgātava apmeklētājiem, tika veikta esošās piestātnes rekonstrukcija un jaunu peldošo piestātņu (pontonu) iegāde un uzstādīšana. Uzstādītās peldošās piestātnes vajadzības gadījumā var izcelt no ūdens. Būvnieki stāsta, ka tās veidotas tik stabilas, ka ūdenī gandrīz nešūpojas. Peldošās betona piestātnes spēj funkcionēt pie vēja ātruma līdz 35 m/s. Katrai betona stacijai ir četri enkuri, un katrs enkurs sver četras tonnas Tāpat ierīkots nožogojums noejai uz peldošajām piestātnēm un uzstādīta videonovērošanas sistēma, uzlabojot vispārējo drošības līmeni jahtu ostā, kā arī pieejams bezmaksas Wi-Fi nodrošinājums visā jahtu ostas teritorijā. Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsvēra, ka tagad osta varēs uzņemt līdz pat 50 jahtām, bet ostas piedāvātais serviss neatpaliks no citām Baltijas jūras jahtu ostām, un iespaidīgas pārmaiņas nozīmē piemērotu vidi burātājiem no visas pasaules.



2020. gada 1. oktobrī simboliski noslēdzās 2020. gada jahtu sezona, kas tradicionāli ilgst no aprīļa līdz oktobrim. Kā skaidro Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints, tas gan nenozīmē, ka netiks pieņemta kāda jahta, ja tā ieradīsies citā laikā ārpus tradicionālās sezonas. 2020. gadā Liepājas jahtu ostā apkalpotas 170 jahtas. Iepriekšējos gados osta varēja lepoties ar apkalpoto jahtu stabilu pieaugumu, bet 2020. gads ienesa korekcijas, kas vistiešākajā veidā bija saistītas ar Covid-19 radītajiem ceļošanas ierobežojumiem. 2019. gadā dominēja jahtas no Vācijas un Polijas, 2020. gadā no Lietuvas, no Vācijas bija vien 29 (pirms tam vidēji ap 100 jahtu). Tāpat šogad ostā ienāca jahtas no Šveices, ASV, Maltas, Rumānijas, Lielbritānijas, Somijas un citām valstīm. Jau pavasarī Kārlis Kints prognozēja, ka šovasar Covid-19



izplatības dēļ jahtu skaits Liepājā, tāpat kā citās ostās, būs ievērojami mazāks nekā ierasts, bet laikā, kad tiek īstenots Jahtu ostas projekts, tas, iespējams, nemaz nav tik slikti, jo daļa piestātņu ir slēgtas.

Viena no Liepājas jahtu ostas priekšrocībām – tā atrodas pilsētas centrā un no tās ērti ar kājām var izstaigāt visu Vecliepāju. Tāpat burātāji bieži meklē iespēju nokļūt Karostā, jo, ienākot Liepājas ostā, nevar nepamanīt zeltītos Karostas Svētā Nikolaja katedrāles kupolus, kas laistās saules staros.■

## “STENA LINE” PLĀNO 2021. GADĀ PAR 40% PALIELINĀT KRAVAS PĀRVADĀJUMU KAPACITĀTI

Prāmju satiksmes uzņēmums “Stena Line” 2021. gadā par 40% palielinās kravas pārvadājumu kapacitāti Baltijas jūras maršrutā starp Trāvemindi un Liepāju.

Maršrutā starp Trāvemindi un Liepāju pašlaik pārvadājumus veic divi vie-



na modeļa prāmji – “Stena Gothica” un “Urd”. 2021. gadā to vietā stāsies divi moderni *ro-pax* prāmji, kuru nosaukumus uzņēmums pagaidām nav atklājis. Jaunie prāmji par 40% palielinās kravas ietilpību šajā maršrutā un saīsinās reisa ilgumu no 27 līdz 20 stundām. Tādējādi būs pieejami pārvadājumi ar fiksētu grafiku un 12 reisiem nedēļā – pa sešiem katrā vir-

zienā. Šis maršruts, ko “Stena Line” pārņēma 2012. gadā, kļuvis par svarīgu Eiropas loģistikas tīkla daļu, kas savieno Baltiju, Krieviju un NVS valstis ar Vāciju un pārējo Eiropu. Uzņēmuma Latvijas maršrutu vadītājs Johans Edelmans norādīja, ka pieaudzis pieprasījums no Baltijas jūras reģiona klientiem. Pašlaik “Stena Line” nostiprina savas pozīcijas un 2021. gadā abos maršrutos uz Latviju un no Latvijas klientiem piedāvās jaunus, modernus prāmjus, lielāku kravas ietilpību un ērtības pasažieriem.■



# JEBKURU PĀRMAIŅU MĒRĶIS IR SATURS, NEVIS ĪFORMA

**Ministru kabinets 2019. gada 12. decembra ārkārtas sēdē aicināja Saeimu steidzami veikt grozījumus Likumā par ostām. Saeima šādu lēmumu pieņēma 17. decembrī, kad valsts pārvaldībā tika pārņemtas Rīgas un Ventspils ostas. Līdz ar to no darba valdē tika atbrīvoti četri pašvaldību pārstāvji un darbu turpina tikai četri valdes locekļi – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzīti pārstāvji, kurus apstiprina Ministru kabinets. No Satiksmes ministrijas skaidrojuma varēja saprast, ka šāds modelis palīdzēs veidot neatkarīgas Rīgas brīvostas un Ventspils brīvostas pārvaldes, kuras pienākumu izpildē būs tieši atbildīgas Ministru kabinetam. Tādā veidā Ministru kabinets spēs kontrolēt šo ostu pārvaldību, jo valdība secinājusi, ka Ventspils brīvosta un Rīgas brīvosta ir pakļautas augstam korupcijas riskam, tāpēc nepieciešamas neatliekamas reformas to pārvaldībā, lai izpildītu valdības deklarācijā noteikto prioritāti cīņai pret korupciju un uzlabotu ostu pārvaldību.**

Par Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju tika ievēlēts Rīgas domes deputāts un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas pārstāvis VIESTURS ZEPS.

**– Jūs esat jauns cilvēks Rīgas brīvostas pārvaldē, un mēdz teikt, ka jaunā slotā tīri slauka. Vai te ir pietiekami daudz slaukāmā?**

– Tas ir provokatīvs jautājums, bet varu teikt, ka darāmā tiešām netrūkst. Taču jāatzīst, ka arī ārējie apstākļi ir bijuši ļoti mainīgi, kas ietekmējis ostas, tai skaitā arī valdes darbu. Vēl februārī, jaunajai valdei sākot darbu, uz visu skatījāmies daudz radikālāk, bet koronavīrusa pandēmija arī mūsu plānus ir stipri vien ietekmējusi. Jāsaprot, ka kravu pārvadājumu ķēdes mainās, ir apturēti pasažieru pārvadājumi, bijušas vēl citas ietekmes, un tas viss, protams, ir jāņem vērā, domājot par ostas darbību un tālākajiem plāniem. Nedomāju, ka būtu pareizi, atnākot jauniem, visu iepriekšējo mainīt, jo daudz svarīgāk ir saprast, kas vecajā sistēmā strādā labi, kas varētu strādāt labāk un kas varbūt nestrādā un ir maināms. Pusgada laikā jaunā valde soli pa solim ir izdarījusi daudzus mājas darbus, vien piebildīšu, ka vienmēr var darīt vairāk un labāk. Mums ir skaidri jāsaprot, kā virzām ostas attīstību, tāpēc esam pārskatījuši ostas investīciju plānu, kura izpildi zināmā mērā tomēr ir ietekmējis Covid-19. Mazliet pieskārieties arī darbinieku jautājumam un veicām dažas izmaiņas, nosakot



Viesturs Zeps.

darbinieku funkcijas, samazinājām darbinieku skaitu, bet negribētos dot nepareizus signālus ostas pārvaldes darbiniekiem, lai nesatrauktu cilvēkus, jo nevar būt runa par darbinieku skaita samazināšanu tikai paša procesa dēļ, tas notiek vien tāpēc, lai optimizētu procesu un racionāli izmantotu resursus. Mēs pētām visas procedūras, kas varētu būt labākas, efektīvākas un automatizētas, un raugāmies, kā to visu var sabalansēt.

**– Sarunas sākumā jūs teicāt, ka, atnākot uz ostas valdi, domājāt, ka ātri kaut ko mainīsiet. Kas bija pats svarīgākais, kas jūsu skatījumā bija tūlīt jāmaina?**

– Vēlēšanās ātri rīkoties bija loģiska reakcija, kad redzējām, cik strauji gada sākumā kritās kravu apjoms – divdesmit, divdesmit pieci procenti, un tad pārņēma tāds iekšējs stress, kas liek domāt, ka kaut kas nav kārtībā, kaut kas nav pareizi, tāpēc steidzami kaut kas jādara un kaut kas jāmaina. Tad lēnām nomierinājāmies, dziļāk ievilkām elpu un sākām izvērtēt, kas tad īsti ir bijis šāda kravu krituma pamatā. Vai tie ir ārējie apstākļi, kurus mēs šeit, ostā, nekādi nevaram ietekmēt, vai arī iekšējie faktori, ar kuriem mums jāspēj tikt galā? Tāpat pirmajā pusgadā jau divas reizes ir nācies mainīt budžetu, lai pielāgotos jaunajiem apstākļiem, tāpēc ir bijušas sarunas ar bankām, tāpat skatāmies, ko no plānotajām investīciju programmām varam saglabāt. Mana cieša pārliecība ir, ka Rīgas osta ir daļa no Rīgas, tāpēc man ir ļoti svarīgi, lai mēs varētu turpināt un realizēt projektus, piemēram, Kundziņsalā, kas reizē ir svarīgi gan ostai, gan rīdziniekiem. Valsts līmenī bija uzstādījums – taupām, taupām, taupām,



jo nezinām, kā būs. Tā kā mēs esam tāda pusvalstiska iestāde, mums jārēķinās ar signāliem, kādus dod Ministru kabinets un nozares ministrija. Ļoti daudz optimizējām līdzekļus kaut vai, piemēram, uz dažādu komandējumu rēķina, atkrita arī dalības maksa izstādēs, un vēl daudzas lietas atkrita pašas no sevis.

**– Valdē strādā četru ministriju iecelti pārstāvji. Kā vienojaties par prioritātēm, kas katrai ministrijai taču ir mazliet citas?**

– Valde strādā ļoti saliedēti un produktīvi, mūsu starpā ir zināms līdzsvars, jo divi no mums ir finansisti, bet divi uzņēmēji ekonomisti. Ja es uzskatu, ka arī krīzes laikā ir uzmanīgi jāinvestē, tad finansisti ir pārliecināti, ka krīzē viss ir jāgriež nost, taču mēs esam lieliski spējuši atrast zelta vidusceļu, lai tomēr piesardzīgi turpinātu iesāktos ostas investīciju projektus. Izdevies arī izveidot drošības spilvenu, tāpēc, ja, piemēram, vienā dienā pilnīgi viss apstātos, operatīvās izmaksas, tai skaitā kredītus, mēs varam nosegt, un nekas neliecina, ka mums būtu nepieciešama valsts garantēta palīdzība. Šajā ziņā Ventspils osta ir pavisam citā situācijā 2019. gada decembra notikumu dēļ, kas bija saistīti ar ārējo kontekstu un ASV finanšu institūciju paziņojumiem, kad visai saspīlētā gaisotnē un saspīlētos termiņos nācās rīkoties un pieņemt lēmumus, kas, kā pēc tam izrādījās, nav bijuši tie labākie, bet tobrīd cita ceļa nebija.

**– Arī Rīgas ostu zināmā mērā skāra Ventspils notikumu atskaņas, vismaz publicitātes ziņā noteikti, jo bija izteiktas aizdomas, ka arī Rīgas ostā varētu būt bijusi Aivara Lemberga ietekme.**

– Publicitātes ziņā tas, protams, zināmā mērā skāra arī Rīgas ostu un ietekmēja to, kā cilvēki te jūtas, bet nepārspīlēsim, jo arī Rīgas ostā viss nebūt nav tik balts un pūkains, kā gribētos domāt. Te tieši tāpat kā ikvienā vietā ir labāki un ne tik labi piemēri. Osta taču ir sava veida ekosistēma, kuru pamatā veido tie vairāk nekā divi simti uzņēmumu, kas te strādā, un katram no tiem ir savs skatījums uz lietām, katrs izmanto sev pieņemamākos veidus, kā kārtot un attīstīt savu biznesu. Pilnīgi loģiski, ka uzņēmējiem ir jāuzņemas arī risks investēt, pelnīt un radīt darba vietas. Tomēr ārpus ostas vēl arvien daudziem nav īstas skaidrības, kas tā osta īsti ir un ar ko šeit katrs nodarbojas. Reizēm kolēģi man saka: jūs tur ostā taču neko neesat pārkrāvuši! Stop! Ostas pārvalde tiešām neko nav pārkrāvusi, ar to nodarbojas ostas uzņēmumi, bet ostas pārvaldes pienākums ir darīt visu iespējamo, lai uzņēmumi šeit justos ērti un lai te būtu pievilcīga vide kravu apstrādei. Taču mēs nevaram ietekmēt attiecības starp pašiem ostas uzņēmumiem.

**– Vēlētos mazliet konkretizēt, kuras jaunajai valdei šķita tās šaurās vietas, kas uz sitienu būtu maināmas un sakārtojamas, jo traucē uzņēmējiem?**

– Man pašam ļoti interesants šķiet iespējamais ostas biznesa modelis, ko varētu veidot topošās reformas ietvarā. Pašlaik ostas nodevas lielā mērā veido ostas ienākumus: kuģis ienāk un samaksā, iet projām, atkal samaksā, tāpat



par ostas operācijām, bet situācijā, kad kuģis uz ostu nenāk, nav naudas uzņēmumiem un nav naudas arī ostai. Loģiski būtu ģenerēt kravas. Hipotētiski, mēs ņemam pie rokas kravu īpašniekus, atvedam uz ostu, taču lēmumu par to, vai kāds no uzņēmumiem attiecīgo kravu kraus, vai tas ir ieinteresēts jaunā darbības veidā, pieņem uzņēmums, nevis ostas pārvalde. Iznāk, ka mēs varam vest vai nevest iespējamus sadarbības partnerus, mēs no tā neko neiegūstam, piedevām nav nemaz tik droši, ka iespējamā sadarbības partnera eventuālā krava uz Rīgas ostu vispār atnāks. Tas lika mums uz situāciju paskatīties savādāk, un rezultātā nāca ierosinājums kaut ko tomēr pamainīt līdzšinējā kārtībā: ja ostas teritorijā strādā kāds uzņēmums, bet osta ir uzskatāma par ekskluzīvu zonu, tad mums vajadzētu veidot stimulējošus apstākļus, lai ostas uzņēmums būtu ieinteresēts kraut kravas, nevis tikai atrasties ostas robežās un aizņemt teritoriju. Tas arī ir viens no mūsu aktuālākajiem jautājumiem – kādus stimulus veidot un kā atrast pareizo balansu? Lai atrisinātu šo jautājumu, tas automātiski līdzī pavelk vēl virkni citu, piemēram, ir jāveic grozījumi normatīvajos dokumentos. Tomēr jāteic, ka šis jautājums nav nekas jauns, arī pirms četriem un sešiem gadiem tas ir skatīts un par to ir diskutēts, bet ir svarīgi, lai pēc gadiem pieciem vai desmit mēs joprojām nebūtu šodienas situācijā. Būsim reāli, to, ka ogles un nafta caur Latviju netiks vestas, mēs visi lieliski zinājām jau gadiem ilgi, bet tagad it kā esam pārsteigti par šo kravu kritumu. Pasaules ostu prakse rāda, ka uzņēmējs ne tikai maksā nomas maksu, reizēm pat tīri simbolisku, par nomāto teritoriju, bet arī par iespēju izmantot ostas infrastruktūru. Tas gan nenozīmē, ka mums tagad visiem uzreiz būtu jāceļ nomas maksa, bet pakāpeniski ir jāveido šķēres, lai mainītu proporciju, proti, lai motivētu te atrasties tos uzņēmējus, kuri krauj kravas. Kāpēc šeit vajadzētu atrasties tiem, kurus tas neinteresē?

**– Bet pieņemsim, ka mainās kādi apstākļi, kā tas zināmā mērā ir noticis Covid-19 ietekmē, un uzņēmējiem zūd kāda krava, citu atrast tik ātri nav iespējams, uzņēmējs atmet ar roku biznesam ostā, un te paliek daudz tukšas teritorijas. Vai tas būs labāk ostai?**

– Atbalstu burkāna un pātagas principu. Neuzskatu, ka ostas pārvaldei vajadzētu domāt uzņēmēja vietā. Mēs, ostas valde, varam atvest pašus labākos investorus, bet uzņēmumam ir jāpieņem lēmumi un jānodrošina darbība, un tas ir tikai loģiski. Godīgi sakot, ir jau bijuši ne īpaši labi piemēri, kad premjers savu ārvalstu vizīšu laikā aicina iespējamus investorus apskatīt mūsu ostas, bet uzņēmēji ir atturīgi, jo tiem nav vēlmes mainīt ierasto darbību, pielāgoties jauniem izaicinājumiem. Un nekas nenotiek, jo uzņēmējs pats nespēj ģenerēt jaunas kravas, bet, ja nevar, tad ir jādod vieta citiem. Ir uzņēmēji, kuri jau gadiem nav pārkrāvuši nevienu kravu, tāpēc ir vajadzīgs balanss starp ostas maksām un atrašanos ostā. Mēs savā ziņā esam situācijas ķilnieki tikai tāpēc, ka pašreizējā darbības modelī ostas pārvalde daudzas lietas nemaz nav tiesīga





darīt. Protams, tas viss nav tik vienkārši, vēl jo vairāk, ja uzņēmējs ir investējis termināļa attīstībā, tāpēc vēlreiz vēlos uzsvērt, ka ir jāveido ilgtspējīgs darbības modelis.

**– Jūs runājat par investoriem, bet kur ir tie investori un kravu īpašnieki, kurus var paņemt pie rokas un atvest uz Rīgas ostu?**

– Ir vairāki darbības virzieni, kuros strādājam, jo augstā līmenī ir izvērtēti tie, no kuriem varētu nākt kravas. Viens virziens, kur jau ir nopietnas iestrādes, ir Baltkrievija. Arī Satiksmes ministrija uzskata, ka šajā virzienā vajadzētu turpināt strādāt un pielikt vēl lielākas pūles, bet tas vairāk ir kravu kontekstā. Ja domājam par investīcijām un tiem, kuri šeit varētu kaut ko būvēt, piemēram, komplektējošo ražotni vai loģistikas centru, tad paralēli un arī kopā ar Investīciju un attīstības aģentūru meklējam reālus investorus, kurus ir vērts uzrunāt. Mēs pārvērtējam ostas zemes, kas ir brīvas, lai tās piedāvātu ārvalstu vai pašmāju investoriem. Mums septembrī vai oktobrī jau vajadzētu būt plānam, kurp braucam, ko uzrunājam, ko viņam piedāvājam un ko no viņa sagaidām.

**– Būtībā jau arī investoru piesaistīšanas projekts nav nekas jauns un nebijis. Šis jautājums darba kārtībā ir aktuāls jau daudzus gadus.**

– Bet pēdējo desmit gadu laikā neviens jauns klients uz Rīgas ostu nav atnācis. Ļoti iespējams, ka uz to strādāja, bet tas nav devis rezultātus, tāpēc ne Rīgā, ne Rīgas ostā nav nekā tāda, ar ko mēs varētu lepoties.

**– Vai tas nozīmē, ka jums ir stingrs plāns, ka gada laikā uz ostu atvedat, piemēram, trīs jaunus projektus?**

– Es nevēlētos saukt skaitļus, tie mums ir iekšējai zināšanai, bet jā, pilnīgi droši esam gatavi uz Rīgas ostu atvest investorus. Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar Rīgas domes Attīstības departamentu un LIAA brauks un aiz rokas vedīs šurp.

**– Šķiet, ka šis varētu būt diezgan utopisks plāniņš. Latvijas ostinieki jau diezgan daudz krustu šķērsu ir izbraidījuši pasauli izstādēs, biznesa pasākumos, ir pavadījuši prezidentus un ministru prezidentus dažādās valdības delegācijās, kur tikušies ar augsta ranga biznesa ļaudīm. Kā tas varētu būt – paņemt pie rokas?**

– Tas, ko vēlamies darīt, ir mazliet savādāk, jo mēs iesaistām asociācijas, kurām ir plaši sakari. Viņi lieliski zina, kuri šurp varētu un kuri šurp nevarētu nākt, un tas notiek caur tiešiem kontaktiem. Mūs tieši un nepastarpināti interesē tie, kuriem pieder kravas, un tieši viņiem piedāvājam darbības vietu ostā. Viens ir sēdēt un gaidīt vai piedalīties izstādēs, cerot uz jauniem klientiem, bet otrs ir ar savu aģentu starpniecību aktīvi uzrunāt potenciālos partnerus.

**– Strādāt caur lobijiem?**

– Es viņus sauktu par aģentiem, kuri strādā uz šiem projektiem. Tas ir speciālists, kurš neatrodas šeit, bet strādā mūsu mērķa valstīs un piedalās individuālās sarunās. Katram iespējamam klientam ir individuāls piedāvājums, bet



šim piedāvājumam, protams, ir jābūt argumentētam, lai pārliecinātu un ieinteresētu otru pusi.

**– Kādi būtu tie kravu veidi, kas varētu nākt uz Rīgas ostu?**

– Man jau ļoti gribētos domāt, ka tās ir konteinerkravas, jo man šīs kravas ļoti patik.

**– Viens ir patika un vēlme, bet pavisam cits ir reālās iespējas un krava.**

– Mums jau ir vairākas iestrādes konteinerkravu virzienā, bet tie nekādā gadījumā nebūs ātri panākumi.

**– Kravas jau vispār ātri virzienu nemaina.**

– Tas tieša. Ja šodien strādājam, tad uz rezultātiem varam cerēt pēc diviem trim gadiem.

**– Atrast un uz ostu atvest jaunu kravu ir viens, otrs – vai ostā ir izdarīti mājas darbi, lai uzņēmējs atnāk un redz: jā, šeit tiešām ir labi ceļi, ir pieejams dzelzceļš, ir labi un lēti energoresursi.**

– Precīzi, tāpēc abas šīs lietas ir jādara paralēli, jo mēs nevaram gaidīt, kamēr visa infrastruktūra būs sakārtota, un tikai tad aicināt šurp biznesu. Mājas darbu mums vēl ir daudz, taču neviens darbs nav nepaceļams, tam tikai vajadzīga sadarbība.

**– Tad varbūt mazliet arī par sadarbību. Daudzas ostas lietas ir atkarīgas no Rīgas pašvaldības, bet pašvaldības pārstāvji vairs nesēž pie Rīgas ostas valdes galda un nepiedalās diskusijās un lēmumu pieņemšanā. Vai tas varētu radīt problēmas ostas projektiem?**

– Labi tas nav. Esmu pārliecināts, ka valdē noteikti jābūt kādam no pašvaldības, jo reālajā dzīvē praktiskā sadarbība ar Rīgas domi ir daudzkārt lielāka nekā sadarbība ar valdību un valsts institūcijām.

**– Tas jau tikai loģiski, jo osta taču atrodas konkrētā vietā.**

– Mēs jau Rīgas brīvostas valdē varam diskutēt, rast kompromisus un pieņemt lēmumus, kurus nebūs iespējams realizēt, ja, piemēram, Rīgas dome ar visiem saviem departamentiem nostāsies pret mūsu projektiem, pašvaldība tos vienkārši nesaskaņos un veidosies tāds kā karastāvoklis starp ostu un pilsētu, kas par labu nenāks nevienam. Bet var jau saprast arī ministrijas, kurām jāīsteno sava politika, uzstādījumi un deklarācijas.

**– Notiek diskusijas par jauno pārvaldības modeli Latvijas lielajās ostās. Kas, jūsuprāt, būs lielākais ieguvums no šīs reformas?**

– Pētām, sekojam un, kur tas iespējams, arī iesaistāmies šajā procesā. Jebkuru pārmaiņu mērķis ir saturs, nevis forma. Ja veicam izmaiņas, tad pirmais jautājums – kāpēc mēs to darām? Ko mēs iegūsim? Neskatoties uz to, ka šī reforma ir ierakstīta valdības deklarācijā, neskatoties uz to, ka tajā varētu būt kāds racionāls grauds, ļoti pietrūkst tiešas atbildes – kāpēc, kāpēc, kāpēc? Atbildi uz šo jautājumu vajadzētu sniegt un spēt arī pietiekami saprotami izskaidrot un popularizēt.



**– Bet varbūt tādas atbildes nemaz nav, jo tas tiek darīts principā, lai turētos pie deklarācijā rakstītā?**

– Mūsu politikā forma reizēm prevalē pār saturu. Šajā gadījumā, nomainot ostai publiski atvasinātas personas statusu pret kapitālsabiedrības statusu, tas būs politisks sasniegums. Es to saku ar nelielu ironijas piedevu.

**– Ironija varētu būt pamatota.**

– Šis tiešām ir ļoti politisks aspekts. Pārvaldes modeļa maiņa ir arī ietekmes maiņa katrā atsevišķā ostā. Tā ir arī politiska cīņa. Ja reiz ministrija to pieteikusi, tad tai tā arī jāizcīna, un tas nav un nebūs viegls process. Formu jau var nomainīt, tur lielu spēku nevajag, bet šo formu vajag piepildīt ar saturu. Ļoti sarežģīti šo reformu realizēt, un politiķim, kurš to ir uzņēmies, jāspēj komunicēt ar visām interešu grupām, tai skaitā arī tām, kuras neko mainīt nemaz nevēlas, plus tas jā dara šajā sadrumstalotajā koalīcijas sastāvā. Reformā vajadzētu redzēt racionālo graudu, bet pašlaik piedāvātajā redakcijā nav līdz galam saprotams kaut vai tas, kādā veidā tiks iesaistītas pašvaldības.

**– Ko valsts varētu iegūt no šīs reformas, ja noņemam politisko sadaļu?**

– Modeļa maiņa pati par sevi neko nemaina. Vēlreiz gribētu uzsvērt, ka saturs ir pats smagākais uzdevums, bet pagaidām jautājumu ir vairāk nekā atbilžu.■

Anita Freiberga

LJG 2020



# OSTA IR UN PALIKS INDUSTRIĀLA ZONA

**“Pēc Satiksmes ministrijas 2019. gada decembra beigās pieņemtajiem lēmumiem un grozījumiem Likumā par ostām tagad no Rīgas brīvdostas valdes tieši tāpat kā no Ventspils brīvdostas valdes izņemti četri pašvaldības pārstāvji un turpmāk tur stādās tikai četri valsts pārstāvji, un šajā gadījumā nav nekādas nozīmes tam, vai kādam patik vai nepatik viena vai otra sasaukuma deputātu sastāvs. Bet nedrīkstam aizmirst, ka Rīgas osta aizņem salīdzinoši lielu pilsētas teritoriju, tāpat gan ikdienas darbā, gan domājot par nākotnes plāniem ostas darbība nav iedomājama bez pašvaldības klātbūtnes, bez sadarbības ar pašvaldību un pašvaldības infrastruktūras projektiem. Pilsētai pavisam droši ir ļoti svarīga ostas attīstība, un arī ostai ir svarīgi, lai pilsēta līdzdarbotos ostas attīstības projektos. Ar to gribu teikt, ka, tāpat kā līdz šim, arī turpmāk būs vajadzīga savstarpēja sadarbība. Cits jautājums, kā tas juridiski tiks noformēts, bet pie šī jautājuma mums visiem kopā agrāk vai vēlāk būs jāatgriežas,” tā jauno situāciju ostas pārvaldībā komentēja Rīgas brīvdostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ.**

– Līdzšinējā ostas pārvaldības modeli sadarbība starp valsti un pašvaldību tika realizēta ar ostas valdes locekļu starpniecību un jebkura lēmuma pieņemšanā vajadzēja nonākt pie tāda lēmuma, kas apmierina abas puses. Vai tagad jau ir redzamas aprises tam modelim, kā osta sadarbosies ar pašvaldību?

– Praktisko darbību un sadarbību veido cilvēki, tāpēc vispirms ir svarīgi, lai Rīgas domē būtu cilvēki, ar kuriem varētu sadarboties, bet pašlaik pašā Rīgas domē situācija prasa risinājumu. Ir svarīgi saprast, kādā virzienā pilsētas mērs un konkrētais domes sasaukums vispār virza pilsētas attīstību. Es domāju, ka pilsētai tomēr pie ostas lietām ir jābūt.

– Satiksmes ministrija Rīgas brīvdostas pārvaldē kā valsts akciju sabiedrībā tagad realizē valsts intereses. Vai ministrijai ir redzējums un uzstādījumi, ko tā sagaida no Rīgas ostas?

– Satiksmes ministrs Tālis Linkaits ir paudis viedokli, ka būs ostas darbības izvērtējums, un tas ir pareizi, jo tad, ja nav tādas akūtas situācijas, kāda 2019. gada decembrī bija Ventspils brīvdostas pārvaldē un Ventspils ostā, tad, protams, sasteigtiem lēmumiem nav vietas. Ir skaidri jāsaprot, kas un kāpēc jāmaina, tieši tāpat jāapzinās, ko ar šīm izmaiņām varēs panākt. Ir jābūt



Ansis Zeltniņš (no labās), Tālis Linkaits un Andris Purnmalis žurnālistu uzmanības centrā.

skaidri definētam rezultātam, kas jāsasniedz. Šķiet, ka pašlaik nevienam nav īsti skaidrs, kā būtu labāk rīkoties, bet varu teikt, ka Rīgas ostā viss notiek un osta strādā. Būtībā jau ostas pārvaldībā velosipēds nav jāizdomā, tas jau sen ir izdomāts, un juridiskā statusa maiņa faktiski neko nemainīs, jo statuss jau nebūs tas, kas piesaistīs jaunas kravas. Ar statusa maiņu jau kravu neklūs vairāk un stividori kravas neapstrādās divas reizes ātrāk. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka, izņemot ostas valdes sastāva maiņu, nekādu citu pārmaiņu Rīgas brīvastā nav. Bet paziņojumos izskanējušais viedoklis, ka valstij ostās ir bijusi pārāk maza ietekme, kaut nevienu lēmumu nevarēja pieņemt, ja valdes locekļi par to nevienojās, vairāk tika minēts, domājot par Ventspils situāciju.

**– 2019. gada beigās Ventspils ostas sankciju sakarā tika pieminēta iespējamā korupcija arī Rīgas ostā, tāpēc izteicāt bažas, ka tāda negatīva publicitāte var negatīvi ietekmēt Rīgas ostas darbu. Vai šādiem paziņojumiem tiešām ir bijušas kādas negatīvas sekas?**

– Pirmkārt vēlos teikt, ka nekas nesākas un nebeidzas īstermiņā, vismaz ostu biznesā noteikti, un jebkura negatīva informācija atstāj kādu nospiedumu. Ir arī tādas lietas, no kurām nevar izvairīties, un tad ir jautājums, kā tu ar šīm problēmām sadzīvo. Tas, ka diskusijā par Ventspili klāt tika pievilkta arī Rīgas osta, radīja jautājumus daudziem ostas klientiem, kuriem savukārt jautājumus uzdeva sadarbības partneri, akcionāri un bankas, un tie tiešām bija svarīgi jautājumi, kuri prasīja skaidru atbildi, jo runa ir par nopietnām lietām, kas nākotnē varētu ietekmēt viņu biznesu. Rīgas ostai nekādu apdraudējumu



sakarā ar korupcijas riskiem, protams, nav, un mēs pašlaik neesam arī izjutuši kādas negatīvas sekas vai tendences, ko būtu atstājis 2019. gada beigās pauztais viedoklis.

## **EIROPAS FINANSĒTAIS PROJEKTS KRIEVU SALĀ IR NOSLĒDZIES**

– **Krievu salas termināja projekts ir bijis ietilpīgs gan laika, gan finansu ziņā, tāpat tas jau no projekta pirmās dienas ir piedzīvojis visādas batālijas un pat draudus pazaudēt Eiropas finansējumu. Tagad varam būt droši, ka Krievu salas termināja projekts ir veiksmīgi noslēdzies?**

– Eiropas finansētais projekts ir veiksmīgi noslēdzies, visu dokumentāciju esam sakārtojuši un iesnieguši, un tālāk šī informācija jau tiks ievadīta Eiropas informācijas sistēmā. Pēdējie darbi terminālī celtniecības noslēguma stadijā jau tika veikti par pašas ostas līdzekļiem, tāpēc tam ar Eiropas finansējumu vairs nebija nekāda sakara. Projekts ir pabeigts, bet kas nākamajos piecos, desmit vai piecpadsmit gados notiks ar ogļu kravām, to šodien pateikt un garantēt nevar neviens, taču no infrastruktūras viedokļa terminālis ir gatavs strādāt, tieši tāpat, kā gatavi šeit strādāt ir arī stividoru. Te gan jāteic, ka 2019. gadā sakarā ar ogļu termināļu darbības pārcelšanu no labā uz kreiso krastu kompānijas vēl nebija gatavas jaunajā terminālī pārkraut visu kravu apjomu, tāpēc daļa no ogļu kravām, kas nāca uz kompāniju "Strek" un "Rīgas centrālo termināli", tika novirzīta uz Ventspils un Liepājas ostām. Pārcelšanās ir sarežģīts process, kas saistīts arī ar neparedzētām problēmām, tāpēc nācās dažas lietas risināt jau pārcelšanās gaitā.

Vēl gan gribu teikt, ka pats par sevi jaunais un modernais terminālis nav garants ogļu kravu pieaugumam, jo visu diktē tirgus pieprasījums. Taču abas stividoru kompānijas jau tagad ir gatavas strādāt ar pilnu jaudu tajā nozīmē, ka vairs nav jāmeklē papildu risinājumi kravu pārkraušanai, kā tas bija aizvadītā gada nogalē, bet tas arī nenozīmē, ka jau pilnībā ir noslogotas paša termināļa jaudas, te vēl ir gana daudz rezervju.

## **INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTI DAUGAVAS LABAJĀ KRASTĀ**

– **Pēc ogļu kravu aiziešanas no Andrejsalas rajona labais krasts noteikti iegūs jaunus vaibstus?**

– Praktiski viss Andrejsalas rajons ir atbrīvots no kravu apstrādes, tā tiek turpināta Eksportostas ziemeļu daļā. Tā kā atbrīvojušās lielas platības, stividoru meklē citus kravu veidus, ar ko varētu strādāt ogļu kravu vietā.

Kundziņsalas attīstība pašlaik ir, jā, tā var teikt, papīra projektēšanas stadijā, ir vairāki projekti, un mēs skatīsimies, kā tie tālāk attīstīsies. 2020. gadā bez Tvaika ielas pārvada projekta ostai ir vēl vairāki infrastruktūras plāni, kurus



vēlamies realizēt. Plānojam ķerties pie virszemes infrastruktūras, sakārtojot dzelzceļu un autoceļu Kundziņsalā, lai to padarītu atbilstošu mūsdienu industriālās zonas prasībām un standartiem. BCT konteinerterminālis 2020. gada pirmajā pusē uzstādīs lielo konteinerceļni, kas dos papildu iespējas gan apstrādāt lielākus kuģus, gan arī ātrāk tos apkalpot. Paralēli tiek risināts jautājums par piestātņu pagarināšanu, kā arī par to, lai Kundziņsalas dzelzceļa mezgls kļūtu par pilnvērtīgu dzelzceļa Krasta staciju, kuras infrastruktūras īpašnieks būs osta, bet pārvaldītājs "Latvijas dzelzceļš".

## **VISU VAR RISINĀT SARUNU CEĻĀ**

**– Vēsturiski ostai ar apkaimju iedzīvotājiem nav bijušas tās labākās attiecības, bet pēdējā laikā šķiet, ka panākts tāds kā pamiers.**

– Pēc manas sapratnes ar apkaimju iedzīvotājiem nav jākaro, bet tas gan nenozīmē, ka visos jautājumos mums būtu vienādi uzskati un vienmēr viedokļi sakristu. Tā nav, un tā arī nekad nebūs, jo pārstāvam dažādas intereses, taču vienmēr būs jāmeklē kompromiss. Taču atšķirībā no tā, kā bija kādreiz, kad komunikācija starp ostu un ostas apkaimju iedzīvotājiem nebija nekāda, mēs spējam komunicēt un cenšamies runāt ar visiem, kas dzīvo pie ostas. Tāpat cenšamies gan saprast viņu vajadzības, gan uzklausi viedokļus, gan stāstīt, ko ostas vēlas darīt, kas ostai ir svarīgi. Mēs meklējam saskares punktus, jo visi lieliski saprot, ka dogmatiski strīdi ne pie kā laba noved, un, ja strīda vai tiesāšanās rezultātā kāds projekts paliek nerealizēts, tad tam visam nav bijusi jēga. Situācijas mēdz būt dažādas, un arī cilvēki mainās, nāk jauna paaudze, kura uz lietām raugās savādāk, jo reizēm osta var palīdzēt risināt arī iedzīvotāju problēmas. Protams, ir arī pret ostu negatīvi noskaņoti cilvēki, bet mēs esam atvērti sarunām, taču paturot prātā, ka osta tomēr ir un paliks industriāla zona, un ar to būs jārēķinās.

Martā Rīgas osta uzņems BPO, kuras biedrs esam, un jau tagad ir skaidrs, kas būs tie svarīgākie jautājumi, par kuriem diskutēs Baltijas reģiona ostu pārstāvji. Uzmanības centrā noteikti būs pasaules tirdzniecības un ekonomikas jautājumi, viss, kas saistīts ar Krievijas politiku un to, kādu iespaidu tā atstās uz Baltijas jūras reģionu. Noteikti tiks diskutēts par klimata pārmaiņām un tehnoloģiju ietekmi uz kravu transportēšanu un apstrādi, jo osta tomēr ir nozīmīgs industriāls punkts, kurā satiekas gan ražošana, gan pārvaldājumi, tai skaitā arī fosilie, tieši tāpēc osta noteikti būs klimata pārmaiņu jautājumu lokā, tāpat svarīgi būs kibernetikas jautājumi. Mūsdienu osta ir ļoti daudzpusīga, tāpēc arī jāmeklē atbildes uz visiem šiem jautājumiem. ■

Anita Freiberga



# NEMAINĪGS PALIEK ATTĪSTĪBAS PROGRAMMĀ APSTIPRINĀTAIS VIRZIENS

Šogad Rīgas ostai jubileja – 820 gadu, pati Rīga 820 svinēs vēl tikai nākamajā gadā. Rīgas brīvostas pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ diezgan skumji atzina, ka plašāka Rīgas ostas svētku svinēšana, kas parasti notiek Rīgas pilsētas svētku laikā, šogad izpaliks. Covid-19 ienesis savas korekcijas, lai gan gada sākumā vēl nekas neliecināja, ka vajadzēs strādāt ārkārtējas situācijas apstākļos.



Ansis Zeltiņš.

“Covid-19 ieviesa korekcijas ne vien svētku rīkošanas plānos, bet arī ikdienas darbā,” saka Ansis Zeltiņš. “Kopumā cilvēki ir mazliet piezemējušies, no darba kārtības pagaidām ir noņemti arī bezgalīgie komandējumi un cilvēku pārvietošanās, bez kuras lielā mērā var arī iztikt, un nebūt nav tā, ka tāpēc kaut kas būtu apstājies. Tas virpulis, kas bija sagriezies, lielā mērā attiecās arī uz biznesa un lietišķo vidi. Komandējums turp, komandējums šurp, it kā visur noteikti vajadzētu braukt, bet, ja uz visu paraugās no praktiskās puses, tad lielu daļu jautājumu var atrisināt, nekur nebraucot, to var *kancelēt*, un Covid-19 to lieliski ir pierādījis. Tagad par ikdienas praksi





kļuvušas attālinātas sapulces, ko arī turpmāk saglabāsim, jo reizēm, lai piedalītos sapulcē, cilvēks ir spiests tērēt neadekvāti daudz laika, lai nokļūtu konkrētajā vietā un pēc tam atkal atpakaļ. Reizēm šādu sapulču sausais atlikums ir tikai ceļā veltīgi notērētais laiks. Attālinātās darbības laikā mēs esam apzinājuši vājās vietas. Piemēram, ostas kritiskās rīcības plāns pamatā ir bijis koncentrēts uz ārkārtējiem gadījumiem, ja kaut kas uzsprāgst vai deg, tātad vairāk uz avārijas situācijām, bet Covid-19 laikā nācās piedzīvot pavisam cita rakstura ārkārtas situāciju. Pirmkārt tas attiecas uz ostas kapteiņdienestu, kam jāstrādā 24/7 režīmā arī Covid-19 apstākļos. Ir virkne kompetenču un kvalifikāciju, kur kapteiņdienesta speciālistu vietā tā vienkārši nevar paņemt nevienu citu. Nedod dievs, ja kāds no kapteiņdienesta speciālistiem saslimst, bet pārējos ieliek karantinā, tad Kuģu vadības centra darbība apstājas, un tad apstājas arī kuģu satiksme ostā. Ostas darbs ir paralizēts, bet nekas nav uzsprādzis vai avarējis, vienkārši nav, kas nodrošina procesu. Kā šādos apstākļos organizēt darbu, tas ir ļoti nopietns jautājums. Kapteiņdienestā ieviesām stingrus noteikumus, kuģu satiksmes operatorus pilnībā norobežojām no ārpusaules. Nevienam, tai skaitā arī pārvaldniekam, Kuģu vadības centrā nav ko darīt, bet maiņas sakārtojām tā, lai norobežotu jebkuru saskarsmi, un kapteiņdienests stingrā režīma apstākļos izturēja. Pagaidām gan neesam apkopējuši informāciju, bet man nav ziņu par to, ka ne tikai ostas pārvaldē, bet arī visā ostā kāds būtu saslimis ar koronavīrusu.”

**– Mēs esam pieraduši visu izteikt skaitļos un uzskatām, ka arī situāciju ostā vislabāk raksturo kravu apgrozījuma pieauguma vai krituma procenti. Pirmajā pusgadā kravu kritums Rīgas ostā ir bijis ievērojams. Vai tas ostas pārvaldniekam liek satraukties?**

– Es uz to skatos mierīgi, pat optimistiski. Lai gan kritums, protams, ir acīmredzams, ja paanalizē, kuru kravu grupu skāris vislielākais neto kravu sarukums, tad redzam, ka tās ir ogļu kravas, bet tas nevienam nav pārsteigums. Tas vispirms jau ir ģeopolitisks jautājums, arī ekonomisks, saistīts ar ogļu cenu kritumu tirgū, kad apmēram pēdējo septiņu astoņu mēnešu laikā tā ir vēsturiski zemākajā punktā. Kravu īpašnieki šo kravu netaisīti tirgū, gaidot labākus laikus, un tas nenoliedzami bremzē ogļu tirgus aktivitāti. Ir sakrituši vairāki apstākļi, kas ietekmē tirgu un, protams, arī ogļu kravu apgrozījumu Rīgas ostā. Ja salīdzina ar 2019. gadu, tad šis apjoms ir nokritis aptuveni četras reizes, kas ir apmēram viena ceturtdaļa no ostas kravu apgrozījuma, un absolūtajos skaitļos šāds kritums ostai ir liels un būtisks. Tagad visi ir satraukti, bet, godīgi sakot, tā polemika, kas notiek sabiedrībā, arī ir visai dīvaina: ja ogles ir, tas ir slikti, jo tā ir vidi piesārņojoša krava, bet, ja ogļu nav, arī slikti, jo, redziet, kritas ostas rādītāji. Varbūt vajadzētu tikt skaidrībā, ko tad mēs isti gribam? Jau stājoties ostas pārvaldnieka amatā, paudu savu nostāju: tik, cik ogļu būs, mēs tās Rīgas ostā krausim. Arī spriedze par piesārņojošajām kravām no Daugavas labā krasta un pilsētas centra ir noņemta. Ogles ir pārcēlušās uz Krievu salas termināli



Ogļu kravas Krievu salas terminālī 2020. gada jūlijā.

Daugavas kreisajā krastā, kas ir moderns un videi maksimāli draudzīgi aprīkots. Gadījumā, ja ogļu pavisam nebūs, Krievu sala ir piemērota visplašākā spektra kravu apstrādei, noslogojot un izmantojot esošo infrastruktūru

Bet, no otras puses, nav jau tā, ka Rīgas osta turas tikai uz oglēm un nekā cita šeit nav. Īpaši gribu uzsvērt, ka ļoti būtisks ir pārējo kravu segments, jo īpaši kokmateriālu kravas, un pozitīvākais ir tas, ka tās ir vietējās kravas, eksports, kam gadu griezumā ir bijusi tendence pieaugt. Un tieši stabila krava ostai ir daudz būtiskāka. Statistika liecina, ka arī konteineru apjoms pirmajā pusgadā ir nedaudz krities, bet Covid-19 laiks konteineriem nav bijis tas labākais, jo dažādu ierobežojumu dēļ mazinājās patēriņš. Bet, ja salīdzinām, kas ar konteineriem noticis citās pasaules ostās, piemēram, pie mūsu tuvākajiem kaimiņiem lietuviešiem, redzam, ka Klaipēdas “Smelte” terminālī konteineru kritums ir bijis trīsdesmit procentu robežās, mums tas ir seši septiņi procenti, tāpēc varu teikt, ka mēs esam bijuši stabili.

**– Ar ko būtu skaidrojama tik liela atšķirība dažādās ostās vienas kravu grupas ietvaros?**

– Ostas atrodas dažādās situācijās, tāpēc reizēm ir grūti un ne vienmēr pats pareizākais ir salīdzināt ostu kravu apjomus. Piemēram, Somijā ir liels vietējo konteinerkravu apjoms, bet mums konteineri pamatā ir tranzitkravas no Krievijas, tāpēc arī tirgus ietekme uz šīm kravām ir ļoti atšķirīga. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka mēs ļoti priecājamies par vietējās izcelsmes kravām, jo tās mēdz būt stabilas un vairāk prognozējamas. Piemēram, 2019. gads bija graudu kravu rekorda gads, un eksperti uzskata, ka arī šogad būs laba graudu raža, un mēs to gaidām ar lielām cerībām.



**– Tas nozīmē, ka arī osta ir ieinteresēta, lai mūsu lauksaimniekiem būtu bagāts ražas gads?**

– Domāju, ka tā ir vispareizākā pieeja, vēl jo vairāk, ņemot vērā, kā pasaulē mainās enerģoresursu pieprasījums, kas ietekmē fosilo kravu plūsmas un ostas kravu apgrozījumu. Problēma jau vienmēr ir bijusi ap-



Rīgas brīvosta sagatavojusies graudu kravu uzņemšanai.

stāklī, ka šodien kravu apjoms var būt liels, bet ilgtermiņā neviens to nevar garantēt un pat prognozēt. No ostas attīstības viedokļa, domājot ilgtermiņa kategorijās, mēs vienmēr esam likuši akcentu uz stabilām lietām, kas mūsu gadījumā ir koki un graudi, vēl jo vairāk tāpēc, ka šajā tirgus segmentā ir daudz vietējo spēlētāju un daudz virzienu, plus vēl kravas, kas nāk tranzītā.

Pavisam nesen Rīgas brīvostā atklāta jauna *ro-ro* līnija, ko nodrošina zviedru kompānija ar nelielu prāmi, bet satiksme ir regulāra, tāpēc gribu teikt, ka Rīgas brīvosta strādā, un ostas tālākās attīstības tendences nemaz nav tik bēdīgas.

**– Viens no darbības atskaites punktiem un darbības izvērtēšanas pamats ir ostas attīstības plāns. Kā jums izdodas virzīties uz priekšu, ievērojot nospraustos uzdevumus un pildot attīstības stratēģijas plānu?**

– Izpildīt tieši tā, kā ierakstīts plānā, neizdodas gandrīz nekad, jo viss plūst un viss mainās, piedevām šogad savu ietekmi atstāj arī Covid-19. Jau tagad droši var teikt, ka tā, kā bija, nebūs vairs nekad, bet vieta nekad nepaliek tukša, nāks citas kravas un būs citi kravu transportēšanas virzieni. Jau izstrādājot attīstības plānu, cieši turējāmies pie principa, ka tas nav akmenī cirsts un nemaināms, ka tā nav dogma, bet ir iespējama elastīga pieeja, ņemot vērā reālo situāciju, jaunas iespējas un jaunus tirgus noteikumus, jo nedrīkst būt tā, ka pēc astoņiem gadiem pēkšņi nākas secināt, ka reālajā dzīvē viss ir pilnīgi savādāk un plānā ierakstītajam ar to nav nekāda sakara. Attīstības plāns

## UZZĪNAI

6. jūlijā Rīgas ostā pie SIA "Man-Tess tranzīts" prāmju piestātnes pirmo reizi pienāca jaunās kravu pārvadājumu līnijas "Baltic Link" prāmis "Midas", kas uzsāka regulārus kravas autotransporta pārvadājumus starp Rīgu un Okselosundas ostu Zviedrijā. Prāmis katru nedēļu veiks trīs reisos no Rīgas: otrdienās, ceturtdienās un svētdienās. Līnijas "Baltic Link" operators ir Zviedrijas kuģniecības kompānija "Wagenborg Shipping Sweden AB", kas ar jauno līniju "Baltic Link" paplašina savu *ro-ro* prāmju līniju tīklu Baltijas jūrā.



ir tikai pamats virzībai uz priekšu, bet katru gadu no jauna izvērtējam jaunās tendences tirgū, kas liek tām elastīgi pielāgot darbību. Visticamāk, ka pēc desmit gadiem, salīdzinot ostas rādītājus ar attīstības plāna ierakstiem, attīstība būs bijusi pavisam savādāka.

– **Rīgas brīvostai liels plus ir brīvo teritoriju rezerves, ir vieta attīstībai.**

– Diezgan konkrēti esam ķērušies klāt brīvajām ostas teritorijām, lai saliktu precīzus nosacījumus, ņemot vērā attiecīgās vietas specifiskās iespējas. Šoreiz mūsu politika ir atšķirī-

ga, mēs nepiedāvāsim brīvu teritoriju vispār, bet iespējamiem investoriem piedāvāsim pavisam konkrētu platību konkrētām darbībām. Jau esam izvērtējuši un noteikuši prioritārās zonas, un Spilves pļavu niedrājs, protams, pašlaik nav prioritāšu sarakstā.

Spilves pļavu attīstība ir tālākas nākotnes plāns. Lai teritorijas varētu piedāvāt investoriem, svarīgi saprast, kādas ir tehniskās iespējas šeit veidot loģistikas infrastruktūru, kā arī izstrādāt mūsu pašu vīziju par šīs teritorijas attīstību nākotnē. Spilves pļavu ģeodēziskā izpēte un attīstības vīzijas izstrāde Rīgas ostai ir nozīmīgs solis investīciju piesaistes jomā.

– **Bet daudzus gadus tieši Spilves pļavas investoriem tika piedāvātas kā iespējami gardākais kumoss.**

– Osta domar par Spilves pļavu iespējamo attīstību arī tagad nav zaudējusi, tur noteikti ir liela kapacitāte un ostas attīstības rezerves nākotnē, bet jāsaka atklāti, ka pašlaik, gan no ekonomiskā aspekta raugoties, gan no transporta loģistikas viedokļa es īsti neredzu iespēju, ka Latvijā varētu ienākt kāds liela mēroga spēlētājs, kurš vienā piegājienā apgūtu visu Spilves pļavu teritoriju. Piedevām Latvijā attīstīt lielu projektu ir problemātiski arī no cilvēku



attieksmes viedokļa, jo lielākā daļa no iespējamajiem lielajiem projektiem ir noairēta, tauta visam saka: nē, mums to nevajag.

**– Lai gan ostas pārvalde pagaidām pati kravas nekrauj, tieši ostas pārvaldniekam, visticamāk, nākas atbildēt uz amatpersonu neērtajiem jautājumiem par reālajiem ostas rādītājiem. Cik stingrā sazobē ostas pārvalde strādā ar ostas uzņēmumiem un kā nākotnē varētu mainīties ostas pārvaldes un uzņēmēju attiecības?**

– Pašlaik ir diezgan nenoteikta situācija saistībā ar Satiksmes ministrijas izsludināto ostu pārvaldības modeļa maiņu, liekot akcentu uz pašu ostas pārvaldi, kas pēc reorganizācijas būs komercsabiedrība ar iespējamu biznesa darbību. Kapitālsabiedrība ir uzņēmums, kuram tikai loģiski būtu jānodarbojas ar biznesu un jāpelna, bet, ja dibināmās komercsabiedrības statūtos ieliek punktu, ka tā ar biznesu nedrīkst nodarboties, tad ir jautājums, kāda jēga mainīt esošo pārvaldes modeli?

**– Kā reāli viss attīstīsies, ja ostas pārvalde, kas ir atbildīga par infrastruktūras uzturēšanu, drošību un kuģošanas drošību, sāks nodarboties ar uzņēmējdarbību? Kā šādā situācijā varētu reaģēt uzņēmēji?**

– Ostas uzņēmēji būs sapīkuši, un patiesībā viņi jau tagad ir sapīkuši. Šis ir viens no tiem karstajiem kartupeļiem, ko tagad cilā un valsta visos līmeņos, sākot no Liepājas un beidzot ar Rīgu. Valsts tiesības ir definēt savas intereses, bet būtiskākais tomēr ir saprast, kurp mēs ejam, ko mēs vēlamies panākt un sasniegt.

**– Kā Rīgas brīvostas pārvaldnieks esi piekritējs tam, ka ostas pārvalde nodarbojas ar uzņēmējdarbību?**

– Ja tev ir liels kuģis, tu nevari ar to neapdomīgi manevrēt, jo šis kuģis nemaz nav spējīgs veikt kādus ļoti straujus manevrus, taču tad, kad lielais kuģis sāk griezties, tu to vairs nevari apturēt un dabūt atpakaļ. Tā kā osta ir diezgan fundamentāla lieta, es tēlaini vēlējos aprakstīt ostas darbības līdzību ar liela kuģa manevrētspēju, ja tās darbības principus maina bez izvērstas argumentācijas. No valsts stratēģisko interešu viedokļa raugoties, skaidri ir jādefinē, ko valsts no ostas vēlas iegūt, un šīm interesēm ir jābūt izvērtētām un precīzi notēmētām – ja mēs dosimies šajā virzienā, tad mēs nonāksim tur un tur. Ja nākamos desmit gadus ar šo kuģi braucam šajā virzienā, tad pēc šiem desmit gadiem mēs nonāksim konkrētā vietā. Ostas pārvaldības modeļi pasaulē ir dažādi. Piemēram, mūsu kaimiņiem igauņiem ir visekstrēmākais variants, jo Eiropas kontinentālajā daļā viņiem ir vienīgā pilnīgi privātā



“WL Termināls” stabili notur kokmateriālu kravu apgrozījumu.



Sillamē osta, kur, sākot ar pārvaldi un beidzot ar biznesu, viss ir privāts. Tad ir Tallinas osta, kas daļēji ir privatizēta, kotējot savas akcijas biržā. Igaunij iet pilnīgi atšķirīgu ceļu no citām ostām, bet pateikt, ka tas ir ideāli pareizais ceļš, protams, nevar, un tas nebūtu pareizi. Katrā valstī ir atšķirīga situācija, atšķirīgs redzējums par darbību un attīstību, bet osta taču nav pārceļama, tā atrodas šeit, šajos apstākļos, kādos esam mēs. Rīgas osta te atrodas jau 820 gadus, mūsu valsts ir ar savu vēsturi, ar ostas attīstības vēsturi, iespējām un tradīcijām, ar biznesa vēsturi, tāpēc vienā dienā nevar ņemt un pateikt: viss, no rītdienas mēs strādāsim pēc tās vai citas valsts likumiem, jo tie ir labāki. Ja paskatāmies kaut vai uz Igaunijas leņķemumu dienestu, mēs varam paziņot, ka no rītdienas, lūk, tieši tā mēs vēlamies iekasēt nodokļus! Bet tas taču nav iespējams, ja netiek mainīta visa likumdošana, viss likumdošanas rāmis, bet, ja neesam gatavi to darīt, tad mēģināt kaut ko pielāgot mūsu vajadzībām nav iespējams. Nevar pateikt, ka mums zupā garšo tikai kartupeļi, jo bez visām pārējām zupas sastāvdaļām tie būs tikai vārīti kartupeļi, tie garšos pavisam savādāk.

**– Lietuva, raugoties uz Latvijas ostu iespējamām pārmaiņām, droši vien tagad berzē rokas, jo tā savu izdevību garām nelaidīs.**

– Tā noteikti ir, bet latviešiem jau nevienu citu nemaz nevajag, lai paši ar sevi ņemtos. Paši savā sulā vārās, paši rada problēmas, tāpēc, no leišu pozīcijām skatoties, viņiem šis ir izdevīgs brīdis, un, jo ilgāk mēs kulsimies, jo viņiem labāk. Lietuva noteikti var aplaudēt, ka Latvijā atkal valda neziņa un bizness kopā ar investīcijām iepauzē vai skatās uz cita reģiona pusi.

**– Vai var tā notikt, ka kādas kravas no mūsu ostām tiek novirzītas uz Klaipēdu?**

– Ja arī tā notiks, tad nav ko ap šo problēmu *ieciklēt*. Ja var kaut ko pagriezt atpakaļ, tad to vajag darīt, ja nevar, jādzīvo tālāk un jādomā, kā piesaistīt jaunas kravu grupas. Mūsu lielākā problēma ir tā, ka *ieciklējami* uz to, cik slikti ir, un ap to radām vēl lielāku burbuli, nemēģinot meklēt izeju. Lietuvieši ar savu zināmā mērā pat nekaunības devu spēj panākt sev vēlamo. Cepuri nost, viņi spēj savas iekšējās nesaskaņas un problēmas nolikt malā brīžos, kad jāaizstāv Lietuvas intereses, bet mēs savu netīro veļu izkaram visas pasaules apskatei, savā starpā sarejamies, sakašķejamies un tad brīnāmies, kā mums neiet.

**– Lai gan esam lepnī, ka mums ir trīs lielas ostas, varbūt Lietuva ar savu vienu Klaipēdas ostu ir iegruvēja, jo visa uzmanība tiek koncentrēta vienuviet?**

– Tam, ka Latvijas ostu starpā pastāv konkurence, ir loģisks izskaidrojums. Ir uzņēmēji, kas strādā visās trijās ostās un kas strādā vienā ostā, bet jāsaprot, ka uzņēmēji savā starpā konkurē, tāds ir bizness. Lietuviešiem ir viena osta, un visi uzņēmēji savā starpā konkurē vienas ostas ietvaros, bet kravu virziens ir un paliek viens.



Krievu salas terminālis.

**– Pieņemsim, ka notiek ostu pārvaldības modeļa maiņa. Ko šo pārmaiņu rezultātā iegūst mūsu trīs ostas? Vai tas nozīmē, ka nākotnē, piemēram, var domāt par kopīgu resursu izmantošanu ostas pakalpojumu sniegšanā?**

– Jauns juridiskais modelis nākamajā dienā ostas darbībā neko nemainīs. Var mainīt likumu, nodibināt komercsabiedrību, iecelt valdi un padomi, bet ko tas pēc būtības mainīs? Tas taču nenozīmē, ka nākamajā dienā atnāks jaunas kravas vai osta sāks strādāt labāk, lai gan neviens nav definējis, ko nozīmē strādāt labāk. Tā ir līdzība par jau pieminēto kuģi – kurp mēs vēlamies to pagriezt?

**– Varbūt Satiksmes ministrijai kuģa maršruts ir nosprausts?**

– Tas nu ir jautājums, uz kuru nevaru atbildēt, jo man nav izdevies dzirdēt jēdzīgu skaidrojumu, tāpēc īsti nesaprotu, kāds ir tas stratēģiskais mērķis. Latvija ģeogrāfiski atrodas te un ne citur, osta ir pārkraušanas punkts, kur krava maina tālākās transportēšanas veidu, un te ir arī kādas iespējas ražot, pakot un radīt pievienoto vērtību. Un nav daudz variantu, lai tās vai citas kravas ietu caur Rīgas ostu, jo mēs to nevaram pārcelt uz citu, iespējams, izdevīgāku vietu. Mēs varam vien ostas darbību pārcelt tālāk no pilsētas centra. Kravu plūsmu pamatā nosaka trīs fundamentālas lietas. Pirmā ir iekšējais patēriņš, tātad imports un eksports, tas pamatā ir lielajās un blīvi apdzīvotajās valstīs, kur valsts patērē lielu visdažādāko preču apjomu. Ja mēs nosacīti apvilktu 500 kilometru apli apkārt, piemēram, Roterdamai, tad šajā aplī būtu liels skaits Eiropas iedzīvotāju, bet, ja mēs tādu pašu apli apvelkam apkārt Rīgai, tajā ietilpst ļoti daudz ostu, bet ļauzu ir gaužām maz, un nav ticams, ka pārskatāmā nākotnē te kaut kas varētu mainīties, un tā ir realitāte. Otrā lieta ir ģeogrāfiskā atrašanās vieta, kur ir jēga akumulēt



kravu, un klasisks piemērs ir Singapūra, kur ar kuģiem kravu atved un ar kuģiem aizved un izplata reģionā. Pašai ostai ar visu to ir maz sakara, ja nu vien tas, ka par vienu kravu divreiz tiek iekasētas ostas nodevas, bet ostai nav jādomā ne par autoceļu tīkla attīstību, ne arī par dzelzceļa kapacitāti un tarifiem. Trešā lieta ir liela ražotne reģionā, kas ģenerē kravas. Te kā piemēru var minēt gan Amsterdamu, gan Roterdamu, kur pašā ostā atrodas milzīgas naftas pārstrādes rūpnīcas, kas pašas rada ievērojamu kravu apjomu gan kā produktu, gan kā izejvielu. Baltijas jūras reģionā varbūt šajā kategorijā var pieminēt Novopolocku, bet domāt, ka kaut kas tāds varētu izveidoties arī pie mums, būtu diezgan naivi.

### **– Tāds sapnītis ir visai utopisks.**

– Tāpēc arī ir jāapzinās mūsu realitāte, ka mums paliek tranzīts, kura virziena diemžēl ietekmēt nav mūsu spēkos. Tā kā esam lielceļu krustpunktā, varam vien būt tādi kā lielceļu laupītāji, tāpēc mums ir jāstrādā uz Baltkrieviju, Ukrainu, tālāk jau uz Ķīnu.

### **– Bet arī Ķīna ir visai tāla vīzija.**

– Tāla, protams, un mēs, visas ostas kopā, ķīniešiem esam tikai tāds neliels punkts kartē, bet nākotnē kaut kas arī no Ķīnas var atnākt un noteikti atnāks, bet tad ir jautājums: ko mēs, izmantojot savu atrašanās vietu, būsim paguvuši uzraudzēt, izveidot un kādus pakalpojumus varēsīm piedāvāt?

Apzinoties visas trīs manis pieminētās fundamentālās lietas, valsts arī izvirza noteiktu mērķi, kas jāsasniedz. Ja mēs redzam, ko vēlamies un varam sasniegt, un, lai to izdarītu, tiešām vajag mainīt ostas pārvaldības modeli, tad tas ir jādara. Varam jau tukši runāt par vienota piedāvājuma milzīgajām potencēm, bet ir jāapzinās, ka varam piedāvāt tikai to, kas mums reāli ir – Latvijas tranzīta koridoru un Latvijas ostas, bet tad mums ir jāspēj pamatot, kāpēc tieši mūsu pakalpojumu vajadzētu izvēlēties, kāpēc nākt uz Latviju, nevis iet uz Lietuvu, Igauniju vai Poliju? Un pievilcīgu pakalpojumu nav iespējams nodrošināt tikai ar ostas kapacitāti vien, ir nepieciešama piedāvājumu pakete, kur jau šodien vajadzēja būt izpildītam ļoti nopietnam valsts mājas darbam.

### **– Ostu analītiķi pasaulē pēta un mēģina prognozēt, kāda būs ostu darbība pēc Covid-19. Pamatā dominē viens maģiskais termins – digitalizācija.**

– Digitalizācija bija aktuāla pirms un turpinās būt aktuāla arī pēc Covid-19. Ir virkne jautājumu, kas īpaši aktualizējās pandēmijas laikā, un vispirms jau tas attiecas uz teorētisko zināšanu izmantošanu reālajā praksē, un īpašos apstākļos cilvēks ir spiests pielāgoties šiem apstākļiem.

### **– Domājot par ostas tālāko darbību, arī par iespējamo kravu kritumu, kura būtu tā sarkanā līnija, zem kuras kravām nokrītos ostas attīstība būtu apdraudēta?**

– Atšķirībā, piemēram, no dzelzceļa, kur darbības pamatā tiešām vislielākā nozīme ir pārvadāto kravu apjomam, osta tomēr ir ļoti elastīga vienība. Kravu





krituma un Covid-19 radīto ierobežojumu kontekstā Rīgas brīvostas valdē kopā ar speciālistiem esam diskutējuši un analizējuši esošo situāciju. Nelielam piemēram: Liepājas osta gadā pārkrauj astoņus miljonus tonnu kravas, un ir jautājums, ja arī Rīgas ostas kravu apgrozījums nokristos līdz astoņiem miljoniem tonnu, vai tāpēc osta vairs nestrādātu? Osta taču nepazustu, vien jautājums, ko tas mainītu un kā vajadzētu koriģēt ostas attīstības plānu? Ja ievērojami samazinātos kravu apjoms, tad tas noteikti ietekmētu cilvēku skaitu, uzņēmumu daudzumu, noteikti arī teritorijas izmantošanu, bet pati osta jau nekur nepazustu. Mūsu pašreizējais aprēķins 2020. gadā ir 26 miljoni tonnu, kas pret pagājušo gadu, protams, ir būtisks kritums, un lielāko procentu veido ogles, tomēr arī kravu kritums nebūt nenozīmē, ka mēs vairs nedomātu par investīcijām ostas infrastruktūras projektos. Mēs domājam par attīstību, un tas ir loģiski un normāli. Rīgas brīvosta no valsts nav lūgusi palīdzību, jo mēs ar savām finansēm un kredībspēju simt procenti galā tiksim paši.

**– Visas darbības pamatā ir finanšu portfelis – ir vai nav nauda attīstībai.**

– Tieši tāpēc mēs ļoti izsvērti raugāmies uz visiem ieguldījumiem. Ja attiecīgajā vietā nenotiek intensīva attīstība, tad šajā vietā arī investīcijas, piemēram, padziļināšanas darbiem nav nepieciešamas. Jau krīzes sākumposmā izvērtējām savu investīciju plānu un dažus projektus esam pārcēlušī uz vēlāku laiku, lai izveidotu ostai tādu kā drošības spilvenu, tomēr ir projekti, kurus turpinām, lai stiprinātu mūsu konkurētspēju. Tāda, piemēram, ir Kundziņsalas autotransporta savienojuma izbūve, tā sauktais Tvaika ielas pārvads, kurā tiek ieguldīts arī ES līdzfinansējums, kas uzliek zināmas saistības. Nemainīgs paliek attīstības programmā iepriekš apstiprinātais virziens: turpināsim modernizēt sauszemes infrastruktūru, arī iekšējos autoceļus un dzelzceļu, remontēsim piestātnes un, protams, turpināsim ostas procesu digitalizāciju. Šis būs tāds piesardzīgāks gads, kas liek mums nopietni sekot procesiem pasaulē. Es negribētu būt pārāk optimistisks savās prognozēs, bet esmu pārliecināts, ka dažādos kravu segmentos tirgū ir arī pozitīvas tendences.■

Anita Freiberga



## OSTU PROFESIONĀLI RĪGĀ DISKUTĒ PAR DIGITALIZĀCIJU, "VIEDO OSTU" UN NOZARES NĀKOTNI

2020. gada 4. un 5. martā Rīgas brīvdostas pārvaldē pulcējās Baltijas jūras ostu organizācijas (*Baltic Ports Organization*, BPO) pārstāvji, lai konferencē "Ports 4.0" diskutētu par ostu digitalizāciju, kā arī izaicinājumiem un iespējām, ko rada tehnoloģiju un inovāciju ienākšana ostu ikdienā. Tā šogad bija jau otrā Baltijas ostu organizācijas tehnoloģiju konference, kas šoreiz tika organizēta sadarbībā ar Rīgas brīvdostas pārvaldi.

### UZZIŅAI

"Ports 4.0. Conference" rīko Baltijas ostu organizācija, kurā apvienojušās 47 Baltijas jūras valstu ostas ar mērķi veicināt reģiona ostu ilgtspējīgu attīstību, tā paugstinot Baltijas jūras reģiona kopējo konkurētspēju.

Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, uzrunājot klātesošos, uzsvēra reģiona īpašo lomu jauno tehnoloģiju attīstības jomā: "Baltijas jūra ir viena no noslogotākajām kuģošanas vietām uz mūsu zemeslodes. Tās krastos ir vairāk nekā 200 ostu, kas ik gadu apkalpo ap 300 tūkstošiem kuģu un pārkrauj ap 900 miljoniem tonnu visdažādāko kravu, vienlaikus ģenerējot milzu apjomu informācijas un datu. Tādējādi Baltijas jūras reģions var kļūt par unikālu testēšanas lauku viedo tehnoloģiju risinājumiem ostu un kuģošanas nozarē."

Klātesošos uzrunāja arī BPO ģenerālsekretārs Bogdans Oldakovskis. Konferences gaitā daudz tika diskutēts par to, ko īsti nozīmē "viedā osta" un vai digitālo tehnoloģiju ieviešana, procesu pilnīga automatizācija un 5G risinājumi viennozīmīgi nodrošina ostu konkurētspējas celšanos un ilgtspējīgu nākotni. "Jebkura osta var kļūt par "viedo ostu", jo dati ir visur un paver milzu iespējas. Taču jauno tehnoloģiju ieviešana nav pašmērķis. Ceļš uz "viedo ostu" primāri nozīmē saprast, kad, kā un kur viedie risinājumi ir lietderīgi," uzskata konferences moderators un kompānijas INFORM mārketinga vadītājs Metjū Vitmeiers. Līdzīgu viedokli pauž Ričards Mortons, Starptautiskās ostu informācijas sistēmu asociācijas (IPCSA) ģenerālsekretārs: "Galvenais jautājums, uz kuru šodien jāatbild ostu kopienai: kāpēc mums nepieciešamas jaunās tehnoloģijas un viedie risinājumi ostās? Procesam jāsākas no biznesa vajadzībām, kas virza uz priekšu tehnoloģijas, nevis otrādi".

"5G Techtritory" programmas direktors Neils Kalniņš sniedza redzējumu par digitālo Baltijas jūru, uzsverot 5G tehnoloģiju komercializācijas nozīmi reģiona digitalizācijas procesā.

Rīgas brīvdostas prezentācijas centrā bija ostā īstenotie digitālie risinājumi, ar kuriem iepazīstināja Deniss Bickovs. Kā pēc konferences atzina tās



dalībnieki, Rīgas osta jau ir spējusi iedzīvināt dažādas interesantas iniciatīvas, piemēram, kompānijas "Latvijas mobilais telefons" un "T-Systems" (*Deutsche Telekom Group*) pilotprojektu par dinamisku laika rezervēšanu viedajos centros, kad kravas automašīnas, izmantojot lietotni vai informācijas displeju transportlīdzeklī, savlaicīgi rezervē laiku ostas robežas šķērsošanai.

Jauno tehnoloģiju ieviešanas pionieris Rīgas brīvostā ir "Baltic Container Terminal" (BCT). Jau 2012. gadā BCT ar Eiropas Savienības fondu atbalstu ieviesa datorizētu dzelzceļa un jūras kravu apstrādes kontroles sistēmu, kas ļauj ievērojami vienkāršot konteineru saņemšanas un nodošanas procedūru. Jaunā integrētā sistēma samazina saimnieciskās darbības izmaksas, palielina caurlaides spēju un drošību, kā arī atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām. Šeit darbojas modernas termināļa operācijas sistēmas, tieši tādas pašas kā daudzos modernākajos pasaules konteinertermināļos, kas ietver arī kuģu, dzelzceļa un autotransporta iepriekšējās pieteikšanas un aprites moduljus, tai skaitā automatiskā vārtu operētājsistēma uz NAVIS N4 platformas. Darbojas optiskā zīmju nolaišanās sistēma un pa jūru un sauszemi termināli ienākošie konteineri tiek fotografēti. Lai gan kravu apjoms pieaug, mašīnu rindas un nevajadzīga drūzmēšanās te nav vērojama, izveidotās sistēmas ļauj izvairīties no sastrēgumiem, jo ir rindu regulēšanas iespējas. Jaunās sistēmas palīdz veikt pareizu laukuma plānošanu, pareizu kuģu plānošanu, kas veicina apstrādes ātrumu, palīdz ietaupīt degvielu un darba stundas. BCT ir ieviesta unikāla sistēma – kuģu modulis. Uz ostu celtniem novietoti informācijas dēvēji, kas ļauj no visām pusēm nofotografēt kravu un informāciju automatiski ievadīt operētājsistēmā.



Konferenci atklāj Latvijas satiksmes ministrs Tālis Linkaits.





Konferencē tika runāts arī par problēmām un izaicinājumiem, ar ko saskaras ostas ceļā uz digitalizāciju un automatizāciju. Viens no tiem ir jauno tehnoloģiju ietekme uz nozarē strādājošajiem, no kuriem pieprasa aizvien jaunas prasmes, kvalifikācijas un izmaiņas gadu desmitus pastāvējušajā darba kārtībā. Juliuss Kihle no Fraunhofera pētniecības centra (*Fraunhofer Center for Maritime Logistics*) uzsvēra: "Vienlaikus ar jauno risinājumu ieviešanu ir būtiski rūpēties par industrijas darbinieku kvalifikācijas celšanu un tālākizglītību, lai procesu automatizācijas rezultātā tie nepazaudētu konkurētspēju darba tirgū."

Par vēl kādu problēmu runāja Pasaules Bankas vecākais konsultants, loģistikas speciālists Lamia Bennis: "Grūtības sagādā pasaules, tai skaitā arī Eiropas ostu digitalizācijas atšķirīgais temps, bet īpaši tas attiecas uz Dienvidaustrumu Āzijas ostām. Pat vienas pieturas risinājumu ieviešana saskaras ar daudzām problēmām, sākot kaut vai no lielām atšķirībām infrastruktūras kvalitātē, saistībā ar kiberdrošību, atšķirīgiem datu apstrādes sistēmu standartiem un beidzot ar nepietiekami apmācītu personālu."

"Informācijas apmaiņa un profesionāla diskusija BPO konferences "Ports 4.0" ietvaros paver labas iespējas izstrādāt un ieviest perspektīvus viedos risinājumus visā Baltijas jūras reģionā, tādējādi stiprinot gan katras ostas, gan visa reģiona konkurētspēju un izaugsmi," aizvadīto pasākumu vērtē A. Zeltiņš.■

## FORUMĀ "5G TECHRITORY" DISKUTĒ PAR 5G NĀKOTNI EIROPĀ UN PASAULĒ

Ikgadējais 5G ekosistēmas forums "5G Techritory" virtuāli pulcēja 2000 profesionāļu un vairāk nekā 120 spīkeru no visas pasaules, lai kopā diskutētu par 5G nākotni Eiropā un pasaulē. Forumā piedalījās 5G industrijas līderi, politikas veidotāji, tehnoloģiju inovāciju radītāji un telekomunikāciju operatori. Tāpat kā katru gadu, forumā tika diskutēts par 5G tehnoloģiju lietošanas iespējām dažādās jomās – rūpniecībā, militārajā industrijā, pilsētplānošanā, kā arī transporta nozarē un ostās.

Diskusijas apliecināja, ka lielākais izaicinājums 5G tehnoloģiju izstrādātājiem ir jauno risinājumu testēšana reālā vidē. "Rīgas osta kā aktīvs multimodālo pārvadājumu centrs un nozīmīgs posms globālo piegāžu ķēdēs ar savu nosacīti ierobežoto teritoriju rada unikālu vidi viedo tehnoloģiju risinājumu testēšanai," piedaloties foruma panelīdiskusijā "Digital Logistics", sacīja Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps. "Esmu pārliecināts, ka testēšana ir tikai pirmais solis. Domāju, ka 5G tehnoloģijā balstītos biznesa risinājumus reālā darbībā vispirms ieraudzīsim tieši transportā jomā, loģistikā un ostās."

Rīgas osta izvirzījusi mērķi kļūt par līderi Baltijas valstu ostu vidū digitālo tehnoloģiju ieviešanā. Jau šobrīd ostā notiek dažādu inovatīvu tehnoloģiju



ieviešana ikdienas darbā un jaunu risinājumu, tai skaitā 5G risinājumu, testēšana ostas teritorijā. "Rīgas ostas digitalizācija notiek divos galvenajos virzienos – procesu digitalizācija, lai ostas pakalpojumus padarītu ātrākus, precīzākus un caurskatāmākus, un



jauno tehnoloģiju ieviešana ikdienas aktivitāšu uzraudzīšanai, vadīšanai un kontrolei. Uzskatu, ka abos virzienos 5G tehnoloģijas rada plašas iespējas, lai ostu padarītu konkurētspējīgāku un klientiem pievilcīgāku, vienlaikus nodrošinot tās ilgtespējīgu, videi un pilsētas iedzīvotājiem draudzīgu attīstību," uzsver Viesturs Zeps.

Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš diskusijā "Digital Sea" akcentēja svarīgākās pārmaiņas un izaicinājumus, ar ko saskaras ostas digitālajā laikmetā: "Datu apjoms, kas jāapstrādā mūsdienu ostā, ir milzīgs un pieaug arvien ātrāk. Lielākā daļa datu šobrīd tiek ģenerēta ārpus ostas – dažādos piegādes ķēdes posmos, dažādās organizācijās un dažādās valstīs. Turklāt, ņemot vērā mūsdienu loģistikas prasības, arvien būtiskāka kļūst datu apmaiņa starp visiem dalībniekiem reālā laikā. 5G tehnoloģijas piedāvā unikālas iespējas saziņai, datu straumēšanai un mākslīgā intelekta risinājumiem, padarot šobrīd tik svarīgās globālo piegāžu ķēdes efektīvākas, ilgtspējīgākas un drošākas."■

## RĪGAS BRĪVOSTĀ TESTĒ INOVATĪVU IT RĪKU

Rīgas brīvostā sadarbībā ar Vācijas tehnoloģiju uzņēmumiem "T-Systems International GmbH" un "Detcon International GmbH" notiek jauna inovatīva IT rīka testēšana. Tās mērķis – mazināt CO2 izmešus un kravas autotransporta radīto trokšņu piesārņojumu. Vienlaikus ar Rīgas ostu jaunais risinājums tiek testēts arī Brēmerhāfenes un Hamburgas ostās. LCMM sistēmas testēšana notiek sadarbībā ar autotransporta uzņēmumiem SIA "Skona" un SIA "A'Tuin", kuriem jaunā risinājuma izmantošana dos iespēju samazināt degvielas patēriņu un automašīnu uzturēšanas izmaksas. Rīgas brīvostas pārvaldes IT nodaļa jau veikusi pirmo saņemto datu analīzi, kas ļāvusi noteikt, kur kravas autotransportam ir ilgākais gaidīšanas laiks ostas teritorijā. Pēc testēšanas un detalizētas analīzes būs iespējams pavisam precīzi noteikt problēmu vietas un cēloņus, kā arī sākt darbu pie to novēršanas.



“Mūsdienu klimata pārmaiņas rada milzu izaicinājumus un uzliek papildu atbildību visām tautsaimniecības nozarēm. Ikvienam piegādes ķēžu dalībniekam ir jādoma, kā optimizēt savu darbību, izmantojot arvien ekonomiskāku un videi draudzīgāku enerģijas patēriņa modeli. Tieši ostām un kravu pārvadātājiem ir ļoti nozīmīga loma, lai kopējo enerģijas patēriņu un kaitīgo izmešu daudzumu visā piegādes ķēdē varētu samazināt”, uzsver “Detecon International GmbH” transporta un ārējo attiecību direktors Andrejs Sorokins.

“Low Carbon Mobility Management” sistēma ļauj izsekot, kontrolēt un novērst gaisa piesārņojumu, ko rada kravas autotransports, samazināt CO2 emisijas un trokšņa piesārņojumu apkārtējā vidē, kā arī uzlabot satiksmes drošību. “Mēs ticam, ka jaunais risinājums, ko pašreiz testējam sadarbībā ar Rīgas ostu, dos lielu ieguldījumu, lai uzlabotu vides kvalitāti Rīgas pilsētā, kā arī palīdzēs optimizēt izmaksas loģistikas ķēdē iesaistītajiem komersantiem,” norāda uzņēmuma pārstāvis.

Rīgas brīvostas pārvalde šobrīd aktīvi strādā pie vairākiem viedās ostas projektiem – tiek veidotas integrācijas ar transporta un loģistikas uzņēmumiem, ieviesti dažādi informācijas sistēmu risinājumi kuģu, kravu un pasažieru plūsmu uzskaitē un pārvaldībai, attīstīts 5G mobilo sakaru tīkls, automatizēta dokumentu aprīte starp dažādām ostas struktūrvienībām un valsts iestādēm.

“Mūsdienās ostas konkurētspēju vērtē ne vien pēc infrastruktūras, tehniskā nodrošinājuma un pakalpojumu kvalitātes, bet arī pēc pavisam jauniem kritērijiem, tādiem kā digitālo risinājumu pieejamība, klimata neitralitāte, vides drošība”, uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

“Rīgas osta ir unikāla digitālā platforma un testēšanas lauks viedo tehnoloģiju risinājumiem, un mūsu iesāktais darbs šajā jomā ir būtisks solis ceļā uz Rīgas ostas pieteikto ambīciju kļūt par līderi Baltijas ostu vidū digitālo tehnoloģiju ieviešanā,” tā V. Zeps.■

## OSTA STRĀDĀ UN NODROŠINA KRAVU PLŪSMAS NEPĀRTRAUKTĪBU

Kopš 2020. gada 13. marta, kad Latvijā tika izsludināta ārkārtas situācija, Rīgas osta turpināja strādāt un nodrošināt visus kravu pārkraušanai nepieciešamos pakalpojumus. Ostā ienāca un tika apkalpoti kuģi, pārkraujot dažāda veida kravas, tai skaitā konteinerus, kokmateriālus, labības produktus un akmeņogles.

Tāpat tika nodrošināta to kravu plūsma, ko piegādā pa autoceļiem un dzelzceļu. “Neskatoties uz ārkārtas apstākļiem, osta strādā un nodrošinās kravu plūsmas nepārtrauktību, kas šobrīd ir īpaši būtiski Latvijas ekonomikai. Esam ieviesuši stingrus drošības noteikumus attiecībā uz ienākošo kravas kuģu



apkalpēm, kā arī autokravu pārvadātājiem. Kuģu aģentiem pirms kuģu ienākšanas ostā jāsniedz kapteiņdienestam precīzas ziņas par kuģa apkalpes sastāvu un visu apkalpes locekļu veselības stāvokli. Tāpat ostā ienākušo ārvalstu karoga kuģu komandām ir aizliegts



nokāpt krastā, izņemot īpaši saskaņotus gadījumus. Preču un kravu plūsma ar autotransportu Rīgas brīvostā tiek nodrošināta, vienlaikus līdz minimumam samazinot personu fizisku saskarsmi iebraukšanas kontrolpunktos," par darbu ārkārtējos apstākļos stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

## KUĢOŠANAS LĪNIJĀS PĀRTRAUKTI PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

Lai nodrošinātu cilvēku veselību un drošību, kā arī ievērojot noteiktās prasības, kompānija "Tallink Grupp" no 2020. gada 16. marta pārtrauca pasažieru kuģu "Romantika" un "Isabelle" darbību maršrutā Rīga – Stokholma. Visas iepriekš plānotās kuģu kustības ir atceltas līdz turpmākam paziņojumam. Kuģi "Romantika" un "Isabelle" paliks Rīgas ostā, līdz uzņēmums nolems atjaunot pasažieru prāmju kustību starp Rīgu un Stokholmu, bet kravu pārvadājumi būs pieejami "Tallink" maršrutā Paldiski – Kapelskāra ar kuģi "Regal Star", ja vien to atļaus sauszemes robeža starp Igauniju un Latviju. ■

## PRĀMIS "ROMANTIKA" VEIC REPATRIĀCIJAS AKCIJU

2020. gada 19. marta vakarā ap plkst. 23 Rīgas ostā piestāja "Tallink" prāmis "Romantika", kas no Vācijas pilsētas Zasnīcas atveda 476 pasažierus, tajā skaitā 203 Latvijas valstspiederīgos, kuriem pārvietošanās ierobežojumu dēļ bija radušās grūtības nokļūt atpakaļ dzimtenē. Ievērojot nepieciešamos drošības pasākumus, pasažieru izkāpšana krastā tika organizēta vairākās plūsmās.

Kuģi ostā sagaidīja Ostas policijas, Valsts policijas, Valsts robežsardzes, muitas, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta un Rīgas brīvostas



pārvaldes darbinieki, visi aprikti ar aizsardzības līdzekļiem. Tāpat ostas teritorijā bija uzlietas teltis, kurās pasažierus pārbaudīja mediķi un kur pasažieri varēja nodot analīzes uz Covid-19. Kopumā laboratorijai tika nosūtīti 46 analīžu paraugi.

No prāmja uz Lietuvu devās 41 automašīna, uz Igauniju – 38 automašīnas, ko Valsts policija eskortēja līdz Latvijas robežai. Igaunijas un Lietuvas iedzīvotājiem, kuri bija bez automašīnām, šo valstu vēstniecības organizēja iespēju nokļūt mājās ar pasažieru autobusiem. Ar prāmi Rīgā ieradās arī 28 Ukrainas valstspiederīgie, par kuriem rūpes tālāk uzņēmās Ukrainas vēstniecība. Visiem pasažieriem pēc nokāpšanas no prāmja bija jāaizpilda Valsts robežsardzes izsniegtas anketas, apliecinot, ka viņi divas nedēļas pavadīs pašizolācijā. Kopumā pasažieru nogādāšanā Rīgā no Vācijas ar prāmi "Romantika" bija iesaistīti vairāk nekā 110 cilvēku, puse no tiem "Tallink" darbinieki, otra – dažādu atbildīgo dienestu pārstāvji. Rīgas brīvostas pārvalde pateicās visiem, kas pašizliedzīgi strādāja un nodrošināja visaugstākos drošības standartus, organizējot iedzīvotāju atgriešanos dzimtenē.■

## RĪGAS BRĪVOSTA SAMAZINA PLĀNOTOS IZDEVUMUS

Rīgas brīvostas valde aprīļa beigās pārskatīja brīvostas budžetu un par pietekšu jeb aptuveni 10 miljoniem eiro samazināja plānotās izdevumu un investīciju pozīcijas. Tas darīts, ņemot vērā ekonomiskās aktivitātes kritumu pasaulē Covid-19 globālās pandēmijas ietekmē un neskaidrību par to, cik ātri un kādā intensitātē pēc dikstāves atjaunosies starptautiskie kravu un pasažieru pārvadājumi. Neskatoties uz to, Rīgas brīvostas darbība turpinās pilnā apjomā, tāpat arī tiek turpināta vairāku ostai un pilsētai būtisku investīcijas projektu īstenošana.

"No finanšu viedokļa esam izveidojuši labu "drošības spilvenu", lai osta varētu turpināt strādāt un attīstīties, vienlaikus rūpīgi sekojam līdzi ekonomiskajai situācijai, pieļaujot, ka izdevumu un ieņēmumu pozīcijas nepieciešamības gadījumā vēl varētu pārskatīt. Skaidrs, ka turpināsim vairākus Rīgas pilsētai





nozīmīgus investīciju projektus – Kundziņsalas pārvadu, kas atslagos kravas transporta plūsmu caur Rīgas centru, saglabāts arī rudens vētrās izskalotā krasta stiprinājuma atjaunošanas projekts Bolderājā,” stāsta Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps. “Tāpat tiek mērķtiecīgi strādāts, lai pretendētu uz Eiropas finansējumu abu ostas molu rekonstrukcijai, kas dos iespēju padziļināt un paplašināt ostas pieejas kanālu. Tas ievērojami stiprinātu Rīgas ostas pozīcijas Baltijas jūras reģiona ostu sīvajā konkurencē – Rīgas ostā varētu ieņākt lielāki kuģi, attiecīgi efektīvāk pārvadāt un pārkraut te arī lielākus kravu apjomus. Rīgas osta pielāgojas jaunajiem apstākļiem. Strādājam pie stratēģijas, kā iekļauties jaunās globālā transporta ķēdēs, kā reaģēt uz plūsmas maiņām, strādāt pie jauniem projektiem.

Vienlaikus jūtam, ka krīze paver Rīgas ostai iespējas kā jaunam loģistikas centram, jo kravu kustība pasaulē nav apstājusies un krīzes situācijā pārvadātāji meklē jaunus ceļus un jaunas iespējas kravu transportēšanai, kraušanai un apstrādei abos virzienos – uz un no Rīgas ostas.” ■

## NOSTIPRINĀTS DAUGAVGRĪVAS KRASTS

Pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma notika Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma jeb BKRR dambja remontdarbi. Rudens vētru un jūras līmeņa izmaiņu ietekmē gada sākumā tika izskalota daļa no Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma konstrukcijām. Veicot teritorijas tehnisko apsekošanu, tika konstatēts, ka krasta nostiprinājuma dambja, kas sastāv no smilts uzbēruma un dzelzsbetona plākšņu virsbūves, bojātajā posmā betona plāksnes vietām ir gandrīz pilnībā sabrukušas, vietām to iztrūkst, savukārt liela daļa no smilts uzbēruma ir izskalota. Bojāto krasta nostiprinājuma daļu aptuveni 130 metru garā posmā nostiprināja ar laukakmeņu un granīta akmeņu krāvumiem.



**UZZĪNAI**

Daugavgrīvas krasta nostiprinājuma atjaunošanas darbus veica SIA "Asfaltbūve", kas tika izraudzīta atklātas iepirkuma procedūras rezultātā. BKRR dambis kā krasta stiprināšanas būve celts 1997. gadā, tā mērķis – aizsargāt krasta līniju no erozijas.

"Tas pasargās ostas teritoriju no turpmākas krasta erozijas un iespējamiem pārplūšanas draudiem. Lai gan dambis ir ostas hidrobūve un celts ostas funkciju nodrošināšanai, esam ņēmuši vērā, ka iedzīvotāji šo vietu mēdz izmantot nokļūšanai uz netālu esošo Daugavgrīvas molu. Sakārtojot bojātās un bīstamās krasta nostiprinājuma pamatnes konstrukcijas, turpmāk būs iespēja pa to brīvi pārvietoties," akcentēja Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps. ■

## RĪGAS BRĪVOSTA GATAVOJAS CAPESIZE KUĢU UZŅEMŠANAI

Rīgas brīvostas pārvalde sākusī darbu pie ostas kuģošanas kanāla tīrīšanas projekta, lai jau tuvākajā laikā Rīgas ostā nodrošinātu arī *capesize* (ar kravnesību virs 150 000 tonnu) kuģu pieņemšanu. Šobrīd šāda izmēra kuģi Baltijas jūras austrumu krasta ostās praktiski netiek apkalpoti, līdz ar to iespēja to darīt Rīgā sniegtu būtiskas tirgus priekšrocības ne vien salīdzinājumā ar Baltijas valstu, bet arī Krievijas ostām.

"Pasaulē kravu pārvadājumos pa jūru tiek izmantoti arvien lielāki kuģi. Galvenais iemesls kuģu gabarītu pastāvīgam pieaugumam ir kravu pārvadātāju vēlme samazināt pārvadājumu izmaksas. Īpaši svarīgi tas ir apjoma beramkravu, piemēram, ogļu un metāla rūdu, segmentā, kur lielāku kuģu izmantošana dod iespēju nodrošināt krietni izdevīgāku kuģa frakts likmi uz katru pārvadāto tonnu. Spēja uzņemt ostā lielos *capesize* klases kuģus sekmētu pieeju jaunām kravām un tālākiem tirgiem salīdzinājumā ar mūsu pašreizējām iespējām uzņemt *panamax* kuģus, veicinātu arī kravu apgrozījuma pieaugumu," stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Lielo izmēru un iegrimes dēļ *capesize* kuģus var pieņemt tikai lielākās dziļūdens ostas un īpaši aprikoti termināļi. Rīgas ostā jau šobrīd ir pieejama mūsdienīga sauszemes infrastruktūra lielo beramkravu kuģu uzņemšanai, savukārt, lai droši uzņemtu *capesize* kuģus, nepieciešama galvenā kuģošanas kanāla tīrīšana pie ostas ieejas vārtiem un kuģošanas kanālā iepretim Krievu salai. ■

**UZZĪNAI**

Rīgas brīvostas pārvaldes un ostas komersantu apkopotā informācija rāda, ka 2019. gadā vairāk nekā 30 miljoni tonnu ogļu no Baltijas jūras austrumu krasta ostām ar *panamax* kuģiem tika nosūtītas uz tirgiem ārpus Eiropas – uz Āziju, Dienvidameriku un Tuvajiem Austrumiem, kas jau šobrīd apkalpo *capesize* tipa kuģus. Radot iespēju šāda izmēra kuģus uzņemt Rīgā, osta varētu pretendēt uz daļu no šī kravu apjoma.



## MĀCĪBĀS PĀRBAUDA DIENESTU GATAVĪBU PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĀCIJAI OSTĀ

Rīgas ostas Sarkandaugavas caurtekas akvatorijā 21. septembrī norisinājās piesārņojuma seku likvidācijas mācības "OILEX Rīga 2020", kuru mērķis ir uzturēt un pilnveidot gatavību reaģēt uz vides piesārņojumu Rīgas ostas akvatorijā, spēt efektīvi ierobežot piesārņojumu un iespējami ātri novērst kaitējumu apkārtējai videi. Praktiskās mācības organizēja Rīgas brīvostas pārvalde, un tajās piedalījās Ostas policija, vairākas Rīgas brīvostas pārvaldes struktūrvienības, Jūras spēki, Valsts vides dienests un SIA "Rīgas brīvostas flote".

Šoreiz mācības norisinājās, izspēlējot scenāriju, pēc kura Rīgas ostā Sarkandaugavas caurtekas akvatorijā pretī pietātnēm RKR-3 un JM-19 notikusi naftas produktu noplūde un izveidojies piesārņojums 10 tūkstošu kvadrātmetru platībā. Mācību laikā Sarkandaugavas caurteka tika norobežota areldošām barjerām un tika imitēta naftas plankuma savākšana no ūdens virsmas, izmantojot naftas produktu vākšanas aprīkojumu.

Piesārņojuma savākšanu veica Rīgas brīvostas flote, izmantojot absorbējošās bonas un naftas savācējus skimmerus. Atbilstoši izstrādātajam "Darbības plānam neparedzēta piesārņojuma gadījumā Rīgas brīvostā" operatīvākai piesārņojuma seku likvidācijai papildus ostas resursiem tika iesaistīta arī Jūras spēku Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība ar naftas savācējkuteriem "Aģe" un "Āte", kas aprīkoti ar vēl jaudīgākiem skimmeriem.

Mācību ietvaros tika sasaukts Rīgas brīvostas darbības koordinācijas centrs, kura darbs šoreiz tika organizēts attālinātā režīmā. Mācību gaitu kontrolēja Ostas policija, to uzraudzīja Valsts vides dienests, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, kā arī Pasaules dabas fonda pārstāvji.

Mācību norisi un rezultātus analizēja kopējā visu iesaistīto dienestu sanāsmē. Tika atzīts, ka piesārņojuma savākšana ir norisējusi veiksmīgi, tehniskie līdzekļi ir piemēroti un labā tehniskā kārtībā. Visas iesaistītās puses atzina, ka avāriju seku likvidācijas sistēmā svarīgākais ir labi sagatavots personāls, tāpēc šāda veida mācības ir būtiskas teorētisko un praktisko iemaņu nostiprināšanai.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta pārstāvji uzsvēra, ka piesārņojuma seku novēršanas praktiskās mācības ir svarīgs priekšnosacījums, lai uzturētu un pilnīgotu Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku spēju likvidēt jūrā un ostās notikušu avāriju sekas, tajā skaitā naftas produktu piesārņojuma sekas. Jūras spēku Krasta apsardzes dienests piesārņojuma novēršanas vingrinājumus sadarbībā ar Latvijas ostām rīko katru gadu. ■



## PIEAUG KOKMATERIĀLU KRAVU APGROZĪJUMS



Rudens mēnešos Rīgas ostā pārkrauts vairāk nekā miljons tonnu kokmateriālu, un šis kravu segments šogad veido lielāko kravupu ostā, nodrošinot 24% no kopējā apgrozījuma.

Pieaugums koksnes granulu un šķeldas apjomos rudenī varētu būt saistāms ar apkures sezonas tuvošanos un lielāku pieprasījumu pēc kuri-

nāmā, uzskata eksperti. Tāpat tirgū palielinājies pieprasījums pēc apaļkokiem, kuru apgrozījums attiecīgi audzis arī Rīgas ostā. Mežsaimniecības produktu eksporta kāpumu eksperti skaidro arī ar *brexit* tuvošanos. Kā liecina ostas dati, oktobrī uz Lielbritāniju nosūtīta vairāk nekā puse no visiem kuģos iekrautajiem kokmateriāliem. Pavisam mežsaimniecības kravas Rīgas ostā pārkrauj 14 termināļos Saskaņā ar stividorkompāniju sniegto informāciju 85% no visām Rīgas ostā apstrādātajām kokmateriālu kravām ir Latvijas eksports, mērķa tirgu augšgalā jau vairākus gadus nemainīgi ir Lielbritānija, Skandināvijas valstis, Somija un Nīderlande. Kopumā 2020. gadā mežrūpniecības kravas no Rīgas sūtītas uz 18 dažādu valstu ostām.■

### UZZIŅAI

Mežsaimniecības kravu segmentā ietilpst granulas, šķelda, zāģmateriāli, kā arī kokmateriālu ģenerālkravas – apaļkoki, dēļi, koka plāksnes u.c. izstrādājumi. Vairākos Rīgas ostas uzņēmumos bez kokmateriālu uzglabāšanas un pārkraušanas tiek veikta arī to apstrāde, sākot no kaltēšanas un impregnēšanas līdz pat sagatavju ražošanai koka māju moduļiem. Šādi pakalpojumi palielina kokmateriālu kravu pievienoto vērtību, kā arī Rīgas ostas konkurētspēju mežsaimniecības kravu segmentā.



# RĪGAS OSTAI 820





# RĪGAS OSTAS VĒSTURE

**XIII GADSIMTS.** 1201. gads kļūst par oficiālo Rīgas dibināšanas gadu, un bīskaps Alberts – par tās dibinātāju. 13. gs. pilsētas rāte slēdz savstarpējās tirdzniecības un preču apmaiņas līgumus ar austrumu kņazistēm un Hanzas pilsētām, tādējādi kļūstot par tam laikam ievērojamu starpvalstu tirdzniecības ostu un Hanzas savienības locekli.

**XIV GADSIMTS.** Rīga atrodas Livonijas ordeņa pārvaldījumā. Hanzas savienības varenība nostiprinās, un Baltijas jūru mēdz dēvēt par Hanzas ezeru. Rīgas galvenā osta atrodas Rīdzenes upes paplašinājumā – Rīgas ezerā, un caur to eksportē galvenokārt vasku, linus, kaņepes, kokmateriālus un zvērādas.

**XV GADSIMTS.** Sākas masveida jūras kravu pārvadājumu laikmets. Pieprasījums pēc labības un kokmateriāliem pieaug vairākas reizes. Vērtīgākais eksportējamais materiāls ir mastu koki. Rīgas osta ir pārvietojusies uz Daugavu, atstājot Rīdzenes upes izteku nelielu buru laivu piestātnēm un kuģu ziemošanai. Rīgas importējamo preču sarakstā dominē sāls, siļķes, audumi, metāla izstrādājumi, koloniālpreces.

**XVI GADSIMTS.** 1558. gadā sākas Livonijas karš starp Lietuvas – Polijas savienību, Zviedrijas Karalisti un Krieviju, kurā par godalgu uzvarētājam jākļūst Rīgas ostai. Tie ir nemierīgi laiki pilsētai naidīgu spēku ielenkumā, kas 1581. gadā beidzas ar poļu uzvaru. 1591. gadā Rīgas ostā ienāk 391 burinieks, taču kopumā poļu laiki samazina ostas konkurētspēju lielo nodokļu dēļ.

**XVII GADSIMTS.** 1600. gadā sākas Polijas – Zviedrijas karš par ietekmes sadalīšanu Baltijas jūrā. Biežie zviedru uzbrukumi bloķē ostu un ierobežo tirdzniecību, līdz 1621. gadā izšķirošajā cīņā par Rīgu zviedri salauž rīdzinieku pretestību. Vidēji 300 burinieku ik gadu apmeklē Rīgas ostu. Preču plūsma no

austrumiem palielinās, taču augsto muitas nodevu dēļ daļa kravu aizplūst caur Kurzemes un Prūsijas ostām.

**XVIII GADSIMTS.** 1700. gadā Krievijas cars Pēteris 1 piesaka karu Zviedrijai. 1710. gadā Rīgas pilsētas atslēgas saņem grāfs Šeremetjevs. 18. gadsimtā plānveidīgi tiek veikti inženiertehniskās būvniecības darbi Daugavas gultnes koriģēšanai. Upes padziļinā-



šana un pilsētas aizsardzība pret ledus iešanu un plūdiem ir galvenais iemesls, lai uzsāktu dambju būvi. 1788. gadā Daugavgrīvā uzstāda pirmo bāku, kas no maina ugunsroku no balķiem darinātā tornī. Tiek dibināta pirmā navigācijas skola.



**XIX GADSIMTS.** Sākoties jaunajam gadsimtam, kuģošana Rīgas ostā kļūst kritiska kuģu ceļa aizsērēšanas dēļ. Pilsētas ārējā tirdzniecība kļuvusi pilnīgi atkarīga no bagarēšanas. To finansē galvenokārt tirgotāji jeb Rīgas biržas komiteja, un padziļināšanas darbos tiek izmantotas tā laika progresīvākās inženieru idejas un tehnika. 1830. gadā Rīgu apmeklē pirmais tvaikonis "Oskar". 1850. gadā sāk būvēt Austrumu molu, no 1881. līdz 1885. gadam uzbūvē Rietumu molu, un Rīgas jūras vārti iegūst savu tagadējo izskatu. 1852. gadā atklāta telegrāfa līnija Rīga – Bolderāja. 1861. gadā iededzina ar gāzi darbināmu bāku uz Austrumu mola un atklāj Rīgas – Daugavpils dzelzceļu, 1871. gadā atklāj Rīgas – Caricinas dzelzceļu un dzelzceļa tiltu pār Daugavu. Tā Rīga tiek savienota ar Krievijas tirgiem un izejvielu avotiem. 1877. gadā Rīgas osta iegādājas pirmo ledlauzi. 1894. gadā Andrejostā atklāj elevatoru un dzelzceļu uz to. 1898. gada 31. maijā tiek apstiprinātas paplašinātās ostas robežas.

**XX GADSIMTS.** 20. gadsimta sākumā Rīga ir Krievijas lielākā kokmateriālu eksporta osta un ieņem trešo vietu cariskās Krievijas impērijā pēc ārējās tirdzniecības kopapjoma. Lai palielinātu ostas caurlaides spēju, Krievijas valdība 1901. gadā pieņem lēmumu par Eksportostas būvniecību. 1902. gadā Andrejsalā atklāj pirmo saldētavu, gadu vēlāk darbu sāk Rīgas preču stacija. 1905. gadā Andrejostā sāk darboties pilsētas pirmā elektriskā spēkstacija. 1914. gadā īsi pirms Pirmā pasaules kara tiek atklāts otrais dzelzceļa tilts pār Daugavu. 1915. gadā sākas Rīgas rūpnīcu, kuģu un ostas iekārtu evakuācija uz Krieviju. 1918. gadā tiek proklamēta Latvijas Republika, un tā paša gada Ziemassvētkos pirmais kuģis paceļ sarkanbaltsarkano Latvijas karogu. 1920. gadā tiek parakstīts Latvijas – Krievijas miera līgums un sākas saimnieciskās dzīves atjaunošanas laiks. 1926. gadā darbu sāk ledlauzis "Krišjānis Valdemārs". Galvenie Latvijas tirdzniecības partneri ir Lielbritānija un Vācija. 1940. gadā Latvijā pirmoreiz nodibina padomju varu. 1941. gada vasarā sākas Otrais pasaules karš, kas pārvelk svītru Rīgas ostas loģiskai attīstībai uz ilgiem padomju varas gadiem. Padomju laikā 80. gadu sākumā Kundziņsalā tiek uzbūvēts viens no lielākajiem konteineru termināļiem PSRS, izveidota piestātne un infrastruktūra šķidrās gāzes eksportam, nodota ekspluatācijā Rīgas jūras pasažieru stacija, Zvejas osta Rīnūžos. 1990. gada 4. maijā Latvijas Augstākā padome pieņem Neatkarības deklarāciju, un Rīgas ostas vēsturē sākas jauns attīstības posms.

**XXI GADSIMTS.** Katru gadu Rīgas osta turpina savu ierasto ostas darbu: tiek apstrādāts lielāks vai mazāks kravu apjoms, viens kravu veids aiziet, otrs samazinās, bet to vietā atkal atnāk kāds cits, tiek ieviestas jaunas tehnoloģijas, realizēti videi draudzīgi projekti. Rīga osta dibina jaunus sakarus ar kravu īpašniekiem austrumos un pircējiem rietumos. Tiek darīts viss, lai Rīgas osta kļūtu par transporta loģistikas centru Baltijas jūras austrumu krasta reģionā. Rīgas osta turpina strādāt.■



## DAUGMALES BLOKĀDE

Jaundibinātā Rīgas pilsēta vēl tikai būvējās, nesen uzceltie vācu tirgotāju mūra nami mijās ar turpat netālu esošajām, laika gaitā apsūbējušajām lībiešu zvejnieku koka ēkām. Vairums pilsētas ieliņu bija sliktā stāvoklī, patiesībā tās bija pavasara un rudens lietavās grūti izbrienamas zemes takas. Vienīgi pie turīgākajām saimniecībām redzēja ar apaļkokiem izklātas ietves. Paresnās koka kāršu laipas kaut nedaudz pasargāja pilsētnieku apavus no mitruma. Patlaban gan slapjumu neredzēja, ārā bija ziema, pats decembra sākums. Pieturējās mērens sals, un pilsētnieku nami bija apsegušies ar baltu sniega seģeni. Rīgas ostā, Rīdzenes upes krastā, stingri piesieti pie laipām ziemas guļā dusēja pāris vācu tirgotāju kuģu. Turpat snauduļoja arī krastā izvilktas un iezīmotas laivas. Rīdzenes upīte bija samērā sekla, jūras kuģiem te kļuva par šauru, un osta lēnām pārcēlās uz Daugavas krastu. Bija paredzams, ka vecā ostas vieta ar laiku pārvērtīsies par laivu piestātņi. Bet pagaidām Rīdzenes krastā vēl pārziemoja gan kuģi, gan zvejnieku laivas.

Pie vienas ledus ieskautas koges sapulcējās vairāki tirgotāji. Pa gabalu bija nomanāms, ka tie ir bagātu ļaužu, mugurā kupčiem savilkti sabuļādas kažoki un plātās krūtīs rotāja sudrabā kaltas rotas.

“Steidzami kaut kas jādara!” skaļā balsī sauca vīrs sarkanā vadmalas beretē. “Tāds stāvoklis ilgāk vairs nav paciešams! Pavasarī upē izies ledus un pa Daugavu atkal peldēs kuģi ar precēm. No tālās Krievzemes, no Novgorodas tirgiem tirgotāji vedīs vaska rituļus un kažokādas, bet tās visas nonāks Daugmalē. Tāpat kā iepriekšējos gadus, treknāko krējumu nosmels pagānu zemgaļu osta. Daugmales tirgoņi – kā uzpūtīgie zemgaļi, tā vietējie lībieši – staigās apkārt taukiem vēderiem, bet mūsu Rīgas osta nīkuļos, un mums, Rīgas tirgoņiem, atkal nāksies pārtikt no pabirām!”

“Kā rīkoties?” bilda kāds cits. “Daugmale ir varena, tirgotāji vairākās paaudzēs pieraduši piestāt pie pagāniem. Daugmales osta piedāvā noliktavas un izdevīgas steķa vietas, vietējie lībiešu amatnieki nodrošina bojāto kuģu labošanu, bet apkārtējo ciemu ļaudis saved pārtiku ceļotāju pabarošanai.”

Tirgoņu teiktais bija balta taisnība. Vikingu laikos, desmitā gadu simta beigās un vienpadsmitā sākumā, Daugmale bija viena no varenākajām Baltijas ostām. Tā atradās ideālā vietā trīsdesmit kilometrus no Daugavas ietekas jūrā, upes kreisajā krastā, iepretim Salaspilij. Kuģojot no jūras pa Daugavu, tirgotājiem pirms Daugmales bija jāpārvar Daugavas glumā krāce. Lai to izdarītu, kuģiniekiem nācās kravu nonest no kuģa, atviegloto kuģi pāri krācei vilkt ar tauvām, tad atkal uzkraut preces uz kuģa un doties tālāk. Tā bija pateicīga vieta uzbrukumam. Neviens kuģis nevarēja pabrukt garām Daugmalei, nesamaksājīs caurbraukšanas nodevu. Ja kāds to negribēja darīt, viņa kuģi bez žēlastības nogremdēja un mantu izlaupīja. Kam toreiz piederēja Daugmale, tas kontrolēja visus kuģus, kuri brauca pa upi uz augšu un leju.





“Mums vajadzētu no Romas pāvesta izdabūt tādu likumu, kas aizliegta kristiešu kuģiem piestāt Daugmalē!” savilcis roku dūrē, sauca varena auguma tirgotājs vilkādas kažokā. “Uz Romu jādodas Rīgas pilsētas sūtņiem.”

“Tas nebūs lēti,” paskaidroja sarkanās beretes īpašnieks. “Jā, tas iesitīs pamatīgu robu mūsu naudas lādēs, bet cita ceļa es neredzu. Lai virzītu kādu jautājumu pāvesta galmā, iepriekš jāieskaita obligātie maksājumi kūrījas kancelejā.”

“Ar to nebūs gana!” bilda sīks vīrelis biezā lāčādas apmetnī un zobenu pie sāniem. “Rīgas bīskapa ļaudis skaidri lika saprast, ka papildus obligātajiem maksājumiem kūrījas amatpersonas sagaida brīvprātīgus dāvinājumus. Tie Romā tiek dēvēti par cieņas apliecinājumiem, un, ja sūtņiem tādu nav, pāvesta galmā to uzskata par apvainojumu un necieņas izrādīšanu. Runāsim skaidru valodu – neievērojot šo Romas kūrījas tradīciju, Rīgas tirgotāju prasības izskatīšana kļūs neiespējama.”

“Labi, sametīsim nepieciešamo sudrabu. Tas būs Dievam tīkams darbs, jo nāks par labu gan Kristus ticības izplatībai pagānu zemēs, gan auglīgai tirdzniecībai un Rīgas ostas uzplaukumam!”

Rīgas tirgotāji, izmantojot ordeņa un bīskapa sūtņus, galu galā panāca, ka pāvests Inocentijs III (1198 – 1216) izdeva bullu un aizliedza kristiešu kuģiem piestāt pagānu ostā Daugmalē. Ausa dzidrs augusta rīts, spožajā saulē Daugavas ūdeņi mirgoja kā sudraba zvīņas. No Novgorodas puses pa upi peldēja trīs Lībekas tirgotāju kuģi. Tie bija piekrauti ar sudrabu, dārgām zvērādām, bišu vaska rituļiem, sāli un Krievzemē darinātiem ieročiem. Tālumā jau varēja saskatīt Daugmales cietoksni. Pirmā kuģa priekšgalā stāvēja kapteinis Johanness un uzmanīgi vēroja upes stāvkrastu pie zemgaļu ostas.

“Piestāsīm Daugmalē un izdevīgi pārdosim daļu no precēm!” Johanness pārbrauca ar delnu pār neskūto zodu. “Tāpat vēlāk pie krācēm pusi no mantām būs jānones krastā. Mēs tikai velti zaudēsīm laiku.”



"Vai ordeņa brāļi tev nepaskaidroja, kas rakstīts pāvesta bullā?" bažīgi iejautājās pārējie apkalpes locekļi. "Par lieguma neievērošanu pienākas baznīcas sods. Mēs negribam vārties elles katlā, mums tepat ir labi!"

"Ko man var padarīt ordeņa brāļi?" Johanness novaikstījās. "Beidziet gvelzt tukšu, labāk domājiet par sudraba denāriem, kuri skanēs mūsu naudas kulēs, un grieziet kuģi krastā!"

"Tā vis nesaki. Uz blakus kuģa ir divi, uz trešā vēl viens krustnesis. Tie vīri jokus nesaprot."

Par spīti apkalpes iebildumiem kapteinis tomēr lika pagriezties Daugmales virzienā. Priekšējā kuģa manevru pamanīja uz pārējiem kuģiem. Tie strauji pietuvojās no sāniem un pārmeta laipas ar āķiem uz Johanesa koges bortu. Piešiem dimdot, pa dēļiem uz klāja pārnāca ordeņa vīri. Galvenajam no viņiem, brālim bruņiniekam, plecus sedza ordeņa baltais apmetnis ar krusta un zobena zīmi uz kreisā pleca. Balto apmetni drīkstēja nēsāt vienīgi svaidīti bruņinieki, kuri savu mantu bija novēlējuši ordenim un paši iestājušies tā dienestā. Divi pārējie bija zemāka ranga ordeņa karotāji un pāri bruņu krekliem valkāja pelēkus audekla vamžus ar Zobenbrāļu ordeņa zīmi.

"Kapteini, man liekas, ka esi sajaucis kuģošanas virzienus!" akmens cietā balsī noteica brālis bruņinieks. Viņa acis jauni izaigojās zem dzelzs ķiveres.

"Kur gribu, tur braucu! Šis ir mans kuģis, uz tā es esmu Dievs tas kungs un vienīgais noteicējs."

"Nezaimo Dievu un griez kogi atpakaļ upē!" noņāca brālis bruņinieks. "Cītādi likšu tevi sakapāt gabalu gabalos." Abi ordeņa pelēči nostājās kapteinim aiz muguras un draudoši uzlika rokas uz dunču spalciem. "Atsakies no sava grēcīgā nodoma ar labu!"

"Neesmu paradis, ka mani komandē uz mana paša..." kapteinis nepaguva pabeigt teikumu, kad dunča asmeņi ietricās viņa platajā mugurā. Baltsvārcis paņēma pakulu vīkšķi un noslaucīja tajā asinis. Tad ar zābaka purnu nevērīgi pagrūda Johanesa liķi uz abu karakalpu pusi.

"Pārmietiet šo dieva zaimotāju un pāvesta bullas neievērotāju pāri bortam zivīm par barību. Pārējie pie darba! Pagānu Daugmalei braucam garām, precēs paredzētas Rīgas ostai."

Visi trīs libekiešu kuģi izlīdzinājās viens aiz otra un lēnām burāja tālāk. Pāvesta liegums izrādījās liktenīgs zemgaļu ostai. Ziņa par Johanesa sodīšanu ar nāvi ātri izplatījās pārējo tirgotāju vidū, un maz bija tādu drošminieku, kas gribētu dalīties viņa liktenī. Pārtrūkstot preču apgrozījumam, Daugmales komplekss lēnām pagrima un trīspadsmitā gadsimta beigās vēstures avotos par to nekādu ziņu vairs nav. Baltijas reģionā nostiprinājās krustnešu izveidotā Rīgas osta, sev līdzī nesdama Rīgas pilsētas politisko un ekonomisko uzplaukumu. ■



# RĪGAS OSTAI 820. VĒSTURES MIRKĻI

## NO RĪDZENES UZ DAUGAVU

1484. gada 22. martā netālu no toreizējās Daugavgrīvas notika kauja, kurā piedalījās rīdzinieki, melngalvi un arhibīskapa vasaļi. Ordenis cieta smagus zaudējumus, bet Rīgas ordeņa pils komturis, kas bija Livonijas ordeņa mestra vietnieks un pavēlnieks Rīgas komturejas teritorijā, noslika, pirms vēl mēģinot aizdedzināt ledū iesalušos rīdzinieku kuģus, kuri kaujas lauka tuvumā aiz kādas no salām acīmredzot ziemoja. Tā arī bija pirmā rakstiskā liecība par kuģu ziemošanu ārpus Rīdzenes, kur tolaik bija osta.

15. gadsimtā Rīgas osta jau pilnībā bija pārcēlusies uz Daugavu, Rīdzeni atstājot vien laivu piestātnēm, mazāku kuģu ziemošanai vai kuģu novietošanai militāru konfliktu gadījumos, taču ar laiku Rīdzene zaudēja arī šo funkciju. Tā kā rīdziniekiem bija paradums upē bērt dažādus atkritumus, tostarp būvgružus un pat kūtmēslus, upes gultne gadsimtu gaitā arvien sašaurinājās, tāpēc 17. gadsimtā, ceļot pilsētas nocietinājumus, tās augštecī norobežoja zemes vaļņi un Rīdzene kļuva par stāvoša ūdens baseinu, līdz 1860. gadā tika pilnībā aizbērtā. Tagad vietā, kur reiz bija daļa no upes gultnes, izbūvēta Rīdzenes iela, bet 15 kilometru garumā no ostas vārtiem Daugavas abos krastos joprojām darbojas un attīstās Rīgas osta.

## LEDUS SAGĀDĀ GALVASSĀPES

Lielākais un bīstamākais Rīgas ostas ienaidnieks līdz pat 1939. gadam, kad ierindā stājās Ķeguma HES, bija ledus, taču arī vēl daudzus gadus desmitus pēc tam ledus iešana un pavasara pali turpināja nodarīt postījumus.

Kopš 19. gadsimta beigām cīņā ar ledus sastrēgumiem aizvien vairāk iesaistījās ledlauži, tika izmantotas arī sprāgstvielas. Krastus aizsargājošie dambji, kā arī iztaisnotā un padziļinātā Daugavas gultne samazināja sastrēgumu briesmas, taču cilvēkus un būves apdraudēja pali ledus iešanas laikā. Ledus sablīvējumu un katastrofālu plūdu hronika Daugavas lejtecē ir visai bagāta un plaša. 1358. gadā ūdens Doma baznīcā bijis cilvēka augumā, un augstākais līmenis atzīmēts ar baznīcā iemūrētu krustu, bet pēc 1709. gada bargās ziemas, kad ledus biezums Daugavā sasniedza gandrīz metru, pēc ledus iešanas un palu beigām Doma



Ledlauzis "Varmā".



Bijusī Klīversala – mūsdienu Pārdaugavas teritorijā. J. K. Broces zīmējums.

baznīcā uzstādīja piemiņas plāksni, kurā fiksēja, ka ūdens līmenis bijis 4,68 metrus virs vidējā. Postu nesā gandrīz katrs pavasarī, tāpēc, lai brīdinātu pilsētas iedzīvotājus par ledus iešanu un plūdu briesmām, bija pieņemts izšaut trīs lielgabala šāvienus. Lai gan cilvēki bija brīdināti un paši mēģināja patverties no briesmām, ledus spēks darīja savus posta darbus: lauza pilsētas vārtus un tiltus, noliktavas, nopostīja dzīvojamās ēkas, kuras nereti kopā ar cilvēkiem aiznesa jūrā. Tā, piemēram, 1814. gada pavasarī mucu brāķeris Heinrihs Bokslafs izglāba sešus pieaugušos un četrus bērnus, kuri, uz mājas jumta uzrāpušies, tika nesti uz jūru.

Mūsdiēnās klimats kļuvis maigāks, arī Daugavas *hesu* kaskādes mazina ledus spēku, bet Rīgas ostas ledlauzis "Varma" bargākās ziemās cīnās ar ledu Rīgas jūras līcī, lai nodrošinātu kuģu satiksmi uz un no Rīgas ostas.

## DAUGAVAS RAKŠANA

Kuģošanas kanāla dziļumi un piestātņu hidrotehniskās būves visos laikos ir bijis viens no svarīgākajiem jautājumiem Rīgas ostas sekmīgai darbībai un attīstībai. Nevarētu gan teikt, ka šajā ziņā viss ir gājis kā pa dziedziņu. 1679. gadā Rīgā ieradās kāds angļu kuģu būvētājs Francis Šeltons, kurš noslēdza līgumu ar Rīgas rāti un apņēmās sniegt palīdzību Daugavas padziļināšanā. Ierīce, ko tolaik izmantoja gultnes padziļināšanai, tika dēvēta par dūņu jeb dubļu dzirnavām, kas strādāja kopā ar dūņu prāmjēm. Diemžēl nav rakstiskas liecības par to, kur gultnes tīrīšana notikusi – pilsētas nocietinājuma grāvī, Rīdziņā vai Daugavā, bet visi, kas vēlāk ķērās pie padziļināšanas darbiem, Šeltona paveikto stipri vien apšaubīja un apgalvoja, ka līgumā paredzētie darbi nemaz nav veikti. Viņu teikto lielā mērā apstiprināja fakts, ka Rīgas rāte bija ļoti noraižējusies par kuģošanu Daugavas lejtecē un solīja bagātu atlīdzību par padziļināšanas darbiem. Lai gan Šeltons līguma noteikumus, visticamāk, nebija izpildījis, viņš tomēr no Rīgas tēviem pamanījās saņemt visai solidu atlīdzību, par ko liecina saglabājušies dokumenti: 2200 dālderī tika samaksāti par dūņu mašīnas būvēšanu, 1400 dālderī par pirmā gada padziļināšanas darbiem, vēl 420 Alberta dālderī dūņu mašīnas detaļām, tāpat bija vēl arī citi maksājumi.



1681. gadā rāte noslēdza līgumu ar Lielās ģildes eltermani Martinu Pīlu un pulkvežleitnantu Vilhelmu fon Vrangelu par kuģu ceļa atjaunošanu Vecdaugavā. Ņemot vērā rūgto pieredzi ar Šeltonu, šis līgums rātei bija izdevīgs, jo paredzēja, ka darbus izpildītāji veiks uz sava rēķina, bet, ja tiks sasniegts solītais 14 pēdu dziļums, pilsēta darba veicējiem izmaksās sešus tūkstošus valsts dālderu. Cerot uz solīto atalgojumu, racēji esot ņēmušies kā traki, taču visus viņu plānus diemžēl izjauca 1684. gada pavasara plūdi, kas ar trako ledus iešanu dabīgā veidā padziļināja Daugavas rietumu ieteku, tāpēc jēgu zaudēja vajadzība atjaunot veco, un racēji palika bez atlīdzības.



Arī 18. gadsimtā hidrotehniskajiem darbiem vēl nebija pietiekamas teorētiskās bāzes, tāpēc lēmumus lielākoties pieņēma, pamatojoties uz tām zināšanām

un intuīciju, kas piemita projekta autoram. 1763. gadā Rīgas rāte Daugavas gultnes koriģēšanai par 200 tūkstošiem dālderu noslēdza līgumu ar Gustavu Veismanu. Pusi sedza valsts, bet otra puse bija jāmaksā pilsētai. Sākās tiešām vērienīgi darbi: tika būvēti dambji un dambju sistēmas, rakta jauna Daugavas gultne un bērtā ciet vecā. Bet Daugava jau nav nekāda knapā, kas pakļaujas cilvēka vēlmēm un iecerēm. Ik pavasari atkal un atkal kopā ar lediem un palu ūdeņiem upe atgriezās vecajā gultnē, pārrāva un jauca nost cilvēka būvētos dambjus un nocietinājumus. 1769. gadā bija pabeigta Katrīndambja sistēma, ierādot Daugavā tikai vienu kuģu ceļu – pa jauno Veismaņa izrakto upes gultni, kas bija Voleru posms, un arī šodien tas saglabājies pie Volejiem, bet vecais Sarkandaugavas posms vairs nebija kuģošanai piemērots. Taču jauno kārtību mainīja 1771. gada pavasaris, kad neparedzēti postošā ledus iešana pārrāva jauno labā krasta dambja sistēmu jeb Katrīndambi un atjaunoja agrāko gultni pa Sarkandaugavu. Tā tas turpinājās arī vēlākajos gados, līdz 1805. gadā Daugavā bija divi kuģu ceļi – jaunais Voleru un vecais Sarkandaugavas, bet tad atkal nāca dabas stihija – 1807. gada katastrofālie pali, un Daugava atkal atgriezās vecajā gultnē, bet Voleru kuģu ceļš tika atjaunots tikai 1868. gadā.

Visos laikos kuģu satiksmi uz Rīgas ostu apgrūtināja niecīgie dziļumi un sarežģītie kuģošanas apstākļi grīvā. Arī jaunākajos laikos, lai gan ledus iešana vairs galvassāpes neradīja, allaž aktuāli palika kuģošanas kanāla padziļināšanas un dziļumu uzturēšanas jautājumi, tāpēc arī visos Rīgas ostas attīstības plānos,



kas pieņemti jau pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas, šie darbi paredzēti kā vieni no svarīgākajiem, lai noturētos konkurences trakā rumaka mugurā. Rīgas osta strādāja pie infrastruktūras sakārtošanas, un kuģošanas kanāls Daugavā tika padziļināts līdz 15 metru atzīmei, bet Valsts kontrole padziļināšanas darbu nepieciešamību apšaubīja un pie lielā zvana kāra toreizējo ostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu, izsakot pārmetumus par līdzekļu nelietderīgu tērēšanu, rokoties pa smiltīm. Komentējot Valsts kontroles pārmetumus, toreizējais ostas pārvaldnieks Loginovs nemaz necentās taisnoties, jo bija pārliecināts par savu ieguldījumu lietderīgumu. "Četrdesmit piecus miljonus, viņuprāt, esam iztērējuši nelietderīgi un noziedzīgi, bet to, ka valsts budžetā ienāk četrsimt miljoni eiro gadā, to viņi neskaita. Ja mēs šos četrdesmit piecus miljonus nebūtu iztērējuši, lai osta varētu normāli strādāt un būtu konkurētspējīga, tad valsts budžets vispār neko nesaņemtu. Valsts kontrole ir kā ēzelis ar klapēm uz acīm, un tās amatpersonas savā interpretācijā vēlas kaut ko pierādīt. Viņi interpretē noteikumus un likumus tā, kā paši to redz, nevis tā, kā noteicis Ministru kabinets. Strīdēties ar viņiem ir bezjēdzīgi, bet apgalvojumus par nelietderīgi izšķērdētu naudu es varu apzīmēt tikai ar tādiem vārdiem, kurus, piedodiet, publicēt nedrīkstētu. Izskatās, it kā es par četrdesmit pieciem miljoniem būtu uzracis savu personīgo dārzu un ievācis no tā zelta ābolu ražu. Pilnīgs absurds! Tas ir Latvijas stulbums, kas valda ne tikai Valsts kontrolē, bet arī citās valsts institūcijās, kur amatpersonas un ierēdņi neredz tālāk par savu degungalu un patiesībā nemaz negrib neko redzēt, un pati valsts pārvalde ir izveidojusi šādu filozofiju – katrs var filozofēt, pat interpretēt, kā īsti vajadzētu."

## BEZ LOČIEM NEIZTIKT

Senās Daugavas lejtecēs sažuburotajā un mainīgajā gultnē kuģošana bija bīstama, tāpēc nevarēja iztikt bez loču palīdzības. Vietējās kuģošanas apstākļu pazinēji Rīgas ostā rakstos minēti jau 1221. gadā, kad dokumentēts fakts par to, kā rīdzinieki atteikušies ievest ostā Dānijas karaļa sūtņa buriniekus. Tolaik loča pakalpojumus brīvprātīgi vai piespiedu kārtā uzņēmās Daugavas zvejnieki. Viņi veica arī diezgan regulārus dziļumu mērījumus, bīstamākās vietas iezīmējot ar stoderēm. 16. gadsimtā un arī vēl vēlāk Rīgas ostā nebija izliktas vienas navigācijas zīmes, kas radīja neapmierinātību visiem, kuri vēlējas ar saviem kuģiem ienākt ostā, tāpēc Rīgas rāte lika saviem ločiem uzstādīt un lietot tādas pašas stoderes, kādas tika izmantotas Hanzas pilsētās Brēmenē un Lībekā.

Vēstures liecībās aprakstītais liek domāt, ka loča amats ir bijis visai riskanta nodarbošanās, jo locis varēja zaudēt dzīvību, gan atsakoties ievest kuģus, gan darot to pēc labākās sirdsapziņas, jo Rīgā vara tik bieži mainījās, ka dažkārt šeit valdīja savā starpā naidīgi karaļi. Poļu valdīšanas laikā 1603. gadā nodibināja Bolderājas muitu, kuras kantoris atradās Buļļupes labajā krastā pie ietekas Daugavā, un tā kļuva par stratēģiski nozīmīgu punktu kuģu kustības regulēšanā.



Tur apmetās arī ūdens kapteinis, amatpersona ar plašām pilnvarām, kuras rīcībā bija laivas ar bruņotiem vīriem. Tāpat tur bija arī loču dienesta punkts. Tieši pateicoties šīm aktivitātēm, sāka veidoties Bolderājas ciems. Latviešu loču dēvēja par lasmaņiem, tāpēc, saņemot uzvārdu, daudzi no viņiem izvēlējās savas profesijas apzīmējumu arī uzvārdam. 1825. gadā Rīgas ostā strādāja 40 loči, 1840. gadā jau 48, bet vēlākajos gados to skaits pieauga pat līdz 60, un tikai 20. gadsimta sākumā tas atkal samazinājās un nepārsniedza 47. 1848. gadā Rīgas ostas kapteinis ģenerālmajors Aleksejs Severikovs savā raportā ģenerālgubernatoram grāfam. A. Suvorovam rakstīja, ka Rīgas loču amats ir labākais Krievijas Baltijas jūras ostās.

Viens no Rīgas ostas slavenākajiem un nopelniem bagātākajiem ločiem ir Johans Aleksandrs Jurgensons, pēc Latvijas neatkarības iegūšanas saukts par Jāni Jirgensonu, kurš 1849. gadā dzimis un 1932. gadā 83 gadu vecumā miris Bolderājas ciemā, kas tolaik jau bija Rīgas pilsētas daļa. Viņš 61 gadu, līdz pat savai nāves dienai, strādāja par loci un vēlāk arī vadīja Rīgas loču darbu, 1910. gadā ieveda Rīgas ostā Krievijas cara Nikolaja II jahtu "Standart", bet 1929. gadā zviedru karakuģi "Drotning Victoria" ar karali Gustavu V. Par labu darbu Jirgenson saņēma Krievijas goda pilsoņa titulu, vairākus Krievijas impērijas, Latvijas Republikas un ārvalstu apbalvojumus. Viņa vārdā bija nosaukts 20 metrus garš metāla korpasa loču kuģis – "Loc-komandir Jirgenson".■

Izmantota informācija no A. Popes grāmatas "Rīgas osta deviņos gadsimtos".



## OSTAS PĀRVALDE – VIENMĒR AKTUĀLS JAUTĀJUMS

**Rīgas ostas 820. jubilejas gads pandēmijas dēļ netika plaši atzīmēts un kā citkārt svinēts kopā ar plašiem Rīgas pilsētas svētku pasākumiem. Tomēr ir notikumi, kas būtiski ietekmēja ierasto ostas dzīves kārtību, un viens no tādiem ir Satiksmes ministrijas projekts mainīt Latvijas ostu pārvaldības modeli, kas vistiešākajā veidā attiecas arī uz Rīgas ostu. Tieši tāpēc, veidojot materiālu kopu, kas veltīta Rīgas ostas 820 gadu pastāvēšanai, nedrīkstēja atstāt bez ievēribas tās liecības, kas vēsta par RO pārvaldību gadsimtu gaitā.**

Jau no laika gala vienmēr aktuāls ir bijis jautājums: kā rokās būs ostas pārvaldība? Par pirmo Rīgas ostas pārvaldnieku varētu uzskatīt bīskapu Albertu, jo viņš jau 1211. gadā noteica kārtību ostā, izsludinot privilēģijas tirgotājiem un atceļot apkārtējo zemes īpašnieku krasta tiesības attiecībā uz Rīgas tirgotāju kuģiem. Šīs privilēģijas tiek uzskatītas par pirmo uz jūrniecības jautājumu sakārtošanu vērsto likumdošanas aktu jau vēlākās Latvijas teritorijā.

13. gadsimtā uz vēstures skatuves parādās tāda formācija kā Rīgas rāte, kas visiem spēkiem cenšas nostiprināt savu teikšanu arī pār Rīgas ostu. Tiek slēgti tirdzniecības līgumi ar Zviedriju, Norvēģiju, Dāniju un Franciju, un Rīga kļūst par Hanzas savienības locekli. Pieaug Rīgas loma tranzītā starp rietumiem un austrumiem, un proporcionāli ostas nozīmes pieaugumam pieaug arī konflikti starp ordeni un Rīgas pilsētu, līdz 1330. gadā Rīga kapitulē un kļūst par Livonijas ordeņa pārvaldītu pilsētu.

17. gadsimts atzīmējams ar pirmo manufaktūru un lielāku kuģu būvētavu veidošanos Rīgā. Tomēr Rīgas ostai tas nav bijis visai veiksmīgs laiks ne aizjūras tirdzniecībā, ne arī ostas apgrozījuma ziņā. Kuģniecību un preču piegādi no austrumiem – Polijas, Baltkrievijas un Krievijas traucē biežie kari. Tiek ieviesta jauna muitas nodeva – licence, tāpat atsevišķu nodevu sāk iekasēt par tām precēm, ko Rīgā ievad no austrumiem. Augstās muitas nodevas sadārdzina transporta izmaksas un samazina Rīgas ostas konkurētspēju, tāpēc daļa kravu aizplūst uz Kurzemes un Prūsijas ostām. Tomēr Rīgas osta joprojām paliek visērtākā preču izvešanai no diezgan plašiem apgabaliem. Zviedru pārvaldības gados (1621–1710) Rīga tomēr ir saglabājusi savu pašvaldības formu, tāpēc arī ostas pārvaldi realizē Rīgas rāte.

Gāja gadsimti, šķēlēs baznīcas un ticības, mainījās ietekmes un varas, nāca poļi, zviedri un krievi, taču, neskatoties uz to visu, Rīgas osta pilsētu darīja bagātu un allaž iekārojamu. Skaidrs, ka būt tik iekārojamam nav viegli, tāpēc ne





pilsētai, ne ostai nekad nav bijušas vieglas dienas. Astoņsimt divdesmit gadu laikā Rīga, tātad arī Rīgas osta, ir bijusi brīva tikai divas reizes: divreiz pa divdesmit gadiem – no 1561. līdz 1581. gadam un no 1920. līdz 1940. gadam. Tagad, pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas 1990. gadā, ir trešais brīvības laiks, bet arī tagad izaicinājumu netrūkst.

## OSTAS PĀRVALDĪBA JAUNAJOS LAIKOS

Trīsdesmit neatkarības gados Rīgas ostai bijuši trīs pārvaldnieki, protams, ieskaitot pašreizējo pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, un viens pārvaldnieka vietas pildītājs. Salīdzinot ar to, kā Latvijā mainījušās valdības, tas ir pārsteidzoši maz.

Taisnības labad gan jāatzīst, ka to nevar teikt par ostas valdēm, kas saistībā ar Saeimas un pašvaldību vēlēšanām ir nākušas un gājušas, ieceltas un atsauktas, un šis process joprojām turpinās. Laikam jau Rīgas ostas pārvaldība, tāpat kā pati Rīga, nekad nebūs gatava. Visticamāk, lielākais virzījums ir ietekmes ie-



Rīgas brīvdostas pārvaldes ēka Kronvalda parkā.

gūšana tik stratēģiskā vietā kā Rīgas osta, lai gan šīs intereses tiek slēptas aiz citiem izdomātiem ieganstiem: labāka pārvaldība, lielāka caurspīdība, plašāka pieejamība. Beigu beigās kā galvenais arguments tiek minētas valsts un tautas intereses. Un tas jau izklausās pat ļoti gaumīgi.

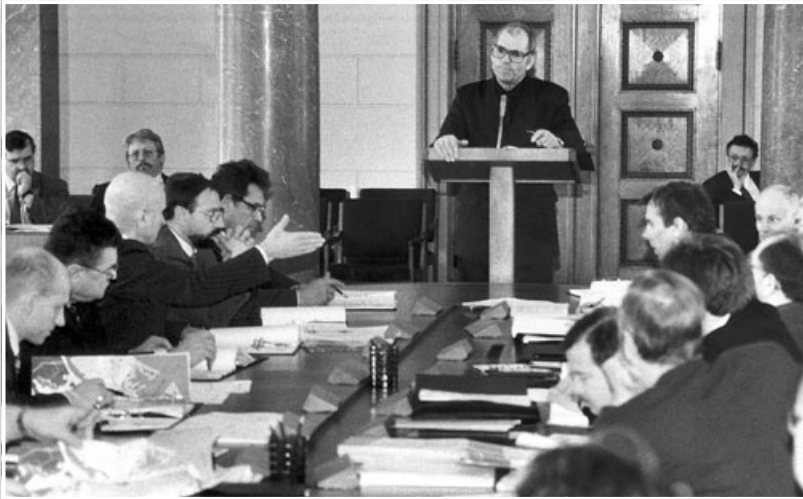
Lai gan tiek uzskatīts, ka ostas pārvaldes darbs aizsākās jau 1992. gadā, īstenībā līdz pat 1994. gada 22. jūnijam, kad, pamatojoties uz Likuma par ostām 8. panta 3. punktu, izveidoja Rīgas ostas pārvaldi, tāda neskaidra un nenoteikta ostas administrēšana vien bija, kas tika pakļauta Jūrlietu, pēc tam Satiksmes ministrijai. Skaidrs, ka šāda sistēma mūžīgi pastāvēt nevarēja, taču uzreiz atrast labāko modeli, ko izmantot Latvijas ostu pārvaldīšanā, arī nebija viegli. Notika ilgas un smagas diskusijas, privātais bizness ar neuzticību skatījās uz valsts pārvaldes struktūrām, bet valsts pārvaldes struktūras privāto biznesu uzlūkoja ar vēl lielāku neuzticību, jo tolaik starp uzņēmēju un zagli cilvēku apziņā stāvēja vienlīdzības zīme. Laiks gāja, likumdošanas joprojām nebija. Ross kā Rīgas ostas administrācijas vadītājs 1993. gadā cēla trauksmi: viņš gan nesot skeptiķis, bet ostu saimniecība ir atstāta pašplūsmā, tiek izlaupīta, tāpēc zaudējumi ir fantastiski. Vietā vēl nebija radīti jaunās pārvaldības sistēmas



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis (no kreisās), Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross un Liepājas ostas pārvaldnieks Aivars Boja.

spēles noteikumi, kad vecā padomju laiku ostu sistēma jau tika demontēta, lai iespējami ātrāk sadalītu valsts kapitālu. Bija jāpasteidzas, jo, kad nedarbojas likums, to izdarīt ir īstais laiks. "Mūsu valstī taču nav likumdošanas, neesam tālredzīgi un neprotam strādāt, nevēlamies sakārtot saimniecību, tāpēc paši vien esam vainīgi, ka mūsu ostas atrodas kritiskā stāvoklī. Ko tagad darīt?" jautāja Ross. Un pats arī atbildēja: "Pilnīgi jāmaina ostas struktūra, jāpiesaista kravas, jo tikai kravu apjomi ir spējīgi dot peļņu. Rīga taču ir tranzītosta, bet cik ir bijis gribētāju šo ostu izmantot savam biznesam? Nekas prātīgs līdz šim nav sanācis! Kāpēc tā? Tāpēc, ka solidas pasaules firmas vadītāji Rīgas ostu raksturo tā: tehniskais aprīkojums nepietiekams, pārkrāvēju tehnika, celtni netiek pareizi ekspluatēti, trūkst kravu kontroles sistēmas, tehnika bieži nestrādā, kravas tiek nepareizi novietotas un bojātas, trūkst drošības sistēmas, nav stabili ostas tarifi, osta strādā neritmiski, notiek zagšana, bet nekas netiek darīts, lai to visu novērstu. Ja trūkumus nenovērsīsiet, mēs negarantējam, ka strādāsīm caur Rīgas ostu."

Kad 1994. gadā izveidoja jaunu Rīgas ostas pārvaldes struktūru – Rīgas pilsētas pašvaldības uzņēmumu "Rīgas osta", uzņēmēju vidū sākās kņada, jo tiem uzņēmējiem, kuri strādāja Tirdzniecības, Zvejas, Daugavgrīvas, Voleru ostās un privātajos ostas termināļos, nebija saprotams, ko tādu šī pārvalde darīs un kāpēc vispār tāda vajadzīga. Dažus gadus uzņēmēji bija netraucēti rosījušies, tāpēc šāda viņu reakcija bija pašsaprotama. Ross tomēr bija izbrīnīts par uzņēmēju šķietamo tumsonību. "Atvainojiet, vai tad mēs nedzīvojam civilizētā valstī? Vai mums nav vajadzīga civilizēta pārvaldes sistēma? Ostas stratēģija – lūk, mūsu galvenais



Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross uzstājas Latvijas Ostu padomē.

uzdevums,” skaidroja Ross. “Mums taču visiem kopīgi jāsaprot, kā attīstīsies osta, ar ko tā nodarbosies rīt un pēc kādiem principiem dzīvos un strādās.”

Līdz ar jaunās pārvaldes sistēmas izveidošanu paša ostas pārvaldnieka dienas režīms lielas pārmaiņas nepiedzīvoja, jo viņš jau arī līdz tam nodarbojās ar ostas uzturēšanas jautājumiem. Īpašuma tiesības noteica likums, kas paredzēja, ka ostas teritorijā būs valsts, municipālā un privātā zeme. Ar šādu īpašuma sadali bija jārēķinās, jo īpaši domājot par privātajiem zemes īpašniekiem, kuri nekādā ziņā nevēlējās saņemt kompensāciju par zemi vai zemi citā vietā. Viņi pa varītēm gribēja savu īpašumu saglabāt tieši ostā, jo prātā jau rēķināja lielo bagātību, ko zeme ostas teritorijā nesis savam īpašniekam, un pat nepieļāva domu, ka šis īpašums vairumā gadījumu sagādās vilšanos un krenčkus.

1994. gadā Rīgas osta beidzot bija dabūta zem viena jumta. Tika iecelta pirmā ostas valde: četri Rīgas domnieki – Oļegs Batarevskis, Pēteris Jansons, Juris Paeglis un Roberts Zīle, un četri valsts pārstāvji: Satiksmes ministriju pārstāvēja Uldis Pētersons, Finanšu ministriju Bronislavs Džeriņš, Ekonomikas ministriju un Attīstības aģentūru Uldis Vītoļiņš, bet VARAM Guntis Drunka. Par valdes priekšsēdētāju kļuva Māris Purgailis, bet par pārvaldnieku ievēlēja Gunāru Rosu.

Vēlāk gan nāca arī citas pārmaiņas, kas saistītas ar pārvaldi. 1997. gada 8. jūlijā Rīgas dome apstiprināja nolikumu par Rīgas pilsētas pašvaldības uzņēmuma “Rīgas osta” reorganizāciju, pārveidojot to par Rīgas ostas pārvaldi, kas ir juridiska persona ar visām juridiskās personas regālijām. Ostas pārvalde tika pakļauta Rīgas domei, bet atradās arī Satiksmes ministrijas pārraudzībā. Augstākā lēmējinstītūcija bija ostas valde, kurai pakļauts bija ostas pārvaldnieks.



Tad nāca ilgi gaidītais 2000. gads, kas līdz ar jaunu gadu tūkstoti un Rīgas ostas astoņsimt gadiem atnesa arī jaunu statusu ostai. Sākās Rīgas brīvdostas ēra. Osta tāpat kā līdz tam palika Rīgas pašvaldības pakļautībā un Satiksmes ministrijas pārraudzībā, taču tika izbeigts vēsturiskais netaisnīgums, kas ilga līdz pat 2000. gada 12. aprīlim.

Aprakstot ostas pārvaldes vēsturi, esam aizsteigušies priekšā dažiem ļoti būtiskiem notikumiem.

## PĀRVALDNIKI

### GUNĀRS ROSS

Par ostas pārvaldnieku strādāja no 1992. līdz 1997. gadam. Tiem, kas apgalvo, ka katrs laiks savā ziņā grūts, daudzējādā ziņā ir taisnība. Un tomēr Rosa laiks bija ne tikai sarežģīts, tas bija arī lielās neziņas un lielo pārmaiņu laiks. Lai gan tolaik cilvēkiem bija uzkrāta liela iepriekšējās dzīves pieredze, tā ne vienmēr iederējās un noderēja jaunajai sistēmai. Cilvēks lauza sistēmu, un sistēma lauza cilvēku.

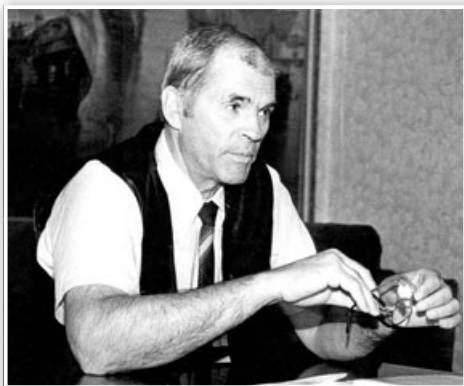


Rīgas mērs Andris Purgailis un Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross Latvijas Ostu padomē.

Ross lauza sistēmu. Vispirms jau veco padomju sistēmu, kad kā kapteinis kopā ar savu komandu barikāžu laikā aizstāvēja stratēģiski svarīgo Zaķusalu, kur strādāja toreiz vienīgā Latvijas televīzija.

Tad ķērās pie vecās Rīgas ostas sistēmas demontāžas. Solīdi un galanti. Cēli nesdams sevi labi piegulošā uzvalkā. Deviņdesmito gadu sākumā, kad daudzi vīrieši ārējam noformējumam nepievērsa lielu vērību, Ross uzvilka baltu kreklu un baltu uzvalku, gluži kā protestu drūmajai, raižu pilnajai un nesakārtotajai dzīvei, un gāja cīņā par ostas lietām.

Godavīrs pēc būtības, to par viņu teica visi, īpaši bijušie





kolēģi. Ass pēc dabas, to teica kolēģi un arī draugi. Džentlmenis, tā viņu raksturoja sievietes. Latvietis, ar to ir pateikts viss, jo tā domāja un domā visi, kas viņu pazina.

Sistēma lauza Rosu. Jo viņš nebija pieradis locīties, padoties vai piemest celi pie zemes. To neļāva viņa mugurkauls un viņa baltais uzvalks. Kad nepiekrita vienai otrai satiksmes ministra Viļa Krištopana pamācībai par ostas saimniecības jautājumu pareizāku sakārtošanu, viņš, kā mēdz teikt, tika ņemts uz grauda. Bet, kad neizrādīja pienācīgo cieņu arī jaunbūvējamā Rīgas ostas naftas termināļa ārzemju investoriem, viņa liktenis bija izlemts. Patiesībā viss it kā beidzās bez asins izliešanas, jo Rosa darba līguma laiks bija beidzies, tāpēc īpaši lēmumi par pārvaldnieka atbrīvošanu no ieņemamā amata nebija jāpieņem, un tika izsludināts konkurss ostas pārvaldnieka amatam.

Ostu gaidīja pārmaiņas, un osta gaidīja pārmaiņas. Bet Gunāru Rosu gaidīja smaga slimība. No 2000. gada 11. janvāra katru gadu viņa radi, draugi un paziņas, viņa kolēģi un līdzgaitnieki mirušo piemiņas dienā aizdedz svečīti Vecmilgrāvja Baltajos kapos Gunāra Rosa atdusas vietā. Tā ir viņa miera osta, kas tepat blakus Rīgas ostai vien ir.



Satiksmes ministrs Vilis Krištopans (no kreisās), Māris Gailis un vides un reģionālās attīstības ministrs Indulis Emsis.

## VIETAS IZPILDĪTĀJS

Gandrīz vai nemanot bija pienācis 1997. gada 17. janvāris, kad beidzās ostas pārvaldnieka Gunāra Rosa pilnvaru termiņš. Ar satiksmes ministra Viļa Krištopana pavēli tika izveidota ekspertu komisija, kuras uzdevums, pienākums un privilēģija bija lemt par pretendenta atbilstību Rīgas ostas pārvaldnieka amatam.

Ekspertu komisijas priekšsēdētājs bija Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors, kurš komisiju vērtēja kā labus profesionāļus, kas spējīgi



Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors.



Andris Dumpenieks.

kompetenti izlemt jaunā pārvaldnieka likteni. Pirmais piegājiens, kurā par pārvaldnieku vajadzēja apstiprināt Rīgas ostas valdes izraudzīto kandidātu Andreju Inkuli, tomēr izgāzās. Inkulim ar ostu un jūras lietām sakara nebija nekāda, bet bija biedru grupa, kas tieši viņu visiem spēkiem virzīja šim amatam. Lai, tēlaini runājot, nepieļautu, ka āzis kļūst par dārznieku, tika izdarīti grozījumi Likumā par ostām, kurā iestrādāja prasību, ka ostas pārvaldniekam noteikti jābūt ar augstāko jūrniecības izglītību. Satiksmes ministrs Vilis Krištopans vēstulē Rīgas domei rakstīja: "Satiksmes ministrija uzskata, ka šobrīd būtu lietderīgi meklēt citu kandidātu, kurš atbilstu likumā minētajām prasībām un kura darbība būtu vērsta uz Rīgas ostas darba uzlabošanu. Ja šāda pretendenta izvēle rada ilgstošas problēmas, ostas pārvaldnieka apstiprināšanu varētu atlikt līdz jaunajām pašvaldības vēlēšanām. Ņemot vērā, ka līdzšinējam ostas pārvaldniekam Gunāram Rosam šā gada 17. janvārī beidzas līguma termiņš, Rīgas ostas valdei būtu jānorīko ostas pārvaldnieka vietas izpildītājs."

Par vietas izpildītāju iecēla Andri Dumpenieku. *Uz laiku* izvērtās par vairāk nekā gadu. Daudzi, satiekot Dumpenieku, toreiz jokojot jautāja, kā labi sēžas uz koferiem? Bet tāda sēdēšana uz čemodāna jau nebija paša Dumpenieka vēlēšanās, tādi bija apstākļi. Dumpenieks ne reizi vien pauda viedokli, ka tieši nenoteiktais ostas pārvaldnieka statuss nereti mudina uz lieku piekasišanos lietām, kurām citos apstākļos būtu pavisam cits novērtējums.

Nenoteiktības dēļ cieta darbs un uzņēmēji, kuru jautājumi pārāk bieži palika neatbildēti. Meklējot izeju no neapskaužamās situācijas, Rīgas ostas uzņēmēji iestājās Latvijas Stividorkompāniju asociācijā, ko pārstāvniecības dēļ drīzāk varēja saukt par Rīgas Stividorkompāniju asociāciju. Toreizējais asociācijas prezidents Aivars Borovkovs teica: "Nenormāla situācija, ka Rīgas ostā nav pārvaldnieka. Tā ir necieņa arī pret pārvaldnieka amata pienākumu izpildītāju Andri Dumpenieku. Ja viņš strādā labi, kāpēc tad viņu neapstiprina amatā? Otrkārt, ja jau uz šo amatu tiek nominēts Leonīds Loginovs, tad jāļauj cilvēkam strādāt! Cik tad ilgi var vilkt šo jautājumu?"

Rīgas ostas pārvaldnieka nominēšanu viņāja kā karstu kartupeli – ne ārā splaut, ne norīt, līdz beigu beigās bargā un kompetentā komisija no gandrīz divdesmit pretendentu vidus ostas pārvaldnieka amatam izvēlējās Leonīdu Loginovu.



## LEONĪDS LOGINOVS

Ne visiem Leonīds Loginovs šķita labs. "Neesmu nācis par ostas pārvaldnieku, lai visiem būtu labs, es šurp nācu, lai strādātu. Tā, lūk!" Loginovs parasti runāja to, ko domāja. Kad teica: "Ko tas idiots vispār saprot?", viņš tieši tā arī domāja.

Loginovs kungs, Leonīds, Ļoņa. Katrs pats vislabāk zināja, kā viņam ostas pārvaldnieks uzrunājams. Tieši

tāpat, kā visi zināja – ja esi Loginova acīs pazaudējis uzticību un cieņu, kaut tu būtu bijis labākais draugs, tad tas faktiski ir uz mūžu. Kaut ieraksties viņa pretinieku apvienībā, kaut iefiltrējies sabiedroto pulkā, vērtības tev nebūs nekādas.

Daudzi atzina, ka, atnākot uz ostas pārvaldi, Loginovs ienesis jaunas vēsmas. Viņš iemācīja pacelties pāri tik iemīļotajam pīļu diķim un saprast, ka diķītis ir nedaudz sasmacis un netīrs. Un arī to, ka bez šī miļā diķīša ir vēl citi, lielāki un mazāki, kas kopā veido pasaules telpu.

Kad 1998. gada martā Loginovs kļuva par ostas pārvaldnieku, viņš ķērās restaurēt ilgus gadus *bomžu* apdzīvoto kādreizējo Piena restorānu, lai tur ierīkotu ostas pārvaldes mājvietu. 2000. gadā, tieši uz ostas astoņsimto dzimšanas dienu, tika atklāta jaunā ostas pārvaldes ēka kanāla malā, pašā Kronvalda parka vidū. Rīgas ostas uzņēmēji šeit varēja uzņemt savus biznesa partnerus, kuri, protams, spēja novērtēt izsmalcinātu interjeru un greznos aksesuārus. "Loginovs mums tā arī paziņoja – ostas pārvaldes telpas ir jūsu rīcībā, jo tā taču ir uzņēmēju nauda, par kuru šīs telpas iekārtotas," stāstīja ostas uzņēmēji. Pats ostas pārvaldnieks atzina, ka viņam ir svarīgi, kādā vidē strādāt, jo darbā tiek pavadīts daudz vairāk laika nekā mājās, bet jautāts, vai viņam patīk skaistas lietas, atbildēja, ka, protams, patīk, bet tās ir skaistas lietas tieši viņa izpratnē, jo vienam patīk māte, otram meita, trešam kleita.

Loginovs bija pārliecināts, ka droši vien izjaucis daudzus plānus, jo tolaik bija cilvēki, kuri vēlējās ostu pilnībā pārņemt savās rokās. "Es biju tas, kurš ostā ieviesa zināmu kārtību. Ar manu atnākšanu visiem bija skaidrs, kurš pārvalda ostu un ar kuru ir jārēķinās. Tā sakot, kurš ir saimnieks. Pirms tam ostā bija pilnīgs jucekļis: Tirdzniecības osta, pašvaldībai piederošā Pasažieru osta, Zvejas



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un Andris Umbedahts.



osta, kas vēl nebija privatizēta, arī Aizsardzības un Izglītības ministrijai katrai sava ostas daļa. Katrs deķi vilka uz savu pusi, un katram bija savi saimnieki, bet ar likumu ostā tika ieviesta noteikta kārtība. Iesākumā gāja grūti, bet mēs to paveicām,” atceras Loginovs.

Daudzi Loginovu nesaprata. “Ko es viņiem varu palīdzēt? Paši vainīgi!” tā Loginovs, kuram vienmēr nesaprotama likusies cilvēku tuvredzība un nevajadzīga utošanās, komentēja cilvēku neizpratni. Ja kāds nespēj uztvert vai izsekot notikumiem, vai pie tā būtu vainojama ostas pārvalde un pārvaldnieks?

Viens otrs ir vēlējies skaitīt Loginova dienas. Pēkšņi medijos parādījās apgalvojumi, ka osta attīstās nepareizi, ka temps nav tik straujš, kā varētu vēlēties, un ostas vadības stils nav no tiem labākajiem. Lai gan gadiem tika apšaubīta ostas pārvaldnieka profesionalitāte, kopš 1998. gada Loginovs pārdzīvoja visas Saeimas un pašvaldību vēlēšanas, visus Ministru prezidentus, satiksmes ministrus un ostas valdes, līdz 2017. gadā pats uzlika galdā atlūgumu. Vēl gadus divus pirms tam, kad Loginovs atstāja pārvaldnieka amatu, jautāju, vai viņš varētu iztikt bez ostas? Uz šo jautājumu Loginovs smaidot atbildēja, ka varētu un ka par to arvien biežāk aizdomājas, bet viņu neatstāj sajūta, ka līdz galam nav novesti iesāktie darbi. “Ja es tagad aizmirstos, tas pats Krievu salas projekts uz kādu laiku tomēr aizķertos,” toreiz teica Loginovs un piebilda, ka neviens tomēr nav neaizvietojams. “Man jau nav nekādas intereses, lai mani no šī krēsla un šīs ēkas iznes ar kājām pa priekšu. Loģiski vajadzētu pabeigt iesākto, lai galds ir tīrs un nekas vairs netur. Bet tā diemžēl neiznāk, jo vienmēr parādās jauni darbi.”



Leonīds Loginovs.

Jautāju, vai ostas pārvaldnieks tā kā mazliet nekoķetē ar savu aiziešanu no pārvaldnieka amata, bet viņš pavisam nopietni teica, ka patiesībā to gribētu, jo vairs nav tie gadi. “Kad atnācu uz ostas pārvaldi, man bija četrdesmit četri,” tā Leonīds. “Tad es biju enerģijas pārpilns un varēju nedēļām strādāt gandrīz bez atpūtas, skriet, ņemties un ārdīties, bet tagad sāku saprast, ka man ir arī citas lietas, par ko domāt – ģimene, bērni, mazbērni, mājas, ezeri, upes, makšķerēšana un medišana, kam tagad atliek maz laika. Ostas pārvaldnieka amats prasa milzīgu atbildību, un tas nav vienkārši – paraksti un aizmirsti. Taču mani nekas nespēj iebiedēt! Pēc astoņiem cietumā pavadītiem gadiem man šajā dzīvē daudzas lietas šķiet mazsvarīgas un ļoti daudzas lietas nespēj satraukt!” Te nu jāpaskaidro, ka par cietumu Loginovs sauc tos gadus, kurus uz zvejas *tupeles* šūpojis Atlantijas viļņos. Patiesībā jūrā iets daudz ilgāk, bet, saskaitot kopā laiku, kas pavadīts okeāna vidū, nenokāpjot krastā, kopā sanākot astoņi





gadi. Tajos esot piedzīvots viss – slimības, bads, izmisums, vientulība un ilgas pēc mājām. Okeāna vidū palīdzēt nav varējis neviens, katram pašam bijis jātiek galā ar savām problēmām. Taču tā padomju laikos bija gandrīz vienīgā iespēja izsisties cauri dzelzs priekšķeram, iepazīt pasauli un redzēt, kā citur cilvēki dzīvo. Varbūt tieši šajā laikā iegūtā pieredze ir tā, kas palīdzēja Loginovam atbrīvoties no nožēlojamiem stereotipiem un saprast, ka Latvija ir pasaules daļa, bet ne pasaules centrs.

Līdzīgi kā savulaik Rosu, arī Loginovu mēģināja lauzt. Loginovs nelūza, lūza citi.

## VALDE – TOREIZ UN TAGAD

Pirmā Rīgas ostas valde tiks ievēlēta 1994. gada 2. augustā, kā jau Likums par ostām to paredzēja, ostas valdes priekšsēdētāja krēslā sēdās Rīgas mērs, toreiz tas bija Māris Purgailis. Valde nav saimnieciska struktūra, bet gan politikas virzītāja, apgalvoja Purgailis, tāpēc tie, kas nodarbojas ar biznesu, nemaz nedrīkst būt pārstāvēti šajā orgānā. Zemes nomas līgumi, piestātņu pārņemšana, ostas nodevas, lūk, politika, kuras veidošana piekrita ostas valdei. Purgailis iedegās par naftas termināļa celtniecības projektu Rīnūžos un kasmīgi runāja par skandināvu lieliskajiem piedāvājumiem un milzīgajām iespējām. Vietējie uzņēmēji protestēja pret tādu Rīgas domes nostādni un centās pierādīt, ka Latvijas uzņēmēja projektā ieguldītais lats ir tāds pat lats kā ārzemju investora pienestais. Rīgas rāte uzņēmēju teiktajā neieklusījās. Nelīdzēja ne protesta vēstules, ne publiskas uzstāšanās, pat ne asociācijas nodibināšana, lai labāk varētu aizstāvēt vietējo intereses. It kā par spīti vietējiem ārzemnieki īpaši tika celti godā, viņu projekti noteikti bija labāki un investīcijas vērtīgākas.

Dzīve gāja uz priekšu. Pilsēta joprojām elpoja savā ritmā, osta savā. Ar valstī noteikto cikliskumu nāca jaunas pašvaldību vēlēšanas. Vienu mēru nomainīja cits, un līdz ar to mainījās arī ostas valdes priekšsēdētāji. Īpaši grūts laiks ostai bija tie četri gadi, kad Rīgas domes vadītājs un ostas valdes priekšsēdētājs bija Gundars Bojārs, un ne jau tāpēc, ka Bojārs neko nesaprastu no ostas lietām. Varbūt tieši Bojārs no tām saprata daudz vairāk, nekā citi pilsētas mēri bija sapratuši, jo pats nāca no ostas biznesa. Taču diemžēl viņa politiskā orientācija nebija pareiza, jo politiskajās krustcelēs viņš bija izdarījis kreiso pagriezieni. Valstī pie varas bija labējie, bet Rīgā saimniekoja valdības un Saeimas opozicionāri, ne īpaši labi ieredzētie sociāli.

Tiem, kas strādā ostā, ir pilnīgi vienalga, kādi uzvārdi pārstāvēti ostas valdē, galvenais, lai projekti virzītos uz priekšu un jautājumus mākslīgi nebremzētu. Jautājumus valdei sagatavo ostas pārvaldes speciālisti, viņi arī dod savu slēdzienu un attiecīgā projekta novērtējumu. Tieši tāpēc tik būtiski, lai ostas pārvaldē strādātu patiešām zinoši speciālisti, bet ostas valdē lai ir labi cilvēki.



Arī ar to pietiks. Kā savulaik teica kāds jūrniecības klasiķis – lai sēž, saņem atalgojumu un netraucē strādāt. Tā viss arī notika pirmajos desmit gados, bet tad bilde sāka mainīties, jo ostas valdes locekļu informētība, zināšanas un arī vēlēšanās strādāt bija ievērojami augušas.

Tomēr nu jau diezgan labi strādājošais mehānisms sagāja grīstē. Kad Ministru prezidents bija Einars Repše, viņš no Rīgas ostas valdes atsauca ministriju pārstāvjus, izplatot valdības paziņojumu, kurā bija teikts, ka Rīgas ostas pārvaldes lēmumi rada valstij zaudējumus un nākotnē situācija varētu kļūt vēl sliktāka, bet Rīgas ostai kā valsts stratēģiskās nozīmes objektam, kas ieņem svarīgu vietu valsts transporta sistēmā un tranzīta nodrošināšanā, ir jāatrodas valsts pastiprinātas uzmanības lokā ar iespēju nodrošināt kontroli pār ostas darbību, sniegt nepieciešamo palīdzību ostas attīstībai.

Ostas speciālisti gan uzskatīja, ka vislielākā palīdzība, lai osta varētu attīstīties, būtu valdībā savlaicīgi un kompetenti izskatīta un pieņemta Latvijas ostu attīstības stratēģija un kompetents redzējums par jūrniecības procesiem, nevis jaunā Rīgas ostas attīstības plāna formāla kritizēšana. Kritika ir laba lieta, bet lai tā būtu patiešām profesionālā līmenī, lai kritika balstītos uz statistiku, pasaules ostu darbības pētījumiem un pamatotiem argumentiem. Repšes valdība domāja, ka labākā palīdzība ir ostas darba apturēšana. Taču valdības paziņojumā bija arī viena laba ziņa – valdība vērtēja Rīgas ostu kā svarīgu objektu. Ostas valdes priekšsēdētājs Bojārs bija ļoti pārsteigts, ka osta valdībā tā tiek novērtēta, jo Ministru kabinets vēl nemaz nebija nodarbojies ar Latvijas ostu attīstības politikas izstrādāšanu, kā arī nebija deklarējis, kāda tad ir Rīgas ostas vieta kopējā valsts attīstības stratēģijā. Tā kā valsts par šo stratēģiju nedomāja, Rīgas brīvostai kopā ar pašvaldību šis darbs bija jādara pašai. Savukārt mērķis, kāpēc ministriju pārstāvji savulaik tika iesaistīti un darbojās ostu valdēs, bija rūpēties par vienotas ostu politikas izveidi Latvijā. Diemžēl valsts nekad nav deklarējusi savu pozīciju un norādījusi, kādā virzienā Rīgas ostai vajadzētu iet. Politīķi valsts intereses allaž piesauc, lai viss skaisti izklausītos, bet patiesībā jau Latvijas ostas ir gana gards kumoss, kurā iekosties gribētāju netrūkst. Rīgas osta ir liela teritorija, tāpēc nav brīnums, ka šeit krustojas arī pietiekami lielas intereses.

2002. gadā bija mēģinājums radikāli mainīt ostu pārvaldību, un 2003. gadā grozījumi Likumā par ostām, kas paredzēja valsts ietekmes palielināšanu Rīgas un Ventspils ostās, tika pieņemti Saeimā, bet tos nobremzēja Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, kura, pamatojoties uz Satversmes 71. pantu, 2003. gada 25. septembrī nosūtīja Saeimā pieņemto likumu "Grozījumi Likumā par ostām" otrreizējai caurlūkošanai. Prezidente uzsvēra, ka Ministru prezidenta Einara Repšes un Ministru kabineta iniciatīva un ieinteresētība būtiski uzlabot Rīgas brīvostas kā valsts stratēģiskas nozīmes tautsaimniecības objekta darbību pelna atzinību, bet norādīja, ka Ministru kabinets šo iniciatīvu balstījis



uz informāciju un uzņēmēju sūdzībām par problēmām Rīgas brīvostā, kuras rodas labas pārvaldības trūkuma dēļ. Prezidente atzina, ka arī viņa saņēmusi sūdzības par Rīgas ostas darbību, uz ko vērsusi atbildīgo valsts un pašvaldības institūciju uzmanību. Tomēr, izvērtējot valdības ierosinātos un Saeimas pieņemtos grozījumus Likumā par ostām, kā arī citus likumos izpildvarai paredzētos politiskās gribas un varas realizēšanas līdzekļus, nācies secināt, ka augstāk norādīto problēmu risinājumam izvēlētais veids nav samērīgs ar virzīto mērķi. Biežās likuma izmaiņas, pašvaldību viedokļa nerespektēšana un Latvijas Ostu padomes negatīvā attieksme pret šiem grozījumiem var radīt pašvaldību prasības valstij kompensēt pašvaldību ievērojamos ieguldījumus ostu attīstībā, kā arī ar pašvaldību īpašuma pārvaldīšanu turpmāk saistītos ierobežojumus.

Taču toreiz ar politisku vēršanos pret Rīgas brīvostu un ar savu sasteigto lēmumu par valsts pārstāvju atsaukšanu no Rīgas un Ventspils ostām (Ventspils osta toreiz cieta Rīgas ostas dēļ) Repše panāca divas lietas. Pirmā. Rīgas ostas valdes priekšsēdētājam, kas jau tradicionāli bija Rīgas mērs, tika atņemta izšķirošā balss, pareizāk sakot, divas balsis, jo līdz tam valdes priekšsēdētājam bija izšķirošā balss lēmumu pieņemšanā. Otrs. Rīgas brīvostas reputācija bija aptraipīta gan vietējā, gan starptautiskā mērogā, un vēlāk ostas vadībai bija grūti jānopūlas, lai šos traipus notīrītu. Daudzi toreiz pauda viedokli, ka tā laika Ministru prezidents vienkārši paļāvies uz saviem jūrlietu padomniekiem, kuri nekādus gudros padomus nebija spējīgi dot. Kopš tā laika bija aizritējuši teju jau divdesmit gadi, un līdz 2019. gada decembrim viss it kā ritēja ierastās slieidēs, bet vienā jaukā dienā tas mainījās. Tikai vaininieks šoreiz bija cits. Ja 2003. gadā Rīgas osta tika kārta pie lielā zvana, tad tagad tā bija Ventspils osta, kuras dēļ Latvijas valdībai vajadzēja strauji rīkoties. 2019. gada beigās pāris dienu laikā valdība izdzina cauri Saeimai grozījumus Likumā par ostām, kas paredzēja, ka Rīgas un Ventspils ostu valdēs turpmāk strādās tikai četru ministriju – Satiksmes, Finanšu, Ekonomikas, kā arī Vides un reģionālās attīstības ministrijas iecelti pārstāvji, bet tur vairs nebūs pārstāvētas pašvaldības.

“Vairākas iepriekšējās valdības ir kritušas tieši ostu reformas dēļ, mēs gribam nekādā veidā veicināt arī šīs valdības krišanu, bet tajā pašā laikā mēs kā nozares ministrija iestājamiem par vienotiem principiem attiecībā uz visām trīs lielajām ostām. Mēs šeit runājam nevis par kārtību vai nekārtību, bet kā panākt ostu labāku konkurētspēju Eiropā attiecībā pret mūsu kaimiņvalstīm. Koordinēta visu trīs ostu darbība ir daudz izdevīgāka Latvijai,” šķietami mierīgais un no līdzsvara neizsitamais satiksmes ministrs Tālis Linkaits, runājot par ostu pārvaldības modeļa maiņu un aizstāvēt savu viedokli, arvien biežāk mēdza iekarst.

Tālis Linkaits 24. jūlijā tviterī rakstīja: “Vakara pārdomas par to, kas kopīgs ostām un slaucamām govīm. Ostās ir paveiktas daudzas labas lietas. Diemžēl



osta nereti bijusi kā slaucama govys, kurai svaigu zālīti saplūc tikai tik daudz, lai piena straumīte neapstātos. Ja līdz šim daļu investīciju varēja finansēt no ES fondiem, tad nākamajā periodā tādu iespēju nebūs un ostai būs jāpelna pašai. Ostu pārvaldības modeļa maiņa ir tieši par to: jābeidz slaukt un jāsāk strādāt!”

Satiksmes ministrs skaidroja, ka ostu pārvaldības modeļa koncepta pamats ir pārveidot administratīvo vienību – ostas pārvaldi – no atvasinātas juridiskās personas par uzņēmumu. “Domāju, ka 2021. gada otrajā pusē mēs jau varēsīm redzēt jauno ostu darbību,” teica ministrs. “Optimistiski domājam, ka Saeima likumprojektus varētu pieņemt līdz 2020. gada beigām, un tad 2021. gads būs veltīts tam, lai praktiski ostas pārveidotu par kapitālsabiedrībām un ieviestu jauno modeli. Tur nekas būtiski nevar mainīties. Vienmēr ir atsevišķas detaļas pašā likumprojektā, kuras var tikt mainītas, tādēļ arī likumprojekti ir nodoti sabiedriskajā apspriešanā. Mēs labprāt uzklausām visus viedokļus, ko vēl papildus vajadzētu mainīt ostu pārvaldībā un darbībā, taču konceptuāli izmaiņas nav plānotas. Visā Eiropā pēdējo gadu desmitu laikā ir notikusi ostu komercializācija, un arī Latvijai beidzot ir jāiet šis ceļš, lai mēs iegūtu efektīvi strādājošu ostu nozari, kas tiek pārvaldīta starptautiski saprotamā veidā un stiprina Latvijas kā kravu pārvadājumu valsts konkurētspēju.”

Satiksmes ministrs noraizējies pauda arī šādu viedokli: “Esmu ieinteresēts, lai šajos pietiekami grūtajos apstākļos ostas izmantotu savus resursus maksimāli efektīvi, lai ostu vadība un menedžments būtu profesionāli, nevis politiski vai ierēdnieciski ieceltas personas.”

Ļoti iespējams, ka ar teikto ministrs ir viesis aizdomas par ne visai profesionālu ostu pārvalžu darbību. Visticamāk, ostu valdes tagad strādā profesionāli, jo tur taču deleģēti ministriju pārstāvji. Un kā tad ir ar Rīgas brīvostas pārvaldes vadīšanu?

## ANSIS ZELTIŅŠ

Anša Zeltiņa karjera ir bijusi apskaužama un strauja: divdesmit trīs gadu vecumā viņš izturēja konkursu un kļuva par Latvijas Jūras administrācijas vadītāju. “Dzīvojot un strādājot kādā noteiktā laikā un vietā, pašam šķiet, ka nekas īpaši nenotiek un nemainās, bet patiesībā tā nav. Kopš 2000. gada, kad ienācu Jūras administrācijas sistēmā, dzīve, domāšana un attieksme pret daudzām lietām tomēr ir krietni mainījusies. Eiropas Savienība bija kaut kur tur, un tur bija jātiek iekšā. Bija uzdevumi un mērķis, bet nebija īstas sajēgas, ko tas viss nozīmē. Par Jūras administrāciju runājot, diez vai toreiz daudzi izprata, kas tās direktīvas tādas ir, ko tās dod, un arī man pašam pirmajā laikā par starptautisko direktīvu saistību ar Latviju bija visai miglains un izplūdis priekšstats,” saka Ansis Zeltiņš. “Runājot par Jūras administrāciju, es gribu nevis atskatīties pagātnē, bet gan lūkoties nākotnē: JA darbs ir vērsts uz kuģošanas



drošības procesu uzraudzību un drošības standartu tālāku paaugstināšanu. Lūk, cik īsos vārdos var raksturot to milzīgo darbu, kas darāms, un lielo atbildību, kas mums uzlikta, lai Latvijas vārds visiem asociētos ar profesionāliem speciālistiem, augstiem darbības standartiem un patiešām kuģošanu bez problēmām. Kas visvairāk nepieciešams, lai pieminētais reāli īstenotos? Nenoliedzami, augstas klases speciālisti. Tieši tāpēc ir gandarījums, ka mainās mūsu cilvēku attieksme pret darbu, sistēmu un valsti kopumā. Es viennozīmīgi pārstāvu tos, kuri uzskata: lai procesi sekmīgi attīstītos, daudzām lietām ir jāmainās, pat radikāli jāmainās. Ja mehānisms streiko vai apstājas, tas agrāk vai vēlāk dod negatīvu rezultātu.”

Tā Ansis Zeltiņš domāja, vēl strādājot par JA valdes vadītāju. 2015. gadā, kad Latvija bija Eiropas Savienības prezidējošā valsts, Ansis Zeltiņš Satiksmes ministrijas un Jūras administrācijas uzdevumā strādāja Briselē kā transporta nozares atašejis. “Uz savu darbu Briselē skatos kā uz biznesa projektu, bet, teiksim, ministrijas darbiniekiem



Ansis Zeltiņš.

tas noteikti ir liels kāpiens augšup. Tas ir izaugsmes, perspektīvu un atalgojuma jautājums. Latvijas prezidentūrai ir sagatavoti ļoti labi speciālisti, kuri jau strādā un prezidentūras laikā strādās, lai visu nodrošinātu visaugstākajā līmenī. Bet esmu pārliecināts, ka neviens nezina, kā šo labi sagatavoto speciālistu potenciālu izmantot pēc 2015. gada 30. jūnija. Viss tiek koncentrēts tikai uz šo pusgadu, nedomājot, kas notiks pēc tam, bet dzīve taču neapstājas. Pašlaik ir tā, ka tie, kas nokļūst Briselē, sevi vairāk redz Briseles struktūrās, nevis darbā Briselē Latvijas ierēdniecības kontekstā. Un tā, manuprāt, ir liela problēma.”



Par Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansis Zeltiņš kļuva konkursa kārtībā. Pretendējot uz šo amatu, viņš ar ievērojamu punktu skaitu apsteidza 24 citus amata pretendētus.

“Lai osta normāli un loģiski funkcionētu un attīstītos, ostas pārvaldnieks vienkārši nevar būt visiem pieņemams, tas nav iespējams. Tieši tāpat, kā tas ir citās saimnieciskās un politiskās struktūrās. Lai kuģis ietu uz priekšu, kādam ir jānosprauž kurss un tas arī jānotur. Tas, protams, vieniem var patikt, citiem nepatikt, bet pārvaldnieks uz to nedrīkst sāpīgi reaģēt vai atteikties no izvirzītā mērķa,” savā pirmajā darba dienā Rīgas ostas pārvaldnieka amatā teica Ansis Zeltiņš.

Latvijas ostu jaunais pārvaldības modelis joprojām karājas gaisā. Ansis Zeltiņš domā, ka pašlaik ir diezgan nenoteikta situācija saistībā ar Satiksmes ministrijas izsludināto ostu pārvaldības modeļa maiņu, jo lielākais akcents ir likts uz pašu ostas pārvaldi, kas pēc reorganizācijas kļūtu par komercsabiedrību, kas dod zaļo gaismu biznesa darbībai, jo kapitālsabiedrība ir uzņēmums, kuram tikai loģiski būtu jānodarbojas ar biznesu un jāpelna, bet, ja dibināmās komercsabiedrības statūtos ieliek punktu, ka tā ar biznesu nedrīkst nodarboties, tad ir jautājums, kāda jēga mainīt esošo pārvaldes modeli?

Tikai pēc laika varēsīm spriest, kas īsti slēpjas aiz Ventspils un Rīgas ostu pārraudzības pārņemšanas valsts rokās, bet to gan jau tagad droši var teikt, ka pārmaiņas tika veiktas lielā steigā. Un tām bija gana pārlicinošs arguments – ASV sankcijas, bet to jau neviens mums neteiks, ko esam amerikāņiem parādā. Nu atlicis vien plāniņu pabeigt līdz galam un trīs lielās ostas pārveidot par kapitālsabiedrībām. Un tad, ja mūsu ostas vēl turpinās pastāvēt, Latvijas mērogam tā būs liela nauda, kas joprojām turpinās tur grozīties.

Tomēr nav atbildes un skaidrības, kādi plāni tiek bīdīti. Ko vēlas nacionalizēt? Zemi? Ostu? Vai varbūt lielākā interese ir par naudu, kas netiks ieguldīta ostu uzturēšanā, bet sadalīta dividendēs? Neatbildētie jautājumi uzdzen drebuli, bet visu vēl daudz skumjāku vērš kāda bijušā deputāta teiktais: “Nu, vai tad jūs visi tiešām esat naivi! Nekādas valstiskas intereses te nevienu neinteresē! Visām partijām aiz muguras stāv saimnieki! Nauda, mīļie, nauda, intereses un vara te visu groza un nosaka!” Varētu jau šajos vārdos neieklausīties, ja vien tos neteiktu cilvēks, kurš daudzus gadus bijis visos procesos iekšā.

Bet, ja kas, tad vārģa cerība vēl paliek uz Valsts prezidentu. Tāda *deja vu* sajūta...■

Anita Freiberga



# SALACGRĪVAS OSTA PĀRSTEIDZ AR "GADA BŪVI 2020"

**Salacas labā krasta dominante – jaunā jahtotāju servisa ēka "Bura" nu kļuvusi arī par Salacgrīvas ostas kapteiņa un Salacgrīvas ostas pārvaldnieka darba vietu – te, no modernā ofisa, labāk pārredzama upes grīva, ostas piestātnes un termināļu aktivitātes. Varam priecāties par jauno burātāju arvien pieaugošo interesi pakļaut sevi vējam un viļņu varai, varam vērst acis uz pilsētas centra pusi, kur jaunu veidolu blakus jau izbūvētajai promenādei iegūst vecās bākas placis un leģendārais Bocmaņa laukums.**

"Bura" pirmoreiz intervēju Salacgrīvas ostas pārvaldnieku Ivo Īsteno, kuram šī ēka bijis pēdējo divu gadu nozīmīgākais būvobjekts, kā ēnā nav palikusi ne ostas attīstība, ne kravu piesaistes aktivitātes.

## BŪVĒJAM, VAIROJOT OSTAS ATPAZĪSTAMĪBU

Ivo Īstena: "Salacgrīvas ostas pārvalde ir sākusī Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas projektu EST-LAT 177 "Austrumbaltijas jahtu ostu tikla pilnveidošana un popularizēšana" (EASTBALTIC HARBOURS). Tas ir turpinājums 2020. gada nogalē pabeigtajam projektam "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tikla attīstība Igaunijā un Latvijā" (EST-LAT HARBOURS), kura ietvaros tika uzbūvēta Salacgrīvas jahtotāju servisa ēka "Bura".

Jaunajā projektā tiks iegādātas divas peldošās jahtu piestātnes (pontoni), katrs 36 metrus garš, kas tiks novietoti ostas akvatorijā jahtu ostas rajonā iepretim jahtu servisa ēkai. Tās būs aprīkotas ar elektrības un ūdens pieslēguma punktiem. Papildus tiks iegādātas peldošās navigācijas zīmes."





Projekta kopējās izmaksas ir 136 800,88 eiro, no tiem ERAF finansējums ir 116 280,74 eiro, bet Salacgrīvas ostas pārvaldes finansējums – 20 520,14 eiro.

Otrs jaunais projekts saistīts ar Lauku atbalsta dienestu. Salacas kreisajā krastā iecerēts pārbūvēt piestātņi Nr. 2. Projekta “Salacgrīvas ostas zvejas kuģu piestātnes Nr. 2 pārbūve” realizācijai sagatavošanās process jau sācies – ir izsludināti iepirkumi. Ja piedāvātās līgumsummas būs pārvaldei pieņemamas un šā Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda (EJZF) finansētā projekta realizēšanai veiksmīgi tiks atrisināts kreditēšanas jautājums, projekts tiks pabeigts 2022. gada vasaras nogalē.

2020. gadā ostas pārvalde par saviem līdzekļiem veica Salacgrīvas ostas un Kuivižu ostas padziļināšanu. Uz jautājumu, vai ostas pārvalde pēdējos gados nav pārvērtusies par lielu celtniecības organizētāju, I. Īstenais atbild ar humoru: “Nē, nu nē! Mēs, protams, administrējam šos procesus, menedžējam, jo tie ir mūsu objekti. Un ostas pārvaldē jau esam tik, cik esam, tādēļ atbildību par projektiem izjūt visi. Tajās lietās jau mēs esam iekšā līdz ausīm, bet tas nenozīmē, ka kravu piesaistei vai kam citam netiktu pievērsta uzmanība.”

Ostas pārvaldnieks atzīst, ka “Buras” celtniecība ir bijis nopietns pārbaudījums kā projektētājiem, tā būvniekiem. Ostas pārvalde nav kavējusi nevienu maksājumu, jo viņu princips ir godprātīga attieksme pret sadarbības partneriem, ko viņi būtu gandarīti vienmēr saņemt arī pretī. Tādēļ ziņā, ka “Bura” nominēta “Latvijas būvniecības gada balvai 2020”, nav bijis pārsteigums.

“East Baltic Coast” pārstāvniecība vēsta: “Esam lepnī paziņot, ka divi “Estonia – Latvia Programme #eastlatharbours” projekta partneri nominēti “Latvijas būvniecības gada balvai 2020”: Liepājas speciālā ekonomiskā zona ar atjaunoto Liepājas jahtu ostu un Salacgrīvas ostas pārvalde ar jauno koka servisa ēku “Bura” Salacgrīvā. Nominācijas nozīmē, ka tās ir daļa no labākajām ēkām vai objektiem, kas parādījušies Latvijā, un tos projektējuši Latvijas arhitekti





2020. gadā. Mazās ostas ir nozīmīga pilsētas ainavas daļa. Apsveicam ar nominācijām!”

## RAKSTURĪGA KRAVU APJOMA STABILITĀTE

Pretstatā valsts lielostām kravu apgrozījums Salacgrīvā 2020. gadā noturēts stabils, pat pieplūsojot ne daudz tonnu (2020. g. – 300 859 t; 2019. g. – 299 715 t), tātad par lejupslīdi vai panikumu te nav ne runas. Visvairāk pārkrauta šķelda – 81 519 t (2019. g. – 67 241 t) un papīrmalka – 73 170 t (2019. g. gan krietni vairāk – 116 991 t), seko kūdra – 45 739 t (2019. g. – 58 677 t) un asfalts – 35 210 t (2019. g. – 13 979 t). 2020. gadā nemaz nav pārkrauti baļķi un kaļķis, pieaugums ir malkas kravām (2020. g. – 25 405 t; 2019. g. – 7344 t) un šķembām (2020. g. – 13 257 t; 2019. g. – 0 t). Vēl caur Salacas grīvu vests keramzīts (2020. g. – 26 559 t; 2019. g. – 28 797 t), kas ik gadu veido samērā stabilu šīs kravas plūsmu.



“Ostas pārvalde aktīvi iesaistās loģistikas ķēžu veidošanā un kravu piesaistē. Tā nav, ka to atstājam tikai stividoru ziņā. Bieži vien kravas īpašnieka pirmasis zvans atskan tieši ostas pārvaldē, un tad mēs viņu tālāk virzām pie stividora. Tas ir abpusējs veikums, jo kravu pieaugums ir visu mūsu interesēs,” secina I. Īstenais. To, ka arī 2021. gadā ostai sekmējas, rāda statistika: šā gada pirmajos divos mēnešos pārkrautas 83 697 t kravu, kas ir par 93,6 % vairāk nekā pērn. Visvairāk pārkrauta papīrmalka – 30 637 t, kas ir 2,3 reizes vairāk nekā 2020. gada pirmajos divos mēnešos un veido 36,6% no ostā pārkrautajām kravām (2020. g. – 30,7%), ziņo aģentūra LETA.

Pārvaldnieks gan uzsver, ka kravu piegādi ostai ļoti nelabvēlīgi ietekmē sliktais Korģenes ceļš, kur 9 km “bezceļa” baļķvedējus novirza uz “Tūjas krastu”, un tad jau tuvāka ir Skulte vai pat Rīga. Tagad gan radusies cerība administratīvi teritoriālās reformas naudā novirzīt šī ceļa posma sakārtošanai, vismaz publikajā telpā šāda ziņa ir izskanējusi.

Nozīmīga ostai Salacas grīvā ir arī “Ziemeļu stīga”. Salacgrīvas novada pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs marta sākumā vērsās Finanšu ministrijā ar aicinājumu atbalstīt “Ziemeļu stīgas” projektu, kas nākotnē dos iespēju attīstīties ne tikai piejūras novadiem, bet arī pārrobežas – Alojās un Mazsalacas – novadiem, plānos iekļaujot ceļa Mazsalaca – Staicele sakārtošanu, jo pa



to daudz tautsaimniecības kravu tiek vests uz Salacgrīvas ostu.

Daudzkārt tiek uzdots jautājums, vai mežu Latvijā nepaliek mazāk. I. Īstenais ir pārliecināts, ka vērienīgie izcirtumi ceļu malās tomēr rada virspusēju priekšstatu par mežsaimniecību. Skaitļi liecina, ka koki daudz vairāk tiek iestādīti, nekā nocirsti. Protams,

pretrunas starp dabas aizstāvjiem un mežrūpniekiem ir vecas kā pasaule, tomēr Ivo pats ir pārliecinājies par kuplajām jaunaudzēm, nu kaut vai pie "Ziemeļu stīgas" Šalkās Ainažu pusē.

Kad pavasarī Ziemeļvidzemē uzņems jaudu, Salacā atkal parādīsies baltās buras. Arī tas ir viens no pašvaldības un ostas pārvaldes spēka pielikšanas punktiem – attīstīt laivošanu un burāšanu, šais ūdens nodarbēs ieinteresēt vietējo jaunatni. Jaunajiem airētājiem un burātājiem ir savas telpas "Buras" 1. stāvā, tāpat iekārtota moderna fitnesa zāle. I. Īstenais ir pārliecināts, ka tikai jaunatnes piesaiste ūdeņiem dos viņa paaudzei pārliecību par ostas, pilsētas un novada pašpietiekamību un ilglaicību, ko, būsim godīgi, vēlas ikviens uz nākotni orientēts dzimtās puses patriots. "Mums ir upe, jūra, osta – tas potenciāls, kas liekams lietā un attīstāms!" strikti, kā jau visus šos gadus, uzsver ostas pārvaldnieks, jo saglabāt un noturēt līderību jāvar jebkuros, pat pandēmijas apstākļos. ■

Gints Šīmanis



# SKULTES OSTA KĻŪST PIEVILCĪGA ARĪ JAHTĀM

**Skultes osta svinīgi tika atklāta 1939. gada 7. oktobrī un laiku gaitā piedzīvojusi dažādas pārmaiņas. Nav noslēpums, ka kravu apgrozījuma ziņā Skultes osta ir ceturrtā lielākā osta Latvijā un lielākā no mazajām ostām, un tieši pēdējos gados kravu apgrozījums lēnām, tomēr audzis. Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs uzsver, ka jau 90. gadu beigās sāka pakāpeniska ostas rekonstrukcija. Pēc tam, kad 2002. gadā tika pabeigta ziemeļu mola rekonstrukcija, padziļināta ostas akvatorija, tostarp kanāls, un vēlāk rekonstruēti arī dienvidu mols, ostā strādājošie uzņēmumi izbūvēja jaunas piestātnes un kravas laukumus pie tām, tika rekonstruēti arī pievedceļi. Pēc molu rekonstrukcijas ostas akvatorijā aizsērējumi vairs neesot novēroti.**

Tagad Skultes ostā var ienākt 140 metrus gari kuģi, kuru iegrimē ir līdz septiņiem metriem, jo akvatorijas un ieejas kanāla dziļums ir 8,2 metri. Ostā tiek nodrošināti loča un navigācijas pakalpojumi – akvatorijas dziļums, jūras un upes kuģu ceļu, arī koplietošanas hidrotehnisko būvju uzturēšana. Ostas teritorijā vietu nomā vairāki privāti kravu apstrādes un eksporta uzņēmumi, piemēram, SIA “Skultes kokosta” un SIA “Emu Skulte”; nosacīti nesēni te ienākusi arī SIA “Baltic Cold Terminal”.

Uzņēmumā SIA “Varita”, kas nodarbojas ar zivsaimniecību, tostarp zivju šķīrošanu un atdzesēšanu, strādā arī zvejnieki. Ostas teritorijā vēl no kolhoza laikiem mantotā, bet vēlāk rekonstruētā cehā SIA “ASK Enterprise” būvē alumīnija kuteru korpusus, šeit darbojas arī kartona iesaiņojuma fabrika SIA “Skultes kartons”. Protams, Skultes osta ir mājvieta arī vietējiem mazajiem piekrastes zvejniekiem, kuri lielākoties vasarā zvejo Rīgas līča piekrastes ūdeņos.

“Ostas darbības pamatvirzieni ir ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, zvejniecība, zivju apstrāde un tūrisms. Stivdorkompānijas, kuras savu uzņēmējdarbību veic ostas teritorijā, darbojas ar kravām, ko piegādā uzņēmumi vismaz 250 kilometru rādiusā ap Skultes ostu. Viena no lielākajām ostas priekšrocībām ir tās vieglā sasniedzamība. Padomājiet, cik daudz laika un degvielas jāpatērē, lai kravas mašīnas sasniegtu Rīgas ostas piestātnes!” norāda ostas pārvaldnieks un atklāj, ka uz Skultes ostu pamatā tiek vesti kokmateriāli – papīrmalka, malka, celulozes un kurināmā šķelda, kā arī labība un kūdra. Lielākā daļa kravu tiek eksportēta.

Savukārt no importētajām kravām uz Skultes ostu tiek vesta, piemēram, sālšūķu ceļu kaisīšanai un oglekļa dioksīds jeb ogļskābā gāze, kas sašķidrināta cisternās



## OSTAS



tiek uzglabāta Ziemeļeiropas rūpniecisko un medicīnisko gāzu ražotāja "AGA" termināli ostas teritorijā. SIA "AGA" ar ogļskābo gāzi apgādā visas Baltijas valstis. Uz Skulti atvesto gāzi Latvijā izmanto, piemēram, pārtikas rūpniecībā, skaidro I. Akulovs, uzsverot, ka nekā tāda, kas piesārņotu vidi, Skultes ostā nav.

Ostas pārvaldnieks Igors Akulovs: "Ik gadus ostā tiek paveikts kaut kas jauns, patiesībā viens projekts vēl nav pabeigts, kad tiek sākts nākamais. Ja līdz šim ostā pamatā nodarbojāmies ar kravu apstrādi un zvejniecību, tad, īstenojot "Estonia – Latvia Programme" projektu "Harbours", kura ietvaros notika infrastruktūras sakārtošana 20 jahtu ostās Latvijā un Igaunijā, Skultē esam realizējuši jahtu ostas būvniecību. Eksploatācijā nodota simt sešdesmit metru gara jahtu piestātne, kas ir arī promenāde Aģes upes krastos. Mūsu jahtu osta piedāvā labu servisu jahtotājiem, jo pievilcīga ir ne tikai sakārtotā infrastruktūra. Daudz paveikts, lai osta kļūtu pievilcīgāka ceļotājiem – tika iegādātas jaunas navigācijas zīmes, kas aizved ceļotājus tālāk no skaļākām pārkraušanas vietām, uz drošām un apgaismotām modernām jahtu piestātnēm, kur pēc gara ceļa papildināt ūdens krājumus un vienkārši atpūsties. Jaunās ostas atkritumu un notekūdeņu savākšanas iekārtas turpmāk rūpēsies par dabu. Skultes osta atrodas ļoti izdevīgā ģeogrāfiskā vietā, salīdzinoši netālu no Rīgas un Salacgrīvas, tāpēc ceļotāji lieliski var plānot vienas dienas braucienu ar jahtu. Tas tiešām ir svarīgi, jo mūsu reģionā jahtu tūrisms ļoti strauji attīstās."■



# PALIEK CERĪBAS UZ FONDU FINANSĒJUMU

**Runājot par 2020. gada rezultātiem, Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika ir neapmierināts un saka, ka tos nevar uzskatīt par labiem, jo ievērojami krities apstrādāto kravu apjoms. Kopumā apstrādāti 402,4 tūkst. tonnu salīdzinājumā ar 468,2 tūkst. tonnu kravu apgrozījumu 2019. gadā.**

Jānis Budreika: "Katrai Latvijas ostai ir sava specifika un savas funkcijas, un Mērsraga osta, kā jau reģionālajai ostai pieder, apstrādā visas tās kravas, kas raksturīgas šim reģionam. Mums ir ievērojama kravu diversifikācija, pavisam kraujam desmit dažādus kravas veidus, un esam unikāla osta ar to, ka eksportējam smiltis. Tomēr kā reģionālo ostu mūs stipri vien ietekmē tirgus svārstības, kas jo īpaši bija jūtamas 2020. gadā Covid-19 pandēmijas dēļ, kad tirgus ļoti cieta no neregulārām piegādēm un kavētām pasūtījumu izpildēm, kā arī cenu paaugstināšanās. Mērsraga ostas darbību ietekmē pilnīgi viss: tirgus pieprasījums un piedāvājums, cenu svārstības un pat laika apstākļi."



Jānis Budreika.

Ostas pārvaldnieks ir pārliecināts, ka ne mirkli nedrīkst stāvēt uz vietas, tāpēc jāspēj prognozēt, kādas vajadzības ostai būs tuvākā un tālākā nākotnē. Ir jau pierasts, ka Jānis Budreika allāž nāk klajā ar jaunu ideju un stāsta par kādu projektu. "Šoreiz laikam ne ar ko lielu

## UZZIŅAI

2020. gadā Mērsraga osta apkalpoja 122 komerckuģus un apstrādāja 402,4 tūkst. tonnu kravas: kūdras 12,3 tūkst. t, celulozes šķeldus 97,4, kurināmo šķeldus 54,5, koksnes granulas 58, smiltis 16,9, graudaugus 5,1, zivis 3,2 un akmens šķembas 3,4 tūkst. tonnu, papīrmalkas eksports bija 137,7 tūkst. tonnu un papīrmalkas imports 14,1 tūkst. tonnu.



## OSTAS



nevarēšu palepoties, jo par tām idejām un projektiem, pie kuriem tagad strādājam, būtu pārāgri runāt. Labāk, lai vispirms ir jūtams kāds rezultāts, pēc tam par to varēsīm arī palepoties. Varu vien teikt, ka pie viena interesanta projekta pašlaik tiešām strādājam, un, ja to izdosies realizēt, būsim pirmie Latvijā, kas kaut ko tādu dara. Tomēr nevar teikt, ka ar projektu viss risinās tik gludi, kā gribētos. Jau gadu pie tā strādājam, bet uz priekšu diemžēl virzāties lēnām. 2020. gadā visu vēl vairāk bremzēja Covid-19, kas tūlīt nesa sev līdzīgu finansiālu grūtības, un pats par sevi sapro-

tams, ka bez finansējuma nekas uz priekšu nevirzās,” stāsta Jānis Budreika.

Ja vēl pirms gadiem desmit ostas pārvaldnieks teica, ka daudzu projektu virzību ostā kavē nepietiekamie energoresursi, tad tagad situācija ir mainījusies. “Pirms vairākiem gadiem osta tiešām izjuta energoresursu trūkumu, kas bija saistīts ar zivju apstrādi ostā. Tagad, kad abi zivju pārstrādes uzņēmumi ir slēgti sakarā ar ģeopolitisko situāciju, energoresursu trūkumu vairs neizjūtam. Kad 2014. gadā Latvijas zivju produkcijai noteica dažādas sankcijas, līdz visbeidzot tai tika slēgts Krievijas un Baltkrievijas tirgus, tiem Latvijas zivju apstrādes uzņēmumiem, kuri savu noieta tirgu saistīja ar šo reģionu, radās nopietnas problēmas. Tas neattiecas tikai uz Mērsraga uzņēmumiem, darbību pārtrauca praktiski visi zivju pārstrādes uzņēmumi, savu vietu Krievijas tirgū ir spējis saglabāt tikai Salacgrīvas “Brīvais vilnis”. Droši var teikt, ka zivju apstrāde Mērsragā vairs netiks atjaunota, tāpēc meklējam citas iespējas, ko pasākt bijušo zivapstrādes rūpnīcu vietā. Mūsu plānos ir izveidot industriālo parku, kur varētu attīstīt ražošanu un kā papildu bonuss būtu pieejami ostas pakalpojumi.”



Vēl arvien nav atrisināts autoceļa Stende – Mērsrags sakārtošanas jautājums. Jau gadus divdesmit šis ceļš ir sliktā stāvoklī un negatīvi ietekmē ostas attīstību un uzņēmēju darbību. “Diemžēl joprojām cieš uzņēmēji, kuri no kaimiņu novada savas kravas ved uz Mērsrags ostu un, braucot pa apkārtoceļu, zaudē aptuveni vienu eiro uz kravas tonnu. Savulaik Mērsrags osta jau iniciēja autoceļa jautājumu un Talsu novads centās to tālāk risināt, bet līdz šim tas ir bijis nesekmīgi, un šķiet, ka arī nākotnē pozitīvs risinājums nav paredzams, bet, domājot gan par reģiona turpmāko attīstību, gan Mērsrags ostas kapacitātes iespējamo palielināšanu, sakārtoti ceļi būtu labs ieguldījums nākotnē.”

Jau pirms desmit gadiem Mērsrags ostā tika veikti lieli darbi – uzbūvēta jauna un atjaunota vecā vadlīnija, remontēti ostas ceļi, rekonstruēta ūdenspiegādes sistēma komercuģu apgādei ar dzeramo ūdeni, izbūvēta elektroapgādes sistēma slipam un piestātnei, ostas kanāls aprikots ar navigācijas bojām, veikts boju remonts un to gaismas elementi nomainīti ar LED lampām, kā arī nostiprināts ostas iekšējā kanāla krasts. Un tas viss bija iespējams, pateicoties tolaik pieejamajam fondu finansējumam. “Tagad Mērsrags ostā vajadzētu turpināt infrastruktūras sakārtošanu. Ļoti aktuāla ir, piemēram, krastu stiprināšana, taču nav pieejami tādi projekti un fondu finansējums, kas paredzētu līdzekļus mazo ostu infrastruktūras uzturēšanai un uzlabošanai. Esam mēģinājuši piesaistīt finansējumu dažādos projektos, bet diemžēl tas nav izdevies, tāpēc tagad vienīgā cerība ir uz jauno fondu plānošanas periodu. Mēs negaidām, kad kāds atnāks un kaut ko darīs mūsu vietā, rakstām projektus un iesniedzam tos gan Kurzemes plānošanas reģionā, gan Satiksmes ministrijā, taču nav tāda



mehānisma, kas darbotos par labu mazajām ostām. Protams, teorētiski var mēģināt projektus realizēt, ņemot kredītus, taču tas nozīmētu savu darbību vismaz uz piecdesmit gadiem saistīt ar kredītiem, un tad vēl ir jautājums, vai ko tādu vispār kāds pieļautu, tāpēc vienīgā izeja tomēr ir gaidīt fondu finansējumu un piedalīties ar savu līdzfinansējumu. Līdz šim Mērsraga ostas kredītvēsture ir pozitīva, jo kredītus esam atmaksājuši, ievērojot visas paredzētās saistības. Mūsu uzstādījums vienmēr ir bijis: vispirms nokārtotas saistības, tad ejam uz priekšu.”

Un Mērsraga osta turpina pildīt savus ikdienas pienākumus. Ostas flote pastāvīgi tiek uzturēta darba kārtībā. Visām vienībām regulāri tiek veiktas plānotās apkopes un glābšanas līdzekļu regulārās pārbaudes, ir izietas visas nepieciešamās Latvijas Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas pārbaudes. Arī visi ostas flotes darbinieki ir sertificēti.

“Pateicoties Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014. – 2020. gadam projektam “Austrumbaltijas jahtu ostu tīkla pilnveidošana un popularizēšana”, arī Mērsraga ostā attīstās jahtu osta. Ir uzbūvēts neliels pasažieru terminālis un jahtu piestātnes, ir nostiprināts krasts. Jahtas, protams, ostai piedod savu šarmu. Pateicoties jahtotājiem, attīstās tūrisms, kas dod labumu Mērsragam un tā uzņēmējiem. Pēdējo četru gadu laikā ir bijusi ideāla sadarbība ar pašvaldību, tāpēc izdevies kopīgi īstenot dažādus projektus. Lai gan 2020. gads ir bijis pārbaudījumu pilns un tā sekas būs jūtamas vēl vismaz pāris gadu, mēs Mērsragā neesam pieradušies gausties par grūtībām, jo skaidri zinām, ka tikai neatlaidīgi strādājot varēsim paveikt iecerēto.” ■





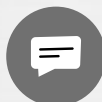
## Baltijas jūra cieš un slēpj daudz neatklāta

Par to, cik apdraudēta ir Baltijas jūra, liecina kāds šķietami neliels incidents, kad tankkuģis "IOM M" Latvijas un Lietuvas teritoriālajos ūdeņos atstāja aptuveni piecus kvadrātkilometrus lielu eļļainu traipu, ko pamanīja EJDA vadīts zemes mākslīgais pavadoņs "Sentinel". Latvijas Valsts vides dienests ziņoja, ka jūrā ir izplūdusi palmu eļļa un šis piesārņojums, par laimi, nav kaitīgs jūras videi.

Bet ja nu tā nebūtu palmu eļļa? HELCOM pauž satraukumu, ka Baltijas jūras piesārņojumu rada gan naftas produkti, gan to izstrādājumi, tāpat jūras dzelmē guļ bīstamākas lietas – nesprāgusi munīcija. Daudz kuģu nogrima Otrā pasaules kara laikā, bet ir arī agrāk nogrimušie. Jūras dibenā guļ daudz dažādu priekšmetu, un lielākā daļa no tiem ir nozaudēti zvejas tīkli un nogrimuši jūras transportlīdzekļi.

Tiek izteikti minējumi arī par nogrimušiem ķīmiskajiem ieročiem. Tīmekļa vietnē "MarineSpecies.org" tiek lēsts, ka jūras dzelmē atrodas vairāk nekā 100 tūkstoši tonnu munīcijas. No 1935. līdz 1945. gadam Vācijā vien tika saražoti aptuveni 65 tūkstoši tonnu ķīmisko ieroču, no kuriem daļa, iespējams, guļ Baltijas jūras dzelmē.

Lai gan nav atrasti droši pierādījumi par ķīmisko ieroču arsenālu jūrā, ir daudz pieņēmumu, ka pie Latvijas un Zviedrijas krastiem jūra ir piesārņota ar ķīmiskajiem ieročiem, iespējams, tie guļ lielākā dziļumā. Diemžēl Baltijas jūra joprojām skaitās viena no vispiesārņotākajām jūrām pasaulē.





# IMO JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS 75. SESIJA

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 75. sesija (MEPC 75) notika tiešsaistē ar ierobežotu darba kārtību no 2020. gada 16. līdz 20. novembrim. Sesijas laikā pieņemti vai apstiprināti grozījumi vairākās konvencijās vai to pielikumos.

1. Pieņemti grozījumi MARPOL VI pielikumā par degvielas paraugu ņemšanu uz kuģiem un sēra saturs pārbaudi/verifikāciju, kā arī par projektēto energoefektivitātes indeksu (EEDI).
2. Pieņemti grozījumi Balasta ūdens konvencijā par balasta ūdens pārvaldības sistēmu (BWMS) testēšanu pirms nodošanas ekspluatācijā.
3. Apstiprināti grozījumi MARPOL VI pielikumā par esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI), oglekļa intensitātes rādītāju reitingu (CII) un uzlaboto kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP).
4. Apstiprināti grozījumi MARPOL konvencijas I pielikumā, Arktikas ūdeņos paredzot aizliegumu izmantot un pārvadāt smago degvielu, kas izmantojama kuģa ekspluatācijai.
5. Apstiprināti grozījumi AFS konvencijā, nosakot ierobežojumu aktīvās vielas sibutrīna kā biocīda lietošanai pretapaugšanas sistēmās.

## DEGVIELAS PARAUGU ŅŅEMŠANA

Ar grozījumiem ievieš divus jaunus kuģa degvielas paraugu veidus, lai pārliecinātos par atbilstību MARPOL konvencijā noteiktajām sēra saturs prasībām un pārliecinātos par aizlieguma ievērošanu pārvadāt degvielu, kurā sēra saturs pārsniedz 0,50%. Šie divi degvielas paraugu veidi ir izmantošanai paredzētais paraugs uz kuģa, kas ņemts no degvielas sistēmas (*"in-use" sample*), un uz kuģa esošas degvielas paraugs (*"on-board" sample*), kuru paredzēts izmantot un pārvadāt degvielas uzglabāšanas tvertnēs.

Grozījumi arī paredz, ka būs nepieciešams aprīkot vai noteikt paraugu ņemšanas punktus *"in-use"* degvielas paraugu ņemšanai. Šīs prasības būs piemērojamas esošajiem kuģiem, kas uzbūvēti pirms 2022. gada 1. aprīļa, un tas jāveic ne vēlāk kā pirmajā IAPP atjaunošanas apskatē, kas veikta 2023. gada 1. aprīlī vai vēlāk.

Paraugu ņemšanas vietu ierīkošana vai noteikšana nav piemērojama degvielas sistēmai, kas paredzēta degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru (uzliesmošanas temperatūra <60°C).

MARPOL konvencijas VI pielikuma VI papildinājumam tika pievienota jauna 2. daļa, kurā norādīta jauna *"in-use"* un *"on-board"* degvielas paraugu verifikācijas procedūra. Lai izvairītos no nepamatotas sankciju piemērošanas



kuģiem par sēra satura pārsniegšanu degvielās, kas bieži vien nav kuģa vaina, testējot "in-use" un "on-board" degvielas paraugus, kuģa degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 0,53%, var atzīt par atbilstošu (emisijas kontroles rajonos ECA – 0,11%).

Paredzams, ka šie grozījumi stāsies spēkā 2022. gada 1. aprīlī.

## GROZĪJUMI BALASTA KONVENCIJĀ

Balasta ūdens pārvaldības sistēmu (BWMS) testēšana pirms nodošanas ekspluatācijā būs nepieciešama pie sākotnējās vai papildu apskates iekārtu nomaiņas gadījumā. Tā ir balstīta uz šajā sesijā apstiprināto pārskatīto cirkulāru par balasta ūdens pārvaldības sistēmu testēšanu pirms nodošanas ekspluatācijā (BWM.2/Circ.70/Rev.1). Grozījumi Balasta konvencijā paredz arī izmaiņas Starptautiskajā balasta ūdens pārvaldības apliecībā. Apliecības forma ir papildināta ar iespēju veikt atzīmes par uz kuģa izmantojamo balasta ūdens pārvaldības metodi (attiecīgi D-1, D-2, D-4 vai cita). Šādi grozījumi rada iespēju apliecībā norādīt informāciju par alternatīvu balasta pārvaldības izmantošanu uz kuģa.

Paredzams, ka šie grozījumi Balasta konvencijā stāsies spēkā 2022. gada 1. jūnijā.

Sesijā tika pieņemts arī pārskatītais cirkulārs par balasta ūdens paraugu ņemšanu un testēšanu iekārtu izmēģinājumos saskaņā ar Balasta konvenciju un G2 vadlīnijām (BWM.2/Circ.42/Rev.2).

## ESOŠO KUĢU ENERGOEFĒKTIVĪTĀTE

Tika apstiprināts grozījumu projekts MARPOL konvencijas VI pielikumā, ieviešot jaunus noteikumus kuģu SEG emisiju mazināšanai. Grozījumi paredz papildināt MARPOL konvencijas VI pielikumu ar esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI), oglekļa intensitātes rādītāju kuģa ekspluatācijas laikā (CII), ko izsaka ar pakāpēm "A" līdz "E", un pilnveidotu kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP) ar norādēm par obligātu saturu tajā, apstiprinājuma procedūrām un šo plānu pārskatīšanu.

EEXI visiem esošajiem kuģiem neatkarīgi no uzbūvēšanas gada noteiks prasību, kas līdzvērtīga projektētā energoefektivitātes indeksa (EEDI) 2. vai 3. fāzei (ar dažām korekcijām), un tā ir paredzēta kā vienreizēja sertifikācija. Būs jāveic EEXI apstiprināšana, kā rezultātā tiks izsniegta jauna energoefektivitātes apliecība ne vēlāk kā pirmajā ikgadējā starptautiskajā gaisa piesārņojuma novēršanas (IAPP) apskatē 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk.

Visiem kravas un krūza kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000, jāaprēķina CII un ik gadus tiem tiks piešķirta pakāpe no "A" līdz "E". Pakāpju sliekšņi tiks pakāpeniski palielināti līdz 2030. gadam. Attiecībā uz kuģiem, kuri trīs gadus pēc kārtas iegūst "D" pakāpi vai vienā gadā "E" pakāpi, SEEMP ietvaros ir



jāizstrādā un jāapstiprina korektīvo pasākumu plāns.

2023. gada 1. janvārī vai pirms tā uz visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 400, jābūt apstiprinātam SEEMP, kurš tiks regulāri pārskatīts. Kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 SEEMP jāiekļauj arī obligāts saturs, piemēram, ieviešanas plāns par to, kā sasniegt CII mērķus.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2023. gada 1. janvārī, līdz tos pieņems MEPC 76. sesijā 2021. gada jūnijā.

## **SMAGĀS DEGVIELAS IZMANTOŠANAS AIZLIEGUMS ARKTIKAS ŪDEŅOS.**

Ir izstrādāti un apstiprināti grozījumi MARPOL konvencijas I pielikuma 43A noteikumā, kas aizliedz smago degvielu (HFO) kā degvielu izmantot un pārvadāt Arktikas ūdeņos no 2024. gada 1. jūlija. Ierosinātais spēkā stāšanās datums kuģiem, kas atbilst 12A noteikumam (degvielas tvertņu aizsardzība, piemēram, dubultkorpus), ir 2029. gada 1. jūlijs. Arktikas piekrastes valstij ir iespēja piešķirt atbrīvojumu no šī aizlieguma sava karoga kuģiem, kas kuģo tās valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Šāds atbrīvojums var būt derīgs tikai līdz 2029. gada 1. jūlijam.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2024. gada 1. jūlijā, līdz tos pieņems MEPC 76 sesijā 2021. gada jūnijā.

## **AFS KONVENCIJA**

Apstiprināja grozījumus AFS konvencijas I pielikumā, papildinot to ar jaunu kā biocīdu lietojamu aktīvo vielu – siburīnu (*cybutryne*), kā arī iekļaujot punktu rezolūcijas tekstā par jaunā Starptautiskās pretapaugšanas sistēmas apliecības izsniegšanu.

Tas nozīmē aizliegumu no 2023. gada 1. janvāra izmantot vai atkārtoti izmantot pretapaugšanas sistēmas, kas satur siburīnu. Visiem kuģiem šādas pretapaugšanas sistēmas jānoņem vai jāizolē ne vēlāk kā 60 mēnešus pēc pēdējās šādas pretapaugšanas sistēmas izmantošanas pirms 2023. gada 1. janvāra.

Aizliegums neattieksies uz:

■ stacionārām un peldošām platformām, FSU un FPSO, kas uzbūvētas pirms 2023. gada 1. janvāra un nav bijušas dokā tajā datumā vai vēlāk;

■ kuģiem, kas neveic starptautiskus reisus;

■ kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 400 un kuri veic starptautiskus reisus, ja tam piekritusi piekrastes valsts.

Paredzams, ka grozījumi stāsies spēkā 2023. gada 1. janvārī, līdz tos pieņems MEPC 76 sesijā 2021. gada jūnijā. ■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas eksperti vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite un Juris Skrube



# PIESĀRŅOJUMS JŪRAS PIEKRASTĒ

Baltijas jūras piesārņošana un eitrofikācija ir viena no prioritārajām vides problēmām, tāpēc visā Latvijas teritorijā ir paaugstinātas prasības komunālo notekūdeņu attīrīšanai. Baltijas jūras reģions ir viens no vecākajiem starptautiskās sadarbības piemēriem jūras vides aizsardzībā. Helsinku konvencija "Par Baltijas jūras vides aizsardzību" pieņemta 1974. gadā un pilnveidota 1992. gadā. Kopš 21. gs. sākuma Latvijas piekrastes un Rīgas līča ūdens kvalitāte uzrāda ilgstošas nelielas uzlabošanās tendences – būtiski samazinās slāpekļa koncentrācija, bet fosfora koncentrācija turpina pieaugt. Vēsturiski Rīgas līcī bijis liels fosfora piesārņojuma apjoms, tādēļ ļoti lēni samazinās fosfora koncentrācija un ļoti lēni izmainās Rīgas līča vides stāvoklis. Latvijā nodalīti septiņi piekrastes un pārejas ūdensobjekti. Galvenās punktveida slodzes rada lielo pilsētu notekūdeņu izplūdes, kā arī piesārņojums no upēm. Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastes ūdeņos cilvēka darbības rezultātā notikušas būtiskas izmaiņas ekosistēmā un mainījušies to dabiskajam stāvoklim raksturīgie kvalitātes rādītāji.

Klimata pārmaiņas, kas šobrīd norisinās, ir straujākas nekā tās, kas bijušas jebkad agrāk. Gaisa temperatūra Latvijā pieaug un turpinās pieaugt. Šis ir jau otrais gads pēc kārtas, kas konstatēts kā Latvijā siltākais novērojumu vēsturē, vidējai gaisa temperatūrai sasniedzot +8,8 °C, kas ir 3,1 °C virs klimatiskās references perioda (1961.–1990. gads) vidējās vērtības.

Balstoties uz VSIA "Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs" (LVĢMC) novērojumiem, Latvijā pēdējā desmitgadē sastopami siltākie gadi novērojumu vēsturē (kopš 1924. gada). Trešais siltākais gads novērojumu vēsturē bijis 2015. gads, kad vidējā gaisa temperatūra Latvijā bija +7,8 °C, otrs siltākais – 2019. gads ar Latvijas vidējo gaisa temperatūru +8,2 °C, savukārt siltākais – 2020. gads, kad vidējā gaisa temperatūra Latvijā sasniedza +8,8 °C, kas ir 3,1 °C virs klimatiskās references perioda (1961.–1990. gads) vidējās vērtības. 2020. gadā piedzīvota siltākā ziema un rudens novērojumu vēsturē, uzstādīti 394 maksimālās gaisa temperatūras rekordi, kā arī vairākās novērojumu stacijās (Ainažos, Jelgavā, Kolkā un Ventspilī) 2019./2020. gada ziemā neizveidojās sniega sega. Kā ziņo Pasaules Meteoroloģijas organizācija (PMO), līdz ar 2020. gada izskaņu ir noslēgusies siltākā desmitgade (2011.–2020. gads) pasaules meteoroloģisko novērojumu vēsturē.

## UZZIŅAI

LVĢMC apkopo un apstrādā vides informāciju, veic vides monitoringu un informē sabiedrību par vides stāvokli, nodrošina zemes dziļu fonda ģeoloģisko pārraudzību un zemes dziļu racionālu izmantošanu, kā arī īsteno valsts politiku ģeoloģijas, meteoroloģijas, klimatoloģijas, gaisa kvalitātes un pārrobežu gaisa piesārņojuma ietekmes jomā.



Pasaulē seši siltākie gadi novēroti kopš 2015. gada. Lai gan detalizētāku klimata apskatu par 2020. gadu PMO publicēs 2021. gada martā, jau tagad zināms, ka pasaulē pērnais gads kopā ar 2016. un 2019. gadu ir starp trīs siltākajiem gadiem meteoroloģisko novērojumu vēsturē. 2020. gada vidējā gaisa temperatūra pasaulē bija  $1,2 \pm 0,1$  °C virs 1850.–1990. gada vidējās vērtības. Savukārt Eiropā 2020. gads bijis ar visaugstāko vidējo gaisa temperatūru. Ne-

tipiski, ka pasaules vidējā gaisa temperatūra 2020. gadā ir saglabājusies augsta, neskatoties uz *La Ninja* parādību, kas parasti saistīta ar zemākām globālajām temperatūrām.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs: "Jau šobrīd pieejamie LVĢMC novērojumu dati liecina, ka labāk nekļūs. Gaisa temperatūra Latvijā pieaug un turpinās pieaugt, tādēļ, ja nevēlamies zaudēt četru gadalaidu sniegtās priekšrocības un mūsu zemei raksturīgos dabas resursus, mums jārikojas atbildīgi, izlēmīgi un



Artūrs Toms Plešs.

tālredzīgi. Klimata pārmaiņas notiek straujāk, nekā spējam tās ierobežot, tāpēc gudrai klimata politikai jābūt ne tikai visas pasaules, bet arī Latvijas prioritātei. Tā ir mūsu kā sabiedrības atbildība pret vidi, kurā dzīvojam."

Nozīmīgu klimata pārmaiņu scenārija gadījumā šā gadsimta beigās gada vidējā gaisa temperatūra Latvijā attiecībā pret klimatiskās references perioda (1961.–1990. gads) vidējo gaisa temperatūru palielināsies par 5,5 °C. Pieaugs arī tādi indeksi kā tropisko nakšu skaits, veģetācijas perioda ilgums un vasaras dienu skaits, savukārt sala dienu skaits un dienu skaits bez atkušņa samazināsies. Tiek prognozēts, ka nozīmīgu klimata pārmaiņu scenāriju apstākļos gada kopējais nokrišņu daudzums palielināsies par 16%.■

LVĢMC informācija



# PASAULES DABAS FONDS AICINA SAGLABĀT BALTIJAS JŪRAS BIOĻĪSKO DAUDZVEIDĪBU

**Jaunākais Pasaules Dabas fonda (PDF) ziņojums norāda, ka grunts tralēšanas zvejas metode, kuru galvenokārt izmanto mencu zvejai, būtiski ietekmē Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli, par ko sabiedrību informējusi PDF komunikācijas vadītāja Laura Treimane.**

PDF aicina Eiropas Komisiju un Baltijas jūras reģiona valstis rīkoties, lai atjaunotu zivju krājumus un bioloģisko daudzveidību Baltijas jūrā. Ziņojumā uzsvērts, ka grunts tralēšana var pastiprināt gan eitrofikācijas, gan klimata pārmaiņu ietekmes. Viena no galvenajām zivju sugām, kuras nozvejai tiek izmantoti grunts traļi, ir Baltijas menca. Tāpat ziņojumā secināts, ka grunts tralēšana tiek aktīvi izmantota pat aizsargājamās jūras teritorijās. Laikā, kad bioloģiskā daudzveidība ūdenī strauji sarūk, ir īpaša nepieciešamība aizsargāt ekoloģiski nozīmīgas teritorijas, tāpēc tajās jāaizliedz grunts tralēšana, jo šī prakse kavē Baltijas jūras tiesību aktu mērķu sasniegšanu.

“Aizsargājamām jūras teritorijām ir jādarbojas kā efektīvi apsaimniekotam teritoriju tīklam, lai aizsargātu un palīdzētu atjaunot sugas un dzīvotnes Baltijas jūrā, kas līdzīgi kā visos pasaules ūdeņos strauji sarūk. Mums ir unikāla iespēja pārskatīt pārvaldības modeli reģionā un radīt precedentu ilgtermiņa ieguvumam Baltijas jūrai un cilvēkiem, kuru dzīve no tās ir atkarīga,” pauda PDF Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena.

## JŪRA APĒD KURZEMES KRASTUS

Siltās ziemas turpina mainīt jūras krasta līniju. Nobrukuši krasti un nogāzti koki – šāds postījumu skats paveras Labraga pludmalē. Jūrkalnes teritorija gar Baltijas jūru stiepjas 13 kilometru garumā, no tiem aptuveni 100 metru ir Labraga stāvkrasts, kurā novērojami vislielākie nogruvumi.





"Nogruvums tieši tajā vietā nav tik plašs, kādus 100 metrus garš. Pēdējā nogrūvamā uz iekšzemes nogruva kādi seši metri," nožēlu pauž Jūrkalnes pagasta pārvaldes vadītājs Guntars Reķus.

Jūrkalnes pagasta pārvalde drošības apsvērumu dēļ esot izlikusi vairākas brīdinājuma zīmes. Dabas stihijas novērtēšanā iesaistījušies arī Ventspils pilsētas dome. Šo krastu noskalošanas riski iekļauti teritorijas plānojumā.

Nogrūvumi rodas pārāk mitrā laika un spēcīgā vēja dēļ. Iespējams, ja ārā būtu ziema ar zemu temperatūru, šādas problēmas nebūtu.

"Izstrādājot jauno Ventspils novada teritorijas plānojumu, mēs sazinājāmies ar Jūras krasta laboratorijas vadošo pētnieku Jāni Lapinski. Ņemot vērā viņa izvērtējumu, mēs savā plānojumā esam paredzējuši, kādi varētu būt noskalošanās riski līdz 2060. gadam," presē informāciju sniedzis Ventspils novada domes priekšsēdētāja vietnieks Māris Dadzis. Ventspils novada domes pārstāvji pieredzes apmaiņas braucienos viesojušies arī citur, lai saprastu, ko darīt šādos gadījumos. Visu izvērtējot, tika secināts, ka tuvākajos gados nostiprinājumi būvēti netiks, jo tas prasot lielus finanšu līdzekļus.



Ziemeļu forti Liepājā.

Arī Liepājā Ziemeļu fortos krasta erozija parāvusi līdzī arvien jaunās nocietinājumu drupas. Vairāku būvju paliekas samērā nesēn iegāzušās jūrā, par ko liecina svaigi zemes nogrūvumi.

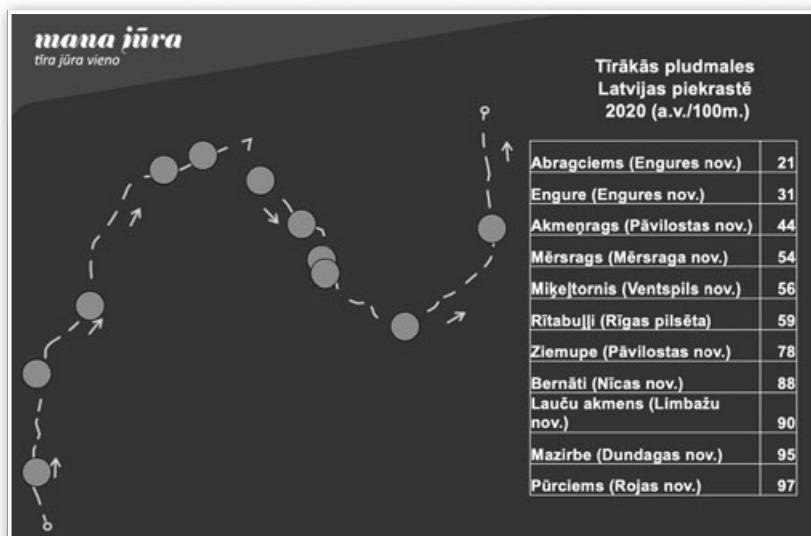
Krasta bateriju paliekas Karostā jūra pamazām drupina jau sen, taču krastas ainavas izmaiņas notika 2017./2018. gada siltajā ziemā. Pielijušās, smagās smiltis nobruka kopā ar būvēm. Tūristu iecienītais objekts nav drošs, par to nācējus brīdina Komunālās pārvaldes uzstādītās zīmes.

### **PILSONU INICIATĪVAS IETVAROS MONITORĒ PIESĀRŅOJUMU PLUDMALĒ**

Trešajā Latvijas atkritumu zīmolu auditā pludmales posmā no Vecākiem līdz Kalngales stacijai atrastas 540 atkritumu vienības, informēja atkritumu zīmolu audita organizētāja biedrības "Zero Waste Latvija" valdes locekle Mairita Lūse. "Break Free From Plastic" zīmolu audits, kas šogad notika 20. septembrī, ir pilsoņu zinātnes iniciatīva. Tās dalībnieki reģistrē zīmolus, kuru nosaukumi ir atrasti audita laikā. Iniciatīvas mērķis ir noteikt zīmolus, kuru iepakojums nokļūst dabā visbiežāk.

"Visstilgākais" atkritums, ko atrada Vecāku pludmalē, bija neizbalējis "Fregata" šokolādes papīrītis, kas jūras smiltis pavadījis 16–17 gadus. "Tas lieliski





parāda, cik noturīgi dabā ir mūsu atkritumi,” skaidroja “Zero Waste Latvija” biedre un akcijas brīvprātīgā Anna Doškina.

Liels bija arī to atkritumu īpatsvars, kurus jau pēc pāris gadiem varēs nodot depoziētā sistēmā, – PET pudeles, dzērienu skārdenes un stikla pudeles, viņa sacīja. Neskatoties uz iespējamo vētras ietekmi uz audita rezultātiem, atrasto atkritumu vidū bija desmitiem zīmolu. Tāpat kā 2019. gadā, arī šogad “Cēsu alus” joprojām ir līderis pludmalē atrasto atkritumu zīmolu vidū, tam seko “Coca-Cola”.

Savukārt kampaņas “Mana jūra” laikā, kas šogad norisinājās deviņus reizi, saskaņā ar ANO Vidus programmas metodoloģiju apsekoja visu Latvijas piekrasti un veica jūras piesārņojošo atkritumu izvērtējumu 42 piekrastes vietās. Šogad papildus apkopotu datus arī par vietām, kas visvairāk piesārņotas ar cigarešu izsmēķiem, tā saucamajām “pelnutrauka pludmalēm”, kā arī apkopota informācija par visbiežāk sastopamajiem zīmoliem starp piekrastes atkritumiem.

Kā liecina iegūto datu analīze, līdztekus jau aktualizētām problēmām, kā plastmasas atkritumi, maisiņi, izsmēķi u.c., klāt nākuši arī jauni atkritumu veidi – vienreizlietojamās sejas maskas un tabakas karsējamo iekārtu cigarešu filtri.■

## UZZIŅAI

“Zero Waste Latvija” ir kustība, kas apvieno bezatkritumu dzīvesveida entuziastus, lai dzīve bez lieku atkritumu radīšanas Latvijā kļūtu par normu, kā arī 2018. gadā dibināta nevalstiskā organizācija, kas atbalsta un popularizē bezatkritumu dzīvesveida un aprites ekonomikas principus un cenšas mazināt Latvijas sabiedrības radītā piesārņojuma ietekmi uz vidi.



# VALSTS VIDES DIENESTS UZRAUGA ZVEJOŠANAS UN MAKŠĶERĒŠANAS LIKUMĪBU

**Valsts vides dienests (VVD) 2020. gadā kopumā veicis 4665 zvejas un makšķerēšanas pārbaudes – 1795 jūras zvejas un makšķerēšanas pārbaudes, kā arī 2870 zvejas un makšķerēšanas pārbaudes iekšējos ūdeņos. Kopā pārbaudīti 8495 ūdens objekti visā Latvijā.**

Neskatoties uz 2020. gadā valstī noteiktajiem pasākumiem Covid-19 ierobežošanai, 2020. gadā veikto pārbaudu skaits šajā jomā ir pat mazliet lielāks nekā 2019. gadā, kad VVD veica 4644 zvejas un makšķerēšanas pārbaudes. Lai atklātu pārkāpumus un nodrošinātu pierādījumus, VVD zvejas kontrolē izmanto mūsdienīgas metodes – novērošanu ar droniem, pārbaudes ar eholotēm, izmantoja GPS navigācijas ierīces, termokameras un nakts redzamības ierīces.

2020. gadā pavisam izņemti 2083 nelikumīgi zvejas rīki, t.sk. bezsaimnieka 1891, jūras un piekrastes zvejas kontrolē – 180, t.sk. 123 bezsaimnieka, bet iekšējo ūdeņu zvejas un makšķerēšanas kontrolē – 1903, t.sk. 1768 bezsaimnieka.

Pamatojoties uz VVD inspektoru, VVD pilnvaroto personu – sabiedrisko inspektoru, pašvaldības un Valsts policijas inspektoru noformētajiem protokoliem, 2020. gadā VVD pieņēma lēmumus par administratīvā soda piemērošanu 876 personām un uzlicis soda naudu gandrīz 72 tūkstošu EUR apmērā. Valsts policijai nodota viena lieta kriminālprocesa uzsākšanai.

2020. gadā 86 gadījumos par izdarītajiem pārkāpumiem iekšējos ūdeņos VVD ir aprēķinājis un uzlicis pienākumu pārkāpējiem atlīdzināt nodarīto kaitējumu zivju resursiem gandrīz 21 tūkstoša eiro apmērā.

2020. gadā zvejas un makšķerēšanas kontrolē piedalījās 54 sabiedriskie vides inspektori – brīvprātīgie, kas sadarbibā ar VVD inspektoru vai pašvaldības amatpersonu veica zvejas un makšķerēšanas normatīvo aktu ievērošanas kontroli bez atlīdzības.

VVD ir 59 zvejas kontroles inspektori, no tiem 33 iekšējos ūdeņos un 26 jūrā, kas uzrauga zveju un makšķerēšanu visās Latvijas ūdenstilpēs, kur zvejas tiesības pieder valstij, kā arī kontrolē Latvijas zvejas kuģus, kas zvejo ārpus Latvijas ūdeņiem.

## UZZIŅAI

Latvijā iekšējos ūdeņos ir ~ 150 000 makšķernieku, 274 pašpatēriņa zvejnieku un 244 komerczvejnieku, kurus kontrolē VVD. Savukārt jūrā un piekrastē 2020. gadā bija 941 piekrastes pašpatēriņa zvejnieks un 164 piekrastes komerczvejnieki, 33 komerczvejnieki, kuri zvejo Rīgas jūras līcī un Baltijas jūrā (aiz piekrastes), kā arī 4 tāljūras komerczvejnieki, kurus kontrolē VVD.



## Zivju resursu ieguves kontrole 2020. gadā

Valsts vides dienests

2020. gadā veiktas  
**4665**  
zvejas un  
makšķerēšanas  
pārbaudes



**1795**  
jūras zvejas/  
makšķerēšanas  
pārbaudes



**2870**  
zvejas un  
makšķerēšanas  
pārbaudes  
iekšējos ūdeņos



**93**  
zvejas kuģu  
pārbaudes jūrā



**8495**  
pārbaudīti  
ūdens objekti  
visā Latvijā

Izņemti **2083** nelikumīgi zvejas rīki,  
t.sk. 1891 bezsaimnieka



jūras un piekrastes kontrolē  
**180**



iekšējo ūdeņu zvejas/  
makšķerēšanas kontrolē  
**1902**

Par pārkāpumiem zvejas un  
makšķerēšanas jomā



sodītas **876** personas



uzlikta soda nauda **69 556** EUR



pieņemti **86** lēmumi un aprēķināti  
**20 910** EUR par nodarītajiem  
zaudējumiem zivju (bioloģiskiem)  
resursiem



2020. gadā zvejas un makšķerēšanas kontrolē piedalījās  
**54** sabiedriskie vides inspektori (dati gada beigās)



Sabiedriskā vides inspektora statuss 2020.gadā  
piešķirts 4 personām

Sabiedriskais vides inspektors ir brīvprātīgs, kurš patstāvīgi vai sadarbībā ar valsts vides inspektoru vai pašvaldības amatpersonu veic zvejas un makšķerēšanas normatīvo aktu ievērošanas kontroli bez atlīdzības.

Kā kļūt par sabiedrisko vides inspektoru?

Uzzini: <https://www.vvd.gov.lv/lv/sabiedriskie-vides-inspektori>

Papildus zvejas un makšķerēšanas noteikumu ievērošanu tās administratīvajā teritorijā kontrolē pašvaldības policija.■



# NAFTAS NOPLŪDE NO BŪTIŅĒS NAFTAS TERMINĀĻA NETIĒK KLASIFICĒTA KĀ EKOĻOGISKĀ KATASTROFA

**2020. gada 28. decembrī Lietuvā no kompānijai “Orlen Lietuva” piederošā Būtiņģes termināļa Baltijas jūrā noplūda nafta, kas vēja virziena dēļ jau dažas dienas vēlāk sasniedza Latvijas pusi. Kad Latvijas Valsts vides dienests informēja, ka noplūdušī nafta jau nonākusi Latvijas ūdeņos aptuveni septiņus kilometrus no krasta, tika dots rīkojums Patruļkuģu eskadras krasta apsardzes kuģim KA-14 “Astra” un Jūras incidentu novēršanas vienībai doties uz notikuma vietu, lai sāktu noplūdušās naftas savākšanu. Lietuvas vides ministra Šimona Ģentvila preses sekretārs Marijūs Gaiļus, atsaucoties uz kompānijas “Orlen Lietuva” sniegto informāciju, vēlāk vēstīja, ka noplūdušās naftas daudzums ir viena līdz divas tonnas un noplūde radusies tāpēc, ka Būtiņģes terminālī atvienosies šļūtene.**

2021. gada 7. janvārī Klaipēdas apgabala prokuratūra sāka izmeklēšanu.

“Saskaņā ar sākotnējiem datiem 2020. gada 28. decembrī Baltijas jūrā izplūda aptuveni 480 litru naftas. Tiek lēsts, ka videi nodarītais kaitējums varētu sasniegt 26 tūkstošus eiro,” norādīts prokuratūras paziņojumā. “Izmeklēšana sākta, lai konstatētu, vai iekārtu izmantošanā un uzraudzībā nav pārkāptas tiesību aktu prasības. Par to pārkāpšanu vainīgajiem var tikt piespriests naudas sods vai brīvības atņemšana uz laiku līdz sešiem gadiem. Izmeklētājiem arī jānoskaidro avārijas cēloņi un ekosistēmai nodarītā kaitējuma apmēri un raksturs.”

Jūras spēki tāpat meklēja apmēram 40 metrus garu un 40 centimetrus platu naftas uzpildes cauruli, kurā atradās viena līdz pusotra tonna naftas. Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) 24. janvārī saņēma informāciju, ka Liepājas ostā dreifē nezināms objekts. Centra darbinieki nekavējoties devās uz notikuma vietu un informēja par to arī Valsts vides dienestu. Kad patruļkuģis P-06 “Cēsis” devās pēc pazudušās caurules, jau bija iestājusies tumsa, tāpēc kuģis izmantoja nakts redzamības kameras, lai atrastu cauruli. Naftas noplūde nenotika, un caurule tika nogādāta terminālī.



Pēc Valsts vides dienesta (VVD) aprēķiniem, kas balstīti uz Latvijas NBS Jūras spēku Krasta apsardzes patruļkuģu ievāktajiem datiem par naftas plankuma laukumu un krāsu un no gaisa uzņemtajiem attēliem, 2020. gada 28. decembrī no Būtiņģes naftas termināļa noplūdušās naftas apjoms (aptuveni 444 litri jeb 0,44 m<sup>3</sup>, svara mērvienībās 510 kg jeb 0,51 tonna) nav uzskatāms par ekoloģisko katastrofu. Tomēr šis vidē nokļuvušais piesārņojums kopā ar piesārņojumu, kas radies no dažādām cita veida darbībām Baltijas jūrā, summējoties var atstāt negatīvu ietekmi uz jūras vidi.

Baltijas jūrā nokļuvušais naftas produktu daudzums ir vērtējams kā neliels gan saskaņā ar starptautiski, gan nacionālā līmenī noteiktajiem kritērijiem.

Salīdzinoši var teikt, ka Baltijas jūrā noplūdušais naftas produktu apjoms bijis mazliet vairāk nekā puse no vienas kravas automašīnas divās degvielas tvertnēs ietilpstošā kopējā apjoma, kas līdzinās aptuveni 800 litriem. 2020. gadā Latvijā notikuši 17 incidenti, kad dažādu negadījumu un avārijas situāciju rezultātā no transportlīdzekļiem vidē noplūduši degviela. Piemēram, augusta beigās Jelgavā, kravas transportlīdzeklī uzbraucot uz notekūdeņu akas, tika bojāta tā degvielas tvertne un vidē noplūda 300 litru dīzeļdegvielas, kas tika savākta. Savukārt viena no pēdējos gados lielākajām dīzeļdegvielas noplūdēm notika 2020. gada 8. decembrī, kad SIA "East-West Transit" naftas bāzē Valmierā no dzelzceļa cisterņas lietus kanalizācijas sistēmā noplūda 1,5 tonnas dīzeļdegvielas.

Saskaņā ar starptautisko klasifikāciju par liela mēroga naftas noplūdi, kas atstāj būtiskas sekas uz Baltijas jūras vidi, tātad par ekoloģisku katastrofu var tikt uzskatīta par 100 tonnām lielāka noplūde. Pēdējās lielākās Baltijas jūrā notikušās naftas noplūdes bija tankkuģa "Fu Shan Hai" avārija Bornholmā (Dānija, Zviedrija) 2003. gadā, kuras rezultātā noplūda 1200 tonnu naftas, un tankkuģa "Baltic Carrier" avārija Kadetrendenā (Dānija), kad jūrā noplūda 2700 tonnu naftas.





Latvijas Nacionālais gatavības plāns naftas, bīstamo vai kaitīgo vielu piesārņojuma gadījumiem jūrā nosaka trīs darbības līmeņus gatavībai un pasākumiem naftas noplūdes gadījumā. Līmeņi iedalīti atkarībā no noplūdes apjoma un spējām likvidēt piesārņojuma sekas. Saskaņā ar šo plānu 2020. gada 28. decembrī notikusī naftas noplūde no Būtiņģes naftas termināļa atbilst zemākajam – pirmajam līmenim.

Vērtējot naftas noplūdes ietekmi uz vidi, tiek ņemts vērā noplūdušās naftas daudzums un veids (naftas produkts), naftas pārvietošanās, noārdīšanās un sadalīšanās, kā arī noplūdes seku likvidācijas rezultāti. Noplūde rajonā un sezonā ar augstu vides jutīgumu rada lielāku kaitējumu nekā tāda pati noplūde mazāk jutīgā rajonā vai laikā. Izteiktāks kaitējums ir jūras piekrastē, kur visbiežāk ir jutīgie rajoni.

## UZZIŅAI

Saskaņā ar LIFE05NAT/LV/000100 projekta laikā iegūto informāciju reģistrētās nelielās noplūdes nav atstājušas negatīvu ietekmi uz teritorijā esošajiem biotopiem. Līdzīgi ir ar Klaipēdas ostu, kura arī dod zināmu piesārņojumu ar kaitīgajām vielām, bet arī tādos apjomos, kuru ietekme uz biotopiem nav reģistrējamā līmenī (Izraksts no Nidas – Pērkones Dabas aizsardzības plāna (2009–2018)).

Taču liela nozīme videi nodarītā kaitējuma noteikšanā ir arī noplūdes apstākļiem un vides jutīgumam noplūdes rajonā. 2020. gada 28. decembra noplūdes gadījumā vēja (12 m/s) un viļņu (1–2 m) ietekmē naftas plankums ātri sadalījās sīkākās daļās un nogrima. Nākamajā dienā tas vairs nebija novērojams uz ūdens virsmas. Valdošā vēja ietekmē nafta virzījās gar piekrasti ziemeļaustrumu virzienā, kur, pēc naftas dreifa modelēšanas rezultātiem, apmēram 40–50% naftas piesārņojuma nogrima 10 km no krasta 15–20 m dziļumā. Kopš negadījuma dienas Valsts vides dienesta inspektoriem regulāri apsekojot jūras piekrasti, kā arī pārbaudot no iedzīvotājiem saņemto informāciju, līdz šim nav konstatēti naftas izskalojumi krastā vai jūras piekrastes piesārņojums, kā arī nav atrastas bojā gājušas zivis un ar naftu sasmērēti putni.

Baltijas jūras Latvijas piekrastē ir aizsargājamā teritorija Nida – Pērkone, kā arī zivju resursu atražošanai vērtīgas sārtalģu audzes. Tas nozīmē, ka šī teritorija un tajā atrodošies biotopi un sastopamās putnu, augu un dzīvnieku sugas ir jutīgas pret piesārņojumu. Tādējādi, lai arī 2020. gada 28. decembrī notikušajai noplūdei nebija tūlītējs negatīvs efekts, tās sekas, iespējams, būs novērojamas tālākā nākotnē, piemēram, vēlāk izskalotu naftas pikuču veidā Kurzemes piekrastē.

Papildus jānorāda, ka šis ir trešais gadījums kopš Būtiņģes naftas termināļa darbības sākuma 1999. gada rudenī, kad noplūdusi nafta ir nonākusi Latvijas teritorijā. Dati liecina, ka reģistrēto naftas produktu noplūžu skaits ir būtiski mazinājies. Savukārt reģistrētās nelielās noplūdes nav atstājušas negatīvu ietekmi uz teritorijā esošajiem biotopiem.■



# MENCU ZVEJAS ĒRAS BEIGAS – DOD ZAĻO GAISMU KUĢU SAGRIEŠANĀI

**Latvijā varētu sagriezt vēl 12 zvejas kuģus, kas bija specializēti mencu zvejai. Šoreiz tas saistīts ar mencu zvejas aizliegumiem. Atbalstu zvejas kuģu sagriešanai paredz Eiropas Savienībā apstiprinātā regula. Plānots, ka Ministru kabineta noteikumi par sagriešanas kārtību Latvijā varētu tikt pieņemti līdz gada beigām. Vienlaicīgi ar šiem mencu sargāšanas plāniem stājas spēkā vēl kāds aizliegums – zvejot ar tīkliem no Pāvilostas līdz Latvijas dienvidu piekrastes galam, kas liedz doties pilnvērtīgā zvejā daļai piekrastes zvejnieku.**

Jau vairākus gadus satraukumu par mazajiem mencu izmēriem pau-da un mencu zvejas beigu sākumu savulaik tik nozīmīgai zvejas nozarei prognozēja Liepājas uzņēmuma SIA "Ervils" īpašnieks Ervils Laugalis. Viņa rīcībā palicis tikai viens zvejas kuģis, kas piemērots mencu zvejai. Par kuģu gaidāmo sagriešanu viņš gatavs runāt tikai tad, kad būšot lielāka skaidrība un apstiprināti MK noteikumi, taču jau pagājušajā gadā Latvijas Radio viņš ieskicēja prognozes par mencu zvejas labo laiku beigām:

"Vajadzētu būt iespējai pārdot vai sagriezt kuģi, lai nepaliktu parādā nodokļus valstij. Lai tiktu sveikā cauri, lai nav tā, ka saka – pameta kuģi utt. Lai būtu normālas iespējas beigt darbību."

Prognozes ir piepildījušās, un zvejas kuģu tālākai sagriešanai Eiropā atkal dota zaļā gaisma. Iestājoties ES, Latvijā bija vairāk nekā 200 lielo zvejas kuģu, tagad ap 55. Šis skaits varētu sarukt vēl par 12 – tie ir kuģi, kas bija iesaistīti mencu zvejā.

"Pēdējos gados kļuva arvien sliktāk ar mencu krājumiem, samazinājās zvejas iespējas. Zinātnieki konstatēja, ka krājums ir kritiskā stāvoklī un zveja būtu jāpārtrauc vispār," Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta vadītājs Normunds Riekstiņš skaidro šā brīža situāciju. Viņaprāt, zvejas kuģu sagriešana būs iespēja zvejniekiem, kad citu variantu vairs nav.





"Ja viņiem mencas bija pamata zvejas objekts, tagad tiek dota iespēja kuģus izņemt no zvejas un saņemt kompensāciju, jo nav zināms, kad mencu krājumi atjaunosies un kādos apmēros. Tāpēc zvejniekiem tiek piedāvāta šāda iespēja," tā Riekstiņš. Pēc viņa teiktā, līdz pašreizējā ES plānošanas perioda beigām kuģu sagriešanai atbalsts nebija paredzēts, bet tagad saistībā ar mencu zvejas aizliegumu iespējas atkal būs. Šobrīd notiek saskaņošanas process.



Normunds Riekstiņš.

Visi var arī nesagriezt zvejas kuģus, turklāt jāņem vērā, ka no kompensācijas tiks atņemta tā summa, kas jau izmaksāta par dikstāvi saistībā ar mencu zveju un pandēmijas ietekmi.

"Problēma ir tā, ka līdzekļus, ko šie kuģi būs saņēmuši par zvejas pagaidu pārtraukšanu, piemēram, pagājušajā gadā, un šogad vēl saņemts atbalsts par kuģu stāvēšanu, arī saistībā ar Covid-19, ja samazinās nozveja, nāksies atmaksāt atpakaļ. Tos atskaitīs no kopsummas par kuģi, un tie var būt ap 200 tūkstošiem eiro," stāsta Riekstiņš.

Atbalsta summas par kuģu sagriešanu gan būšot lielākas. Iespējams, ka zvejnieki kompensācijām varētu sākt pieteikties jau gada nogalē vai nākamā gada sākumā, kad tiks apstiprināti MK noteikumi, taču aizliegumi, kas saistīti ar mencu zveju, ar to nebeidzas un šoreiz skar arī piekrastes zvejniekus, kuri varēja piezvejojot mencas citu zivju sugu zvejā no Pāvilostas līdz valsts dienvidu robežai.

"Mēs pieņemām lēmumu līdz gada beigām apturēt zveju ar tīkliem, jo redzam, ka tur ir pārāk lielā daudzumā mencas, tā vairs nav piezveja, bet ļoti liela mencu nozveja, tur nav īsti citas sugas klāt."

Piekrastes zvejnieku no Liepājas Oskaru Kadeģi šāds lēmums neiepriecina, jo tagad būs jāizlīdzas ar saldētu zivju kūpināšanu un svaigas zivis piedāvāt būs grūti. Faktiski tas nozīmē zvejas aizliegumu līdz gada beigām, spriež Oskars Kadeģis, kurš pēdējos gados ieguldījis līdzekļus, lai specializētos plekstu zvejā.

"Protams, ka būs zaudējumi, jo skaidrs – mencām ir liegums un nevarēs zvejot. Līdz ar šo nepārdomāto lēmumu mēs nevaram zvejot arī plekstes, jo tīkli – tie ir arī plekstu, lašu, grunduļu tīkli. Tas ir vienkārši aizliegums. Ļaut zvejot ar murdiem un stāvvadiem šādās vētrās, tā ir pašnāvība. Ar reņģu tīkliem arī neko nenozvejosī, jo stinšu sezona ir mazliet vēlāk, tas tā acu aizmālēšanai – re, kur jums ir, ejiet zvejot," neapmierinātību pauž Kadeģis.

Tajā pašā laikā zinātnieki vēl meklē patiesos iemeslus mencu populācijas problēmām, jo zvejošana to ietekmējot minimāli, drīzāk tas saistāms ar vides izmaiņām Baltijas jūrā, skābekļa trūkumu ūdenī un roņu pārnēsātajām slimībām.■





## Mēs esam gatavi reaģēt

NATO pastāvīgās jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa jeb SNMCMG1 ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālajām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

SNMCMG1 kuģu grupas komandieris Jans Vijhers pauž viedokli, ka Irbes šaurumā ir ne vien daudz vēsturiskās munīcijas no abiem pasaules kariem, bet arī kuģu vraki, tāpēc, iznīcinot mīnas, jābūt īpaši piesardzīgiem.

Jans Vijhers: "Jūrā joprojām ir ļoti daudz vēsturiskas munīcijas, kas mērāma ne vien tūkstošos, bet simtos tūkstošu, tādēļ ir ļoti svarīgi no tās atbrīvoties. Mīnas pat nav lielākā problēma. Konkrētajos reģionos ir daudz vraku, tādēļ mums jābūt ļoti piesardzīgiem, kad grasāties iznīcināt mīnas, lai tās nebūtu pārāk tuvu vrakiem. Citādi, cenšoties jūru padarīt drošāku, riskējam to piesārņot."

Komentējot šādu mācību nepieciešamību, komandieris uzsver, ka SNMCMG1 spēkiem ir ļoti svarīgi trenēt visus soļus mīnu neitralizēšanas procesā. "Atrast, identificēt un neitralizēt mīnas, kā arī nodrošināt, ka šis process ir pēc iespējas efektīvāks. Ja NATO mūs vajag, mēs esam gatavi tam, lai piecu dienu laikā spētu doties pildīt uzdevumus uz jebkuru vietu pasaulē," saka komandieris.





## LABĀ UZVARAI JĀNOTIEK MŪSU SIRDĪS

**Cik daudzkārt gan 2020. gadā nācies dzirdēt, ka Covid-19 pandēmija likusi mums uz daudzām lietām paskatīties savādāk, varbūt izkāpjot no savas komforta zonas, varbūt nedaudz attālināti paskatīties uz to vāveres riteni, kurā esam bijuši un joprojām esam ierauti. Iespējams, vajadzīgi jauni risinājumi, bet var būt, ka viss jaunais ir labi aizmirsts vecais. Lai arī kā būtu, izaicinājumu netrūkst.**

Jūras spēku kapelāns komandleitnants **Dāvids Šterns**, jautāts par savu izvēli iet ticības ceļu, smaidot atbild, ka lielā un arī vienkāršā atbilde ir: "Līdz tam nonācu." Pirmais lielais lēmums bija studēt teoloģiju Latvijas Universitātē, otrs – iet garīgās kalpošanas praksē vai tomēr ne? Kapelāns Šterns ir pārliecināts, ka nonākšana militārajās struktūrās bija tieši viņam izraudzīts un sagatavots ceļš, tas bija aicinājums iet un pieredzēt, piedevām 2004. gadā visi apstākļi sakrita tā, ka nebija šaubu, jāpieņem šis izaicinājums.

"Tā bija došanās izaicinājumā un nezināmajā, no civilās vides un kristīgās draudzes militārajā dzīvē, kas tagad jau ir pierasta, bet toreiz pavisam nezināma, jauna, sekulāra vide, kur tevi nesagaida ar atplestām rokām. 2004. gadā daudz vairāk nekā tagad vēl bija jūtama matojumā saņemtā postpadomju domāšana, kas izpaudās attieksmē, priekšstatos un vērtībās, bet jau tolaik notika pārmaiņas sabiedrībā, kura no vienas formācijas pārgāja citā. Pirmie deviņi gadi bija dienests Mobilo strēlnieku bataljonā Alūksnē, kas vēlāk kļuva par NBS Kājinieku skolu. Deviņi gadi Alūksnē bija pietiekami ilgs laiks, kas pavadīts projām no Rīgas, no mājām un no ierastās vides, tāpēc tad, kad Jūras spēkos Liepājā radās vajadzība pēc kapelāna dienesta, atkal pieņēmu lēmumu: ir laiks dzīvē kaut ko mainīt. Pats esmu kurzemnieks, un šī bija atgriešanās dzimtajā pusē," saka Dāvids Šterns.

**– Alūksnē bija sauszeme, Liepājā ir jūra, bet cilvēki jau visur ir cilvēki ar savām vajadzībām, stiprajām un vājajām pusēm.**

– Tas tiešām tā ir, bet ikdienas prakse un tradīcijas tomēr ir atšķirīgas, un arī domāšanas veids atšķiras, jo Jūras spēki jau sevi uzskata par elitāro un inteliģento militāro vienību – te ir modernākā tehnika, kuģošana, navigācija. Un tā ir arī pavisam atšķirīga domāšana, ko nosaka došanās jūrā uz ilgāku laiku, arī būšana vientulībā pie horizonta. Jūrnikiem, kuri jau ilgāku laiku ir dienējuši un kuģojuši, tas atstāj savu nospiedumu dvēselē, emocijās un pieredzē. Tas viss veido cilvēka raksturu, domāšanu un uztveri. Tā ir arī mūsu civilo un



militāro jūrnieku gadu desmitiem un pat simtiem krātā pieredze, un, protams, tā ir arī mūsu dzīve pie jūras.

**– Un kāda te, pie jūras, Jūras spēkos, ir jūsu atbildība un pienākumi?**

– Man uzticēts atbalstīt un gādāt par visiem Jūras spēku karavīriem gan Liepājā, gan arī visur citur – Ventspilī un Rīgā, visur, kur ir Jūras spēku karavīri.

**– Tas vairāk ir uzdevums, pienākums vai misija?**

– Tas ir manas dzīves saturs. Tas ir viss, par ko man jādomā un jālūdzas, ikdienā iedrošinot, motivējot, atgādinot par Dievu, sniedzot atbalstu tiem, kuriem nepieciešams mans atbalsts kādos īpašos gadījumos.

**– Kā tas reāli notiek? Kad ir tas brīdis, kad kapelāns var rast kaut mirkli sarunai? Cilvēki taču šeit ir militārajā dienestā, savos pienākumos un atbildībā, savā ikdienas steigā.**

– Viss ir ļoti nosacīti, jo mēs, cilvēki, esam kārdināti būt aizņemti ar riteni, bet mūsu katra personīgā atbildība – gan mana, gan jebkura cilvēka, jebkura karavīra un jūrnieka atbildība pret sevi, pret savu ģimeni un dienestu ir vispirms rūpējies un gādāt par sevi, tai skaitā arī garīgajā jomā. Cits jautājums, cik daudzi to ikdienā tiešām ņem vērā un velta laiku savai garīgajai attīstībai, lai iedziļinātos sevī, savā dvēselē, pārdomās, lai meklētu savu dziļāko būtību, dzīves jēgu, mērķi un saturu, lai domātu par pajāvību uz Dievu un vērtībām, uz kurām balstām savu dzīvi, tā jau ir katra personīgā atbildība. Tāpat kā attiecību veidošana ar līdzcilvēkiem, aizejot nost no ikdienišķā virsrakstu līmeņa: sveiki, kā iet, labi un tā tālāk, bet ejot dziļāk gan profesionālās attiecībās, gan arī personīgi savā būtībā.



Dāvids Šterns.



## – Dzīves jēgas meklējumos?

– Dzīves jēgas pieredzē. Personīgajā pieredzē, kas nav tikai šī aizņemtība un steiga, kad kāds kaut ko lika, kāds kaut ko prasīja, vienalga, kurš – bērni, priekšnieks, sieva vai vīrs, jo tā pienākumu gūzma nekad nebeidzas. Šajā laikā, kas, protams, ir sarežģīts un grūts, esam uzlikti uz pauzes, kad, no vienas puses, varētu likties, ko lai tagad iesākam, jo neko nevaram darīt, bet, no otras puses, tā varbūt ir tā mūsu galvenā un lielā iespēja. Laikā, kad esam apstādināti daudzās lietās, izmantot šo laiku pārdomām par to, kas notiek apkārt, vai ar mani viss ir kārtībā? Un ieraudzīt, ka daudzas lietas nav kārtībā.

## – Ko saka priekšā jūsu pieredze – vai tas, par ko runājāt, tagad tiešām ar cilvēkiem notiek, vai cilvēki tomēr vairāk ir stresā, ka daudzas lietas nevar pasākt, piedalīties, doties un piedzīvot?

– Domāju, ka ir daudzi cilvēki, ar kuriem tomēr tas notiek. Un atkal jāteic, ka tā ir iespēja, tā ir cilvēka brīvās gribas izvēle. Nevar taču otru piespiest ar tevi sarunāties, ar tevi izlīgt, ar tevi būt labās attiecībās. Tomēr tā ir iespēja ar otru cilvēku būt sarunā, jo šī saikne ir dziļāka, jo arī saruna varētu būt dziļāka, kad abas puses ieklausās viena otrā, un tam ir vajadzīgs reāls laiks. Mēs esam pieraduši tādā steigā, pienākumos, bīdot tabulas un plānus, justies ļoti aizņemti un ļoti svarīgi, bet, kad cilvēks paliek viens, tad atslēgas jautājums ir: vai viņš šajā savā skrējienā un steigā nav visus cilvēkus – bērnus, vecākus, draugus – pazaudējis un viņam patiesībā vairs nav ar ko sarunāties? Ja tas ir tā, tad svarīgi meklēt un saprast, kur tad ir palicis šis tuvākais cilvēks? Tie ir ļoti nopietni jautājumi. Mūsu saruna notiek decembrī, Adventa laikā, kas ir arī gaidīšanas laiks un tikšanās ar Dievu, bet tāda pat satikšanās mums ir vajadzīga ar līdzcilvēkiem. It kā jau mājās fiziski satiekamies, dzerot tēju pie televizora vai blakus pārguļot nakti, bet es runāju par personīgu satikšanos, kad viens otram jautā: kā tev klājas, kā tu jūties, un tiešām grib to dzirdēt un velta tam laiku.

## – Pirmā atbilde parasti ir: paldies, man viss ir labi.

– Tā ir tā virspusējā atbilde, bet mums ir vajadzīga dziļāka satikšanās. Man šķiet, ka tā ir katra cilvēka vajadzība.

## – Bet kā jūs pats jutāties tajā 2004. gadā, kad gājāt pie cilvēkiem, lai ko būtisku vēstītu, bet viņi labākajā gadījumā nevēlējās ar jums sarunāties, sliktākajā varbūt pasūtīja dažas mājas tālāk? Jūs taču jutāties nesaprasts?

– Droši vien arī tagad ļoti bieži palieku nesaprasts.

## – Visticamāk, toreiz bijāt nepieņemts un nesaprasts, bet tagad varbūt esat pieņemts, tomēr paliekat nesaprasts?

– Toreiz varbūt pats vairāk to pārdzīvoju, tagad pieņemu, ka tas tā vienkārši ir. Cilvēks ļoti vēlas satikt kādu, kurš mūs sapratis, bet mums jau pašiem jābūt tiem, kas mācās saprast otru. Nevis gaidīt no otra, bet dot pašam, tai skaitā arī pašam sev atzīties savā vientulībā un nesapratnē, un tad tu ieej citā domāšanas



līmenī. Cilvēki ir tik ļoti dažādi, viņu pieredzes ir tik dažādas, tai skaitā arī ticības izpratne un izpratne par dzīvi. Mēs nevaram vēlēties, lai visi domā tieši tā, kā es domāju, un šis ir ļoti interesants atziņu ceļš, tā ir pieredze un bagātība. Esot ar karavīriem, jāprot viņus pieņemt un saprast, atklāt to dažādo, bet tas visbiežāk nāk kopā ar pieredzi, iegūtajām un mantotajām zināšanām un tradīcijām. Arī Jūras spēku militārajā sistēmā ļoti daudzas lietas ir mantotas no iepriekšējām paaudzēm, piemēram, no deviņdesmitajiem gadiem, kad visu ļoti ietekmēja padomju gadu pieredze. Tagad, kad pagājuši trīsdesmit gadi, nāk jauni, sagatavoti jūrnieki, un tikai tagad nomainās paaudzes.

**– Jūs teicāt, ka 2004. gadā bija ļoti jūtama padomju mantojuma ietekme, un padomju laiks nekādā ziņā neveidoja kristīgās tradīcijas, bet vai šī jaunā, mūsdienu tehnoloģiju ietekmētā paaudze vēl vairāk neattālinās no ticības lietām?**

– Domāju, ka ne, bet tas ir mūžīgs jautājums. Kad tu nododies visnenākā laiku studijām vai pēti grieķus un Vecās derības laikus, kas aprakstīti Bībelē, vai arī Jaunās derības laikus, viduslaikus, Austrumu vai Rietumu reliģiju un kultūru, tu saproti, ka cilvēki vienmēr ir meklējuši atbildes. Mūsdienu zinātnieki ir izpētījuši, ka piecpadsmit divdesmit procenti cilvēku ir vērsti uz tāda veida domāšanu: saprast garīgas un teoloģiskas lietas. Bet laiks, kuru mēs piedzīvojam, izaicina cilvēkus pievērsties šai domāšanai. Dziļākai lietu izpratnei vajadzētu nākt ar gadiem, ar briedumu. Tas varētu būt pat pienākums, īpaši gados vecākiem cilvēkiem, ka viņi nevis vienkārši aiziet pensijā, bet no viņiem gribētos saņemt padomu, to viedo un gudro lietu saprašānu. Te nav runa par augsti izglītotu cilvēku, bet par cilvēka dzīves gudrību, labestības gudrību. Ļoti spožs piemērs mums ir Lidija Doroņina, kura nesen kādā intervijā stāstīja par savu tik sarežģīto un pārdzīvojumiem pilno dzīvi, un darīja to ar tādu gaišumu un mīlestību, kas pēc būtības ir dzīvestības noslēpums. Tādi cilvēki mums ir ļoti vajadzīgi.

Diemžēl mana pieredze rāda, un es to izjūtu arī runājot ar cilvēkiem, ka vispārējā izglītība ir pazeminājusies. Cilvēki bieži vien neko nezina pat par Ziemassvētku stāstu, nerunājot par ticēt vai neticēt kategorijām. Mūsdienu pieaugušie cilvēki bieži vien nav dzirdējuši ne par vienu Bībeles stāstu, neko nezina par grieķu mītiem, nav iepazīnuši pasaules literatūru, kas ir piepildīta arī ar šiem Bībeles stāstiem. Vai mēs ko zinām par Kārļa Skalbes "Kaķīša 'dzirnavām", kur rakstnieks ir iekodējis visu evaņģēliju un Bībeles noslēpumu, par to, kā bezgalīgā labestība izmaina pasauli? Kaķēns piedod pilnīgi visiem, un to, ko nevar izmainīt, viņš atlaiž, nealkstot atriebību. Un kā viņš maina depresijā slīstošo karali un visu viņa karaļvalsti? Mēs gribam ieviest likumus, noteikumus un sodus, cerot, ka būs kārtība, bet kārtības nebūs. Tā būs tikai tad, kad būs patiesa un dziļa pieņemšana, izprašana, rūpes un labestība. Tas ir vienīgais ceļš uz kārtību. Varbūt tas izklausās utopiski, bet tas ir tā, kā pieņemt "Kaķīša dzirnavas" un saprast to dzīves jēgu, kas ielikta šajā stāstā. Šodienas tehnoloģiju



laikmeta noslēpums un izaicinājums ir atgriezties pie patiesām vērtībām un mācīties seno gudrību. Kad tad latviešiem celsies augšā tā Gaismas pils? Bet šī Gaismas pils jau ir mūsos, ikvienā cilvēkā. Es nevaru gribēt, ka beidzot atnāks kāds Laimes lācis vai vēl kāds cits, jo tā ir mana ikdienišķā un personīgā izvēle meklēt gaismu, meklēt Dievu, meklēt savu tuvāko, kalpot viņam, nevis gaidīt. Tie ir ļoti personiski lēmumi, kas ir izaicinājums visiem cilvēkiem. Jo vairāk būs cilvēku, kuri tieksies uz šo Dieva dāvanu cilvēkā un Gaismas pili mūsos, jo labāka kļūs pasaule. Jēzus saka: "Debesu valstība ir jūsos." Vai mēs to atpazīstam? Arī mūsu folklorā, tautas dziesmās ir iekodēts šis noslēpums, kurš mums ir jāatklāj.

**– Vai jūs visas šīs lietas stāstāt arī Jūras spēku virsniekiem un ierindniekiem?**

– Vienmēr, kur un kad ir šāda iespēja.

**– Jūsu durvis ir atvērtas, un cilvēki pie jums nāk?**

– Jūs nācāt uz sarunu ar mani, gribot dzirdēt un sarunāties, tāpēc mēs varam doties šajā sarunā iekšā. Lai notiktu saruna ar karavīriem, līdz tai vispirms ir jānonāk.

**– Pieļauju, ka ir karavīri, kuri ir atvērti sarunai ar jums, bet ja nu jūs redzat, ka kādam būtu ļoti vajadzīgs dziedinošs vārds, bet cilvēks ir aizvērts, ko tad? Bet varbūt notiek brīnumi?**

– Reizēm tiešām brīnumi notiek, bet tā nav standarta situācija. Nav viens modelis, kas noder vienmēr un visiem. Zaldāts ikdienā pilda tos pienākumus, kas viņam uzdoti, bet ārpus šiem pienākumiem katrs cilvēks ir tik atšķirīgs, tomēr karavīrs ir un paliek 24/7, un es viņus pieņemu tādas, kādi viņi ir, un sāku sarunu no tās vietas, no kuras varam sākt šo ceļu.

**– Es cenšos saprast, kā tas notiek.**

– Lai gan manas durvis ir atvērtas, lielākoties es eju pie karavīriem, dodos uz kuģiem, runāju ar komandu, ar katru atsevišķi, lasu lekcijas, vadu nodarbības un kopīgas sarunas, ar katru grupu strādāju atsevišķi, ir iespēja rakstīt, zvānīt un nākt. Vīrusa laiks ir iemācījis sazināties arī attālināti. Izmantoju e-pastu, lai rakstītu atgādinājumus, pamudinājumus un pārdomas par kādām lietām, bet, protams, pati svarīgākā ir personīgā satikšanās, kam pēc būtības ir vislielākā vērtība.

**– Armijas dzīve ir ļoti specifiska, un civilajiem to ir pat grūti iztēloties. Droši vien ir daudz bīstamu brīžu, reglaments un stingra kārtība. Vai šī dzīve maina cilvēka uzvedību un ietekmē attieksmi pret dzīvi?**

– Es to sauktu par karavīra profesionalitāti, kas kaut kādā ziņā, protams, kļūst par rutīnu, bet vienalga vienmēr pirmajā vietā ir drošība un uzmanība, kas pēc būtības ir karavīra dzīvība. No savas puses varu tikai ticēt, pajauties un iedrošināt karavīrus būt nopietniem pret to, kas viņiem ir uzticēts. Līdz šim, paldies Dievam, mēs varam lepoties, ka jūrniece, kuri piedalās starptautiskajās



Dāvids Šterns kopā ar Liepājas Jūrniecības koledžas audzēkņiem.

operācijās, ļoti labā līmenī pilda savus pienākumus un parāda šo profesionalitāti. Viņi iziet kursus un apmācības, kas arī nemaz nav tik viegli, un tieši tā veidojas viņu rutīna, kuras pamatā ir nopietnā profesionālā līmenī pildīts darbs.

**– Bet tie, kuri tomēr atrod ceļu pie jums, ar kādiem jautājumiem un problēmām viņi nāk?**

– Viens no galvenajiem jautājumiem ir attiecības savā starpā gan ģimenē, gan pāru attiecībās. Tie vispār ir cilvēka lielākie izaicinājumi, un karavīrs nav atrauts no pārējās sabiedrības. Mācīties būt kopā, mācīties kalpot citiem, saņem tuvakajiem.

**– Būt priekos un bēdās?**

– Es teiktu, būt kopā rūpēs un iegūt prieku šajās rūpēs. Uzņemties atbildību ne vienmēr ir tik viegli. Tas notiek caur atzišanos, caur savu kļūdu atzišanu, caur otra kļūdu piedošanu, bet tas vienmēr ir sarežģīti, un nav vienas atbildes uz visiem jautājumiem.

**– Vienmēr jau gribas, lai tas otrs atzīst, ka nav bijis godīgs.**

– Redz, tas jau ir, ka mēs no kāda sagaidām brīnumus, arī no Dieva tos lūdzam, bet tas patiesais brīnums ir šī spēja apstāties, atzīties, piedzīvot to, ka var būt savādāk, ka var notikt pārmaiņas, nevis dzīvojam tik nost, kā ir, un kaut kā jau arī ir, bet piedzīvojam personīgas pārmaiņas, un piedzīvojam to kvalitātē un izaugsmē – uz to vienmēr ir ko tiekties. Gudrība, ko vienmēr mēģinu atgādināt: mums nav jāsalīdzinās ar citiem, bet mums jāsalīdzinās, kādi bijām vakar, kādi esam šodien un kādi gribam būt rīt, kāds ir mūsu izaugsmes ceļš un potenciāls.



### **– Bet ko darīt, ja kaimiņam ir vairāk un labāk? Mēs taču mēdzam salīdzināties ar citiem.**

– Tas nav nekas jauns, sabiedrībā šāda salīdzināšanās ir bijusi vienmēr. Tas mani nepavisam nepārsteidz, jo par to mēs lasām Bībelē, kad Kains šķībi skatās uz savu brāli Ābelu tikai par to vien, ka Dievs ir pieņēmis Ābela sniegto upuri. Iezogas skaudība, kas ir visas nelaimes pamatā, arī brāļa slepkavības iegansts. Un tas ir bijis izaicinājums visos laikos. Kā Zālamans saka: “Nav nekā jauna zem Saules.” Tas, ko mēs piedzīvojam tagad, ir tik globāls process, un savā būtībā tas nav nekas jauns, un šoreiz es negribu izcelt ne to vīrusu, ne to pandēmiju, bet cilvēcisko attieksmi: kā mēs novērtējam savu līdzcilvēku, ko nozīmē cilvēka cieņa, ko nozīmē godīgums. Mums jātiecas pēc tām lietām, kas mums dod spēku, kas mūs var vienot, mums jābūt stipriem savās vērtībās.

### **– Cilvēks tomēr gaida, lai viņam dod, jo viņam taču it kā pienākas. Gaida no valdības, gaida arī no Dieva, un, ja pat Dievs neattaisno uz viņu liktās cerības, tad viss, es vairs nekam neticu! Kā tikt no šī strupceļa laukā?**

– Visiem mums, cik vien tas iespējams, ir jāuzņemas atbildība par sevi. Un mēs šajā laikā esam nolikti, Dievs mums ir devis šo laiku, kad dzīvojam un mācāmies, un tā ir mūsu atbildība par šo laiku. Pats galvenais ir nekrīst izmisumā, bet skatīties, ko varam darīt. Kas ir mūsu vērtības? Piemēram, karavīra vērtības ir pašaieliedzība un drošība. Un mums ne no kā nav jābaidās.

### **– Jūs tiešām tā domājat, ka nav no kā baidīties?**

– Es tā domāju. Arī no nāves mums nav jābaidās. Cilvēki tik ļoti vēlas labi dzīvot, bet mēs pieredzam, ka mūsdienu modernajos laikos tiekam tik ļoti ierobežoti, un mums no tā kļūst bail. Ir trīs galvenās lietas, no kā cilvēki baidās: no ciešanām, nāves un kauna, bet Bībelē ir teikts, ka tas, kurš sasniedzis mīlestību, tam vairs nav bailu. Ja tieksimies uz mīlestību, kas neizslēdz, ka varam ciest no tā, ka mūsu mīlestību nenovērtēs, tad šī mīlestība tomēr pacels pāri bailēm.

### **– Atslēgas vārds ir mīlestība?**

– Atslēgas vārds visur un vienmēr ir mīlestība. Jautājums tikai, cik dziļi mēs to saprotam. Absolūtajā izpratnē mēs teiktu, ka Dievs ir mīlestība – ietveroša un apņemoša.

### **– Bet kā cilvēkam sākt domāt šādās kategorijās, ja ir tik daudz problēmu, trūkst naudas, nav darba, vēl un vēl citas lietas?**

– Šāda iespēja mums tiek dota visu laiku. Kristīgā ticība runā pat brīvo gribu milēt. Par vēlēšanos milēt savu tuvāko kalpojot, un tas nav viegli, jo nāk laukā cilvēciskais, kas ne vienmēr ir pozitīvs. “Es jau esmu tikai cilvēks,” tā mēs bieži mēdzam teikt, bet tas jau nav attaisnojums, jo Dievs mūs aicina uz kaut ko lielāku, uz garīgo, uz augstākām lietām. Un tad varam palūkoties pāri ārējām lietām.

Svarīga ir atgriešanās pie saknēm, jo saknes dod spēku, tā ir iesakņošanās, gudrības noslēpums, ko saņemam caur kristīgo tradīciju un ļoti spēcīgi arī caur





tautas tradīciju. Taču cilvēkam ar spēku neko nedrīkst uzspiest, lai kādā virzienā tas būtu, arī kristīgo ticību ne, jo tad nekas labs nebūs.

**– Un jūs, lai arī bieži nesaprasts, ik dienas turpināt pildīt savu darbu un misiju.**

– Aizvadītajā gadā ikviena cilvēka ikdienā ir ļoti mainījusies. Līdzīgi, kā tas tagad ir visiem, arī mēs mācāmies apgūt jaunus instrumentus un prakses, īpaši to, kas saistīts ar attālinātām sarunām, sapulcēm un mācībām. Protams, liels mīnuss, ka nevaram satikties klātienē, bet arī caur attālināto praksi ienāk jaunas atziņas, un cilvēki pat vairāk koncentrējas uz sarunu tematu, iemācās uzmanīgāk klausīties un koncentrētāk izteikties. Tā ir laba pieredze, ko nākotnē varēsīm izmantot. Bet arī mani ikdienas pienākumi nekur nepazūd. Tās ir nodarbības, lekcijas, sapulces, svētbrīži un lūgšanas. Viena no kapelāna galvenajām lietām ir šī neredzamā kalpošana. Aizlūgšana. Par saviem karavīriem, viņu vajadzībām, grūtībām, slimībām, par ceļojošajiem jūrā, par aizmigušajiem mūžībā, par jūrā bojā gājušajiem. Tā ir priesteriskā kalpošana, lai gan pats neesmu iesvētīts kā priesteris, bet šī aizlūgšanas kalpošana ir ļoti svarīga.

Lūgšana nav tikai kapelāna bizness. Jebkurš cilvēks ir aicināts lūgties ar šo vienkāršo iekšējo lūgšanu, nevis privātu vajadzību mudināts, bet par visu un par visiem. Lūgties par pasauli, par mieru. Ja mēs lūdzamies šo vienkāršo lūgšanu: "Kungs, apžēlo!" Viss! Tur viss ir pateikts.

Es lūdzos par visiem, un tas dod pavisam citu attieksmi, izjūtu, un to visiem var tikai novēlēt. Mēs parasti mēdzam lūgt: "Dievs, palīdzi!" Bet viņš jau tāpat zina visas mūsu vajadzības. Mūsu galvenā cilvēciskā vajadzība it satikties ar Dievu, satikties ar pašiem tuvākajiem, būt mīlestības attiecībās ar sievietēm, vīriem, bērniem, cienīt un mīlēt kolēģus. Tās ir vispārzināmas, bet ne tik vienkāršas lietas.

**– Kas ir tas, kas kalpošanā jūs sarūgtina un kas iepriecina?**

– Sarūgtināja un sarūgtina joprojām mana paša pieredze, kad gribas, lai tad, kad ej ar labu nodomu un gribu, tu netiec atstumts vai atmests. Bieži tā nenotiek. Taču iegūtā pieredze ļauj arī izdarīt secinājumus, ka konkrēti cilvēki, kuri bijuši pret tevi ļoti noraidoši vai pat pretimstāvoši, ir mainījušies. Tu to redzi un saproti, ka brīnumi notiek.

Katram var novēlēt šo attīstības ceļu, atgriešanos pie "Kaķīša dzirnavām", pieredzēt, kā cilvēki mainās, nepieminēt ļaunu un ticēt. Ikvienam piedzīvot labo un mīlēt visus cilvēkus. Cilvēkā ir viss: liels ļaunums un vēl lielāks labais potenciāls. Adventa laiks un Ziemassvētki nes vēsti par Dieva uzvaru pār ļauno. Labā uzvarai jānotiek mūsu sirdīs, pārējais ir Dieva rokās.■

Jūras spēku kapelānu uzklaušija Anīta Freiberga



# BRUŅOTIE SPĒKI NOSLĒDZ LĪGUMU PAR "IMANTA" KLASĒS KUĢU MODERNIZĀCIJU

Nacionālie bruņotie spēki parakstījuši līgumu ar Francijas uzņēmumu "ECA group" par Jūras spēku "Imanta" klases kuģu pretmīnu sistēmas modernizāciju.

Līgums paredz trīs Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras "Imanta" klases mīnu meklētāju modernizāciju, tostarp ietverot komandvadības sistēmu un kuģa vadīšanas elementu moduļa, mīnu meklēšanas zemūdens aparātu, mīnu identifikācijas un neitralizēšanas sistēmu modernizāciju, rezerves daļu piegādi un personāla apmācību.

Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Kaspars Zelčs: "Imanta" klases mīnu kuģu modernizācijas projekts ir ļoti nozīmīgs ieguldījums Jūras spēku attīstībā, kas cels mūsu spējas jaunā līmenī, atbilstoši jaunākajām tendencēm un tehnoloģijām mīnu meklēšanā un iznīcināšanā.

Trīs kuģos tiks integrētas jaunākās Francijas uzņēmuma "ECA group" tehnoloģijas, kas ļaus veikt mīnu attālinātu meklēšanu, pašam kuģim neejot mīnu laukā. Manuprāt, šis ir loģisks solis Jūras spēku attīstībā, jo mūsdienās tehnoloģijas mainās un arī mums jāmainās laikam līdzīgi. Šis ir arī lielākais uz attīstību virzītāis iepirkums, ko Jūras spēki veikuši pēdējos gados". ■

### UZZIŅAI

Modernizācijas projekta kopējās izmaksas ir vairāk nekā 20 miljoni eiro, un daļa darbu tiks veikta Latvijā, piesaistot apakšuzņēmumus no Latvija – SIA "Bels", SIA "RK Metāls", LSEZ SIA "Scan-Plast Latvia" un SIA "Axon Cable".

## PIRMO REIZI PASNIEGTA AIZSARDZĪBAS MINISTRA GODA ZĪME "PAR ĪPAŠU IEGULDĪJUMU AIZSARDZĪBAS NOZARES IZAUGSMĒ"



Aizsardzības ministrs Artis Pabriks pieciem Nacionālo bruņoto spēku pārstāvjiem pirmo reizi pasniedzis jaundibināto aizsardzības ministra Goda zīmi "Par īpašu ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmē", kas reprezentē gan sasniegto aizsardzības nozarē, gan izvirzītās nākotnes attīstības idejas.



Savā uzrunā ministrs sacīja, ka apbalvojuma saņēmējus izraudzījies īpaša komisija. Tā novērtējusi apbalvojuma saņēmējus “par spēju savienot tradīciju pamatus, uz kuriem balstās Nacionālie bruņotie spēki, ar perspektīvu nākotnē”.

Pēc ministra teiktā, nākamajos gados šo apbalvojumu noteikti saņems arī citi Nacionālo bruņoto spēku pārstāvji, taču tas nebūs masveidīgs. “Apbalvojuma dizains ir saule [...] Tā jau 100 gadus ir mūsu heraldikā. [...] Tas ir spēcīgs simbols. Es ceru, ka jums būs prieks un gods par šo apbalvojumu, kā arī gods to valkāt,” piebilda A. Pabriks.

Svinīgajā apbalvojuma pasniegšanas ceremonijā bruņoto spēku pārstāvjus sveica Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālleitnants Leonīds Kalniņš, kurš atzina, ka visi Goda zīmes saņēmēji ir snieguši izcilu ieguldījumu Nacionālo bruņoto spēku izaugsmē.

“Jo vairāk jūs ar savu pozitīvo rīcību vairošiet piemērus, kā rīkoties padotajiem, jo stiprāku jūs padarīšiet mūsu tautas stiprības ozolu,” sacīja ģenerālleitnants L. Kalniņš.

Jūras spēku galvenajam bocmanim Jānim Strazdiņam aizsardzības ministra Goda zīme piešķirta par ieguldījumu Jūras spēku instruktoru sistēmas izaugsmē. Galvenais bocmanis devis personīgu ieguldījumu, veidojot un veicinot starptautisko jūras spēku sadarbību. Kā sarunā ar portālu “Sargs.lv” atzina J. Strazdiņš, šāda līmeņa apbalvojums viņam piešķirts pirmo reizi.

“Turpmākajā dienestā man izvirzītie mērķi jātur tikpat augsti un tikpat ambiciozi. Ja tā notiek, tad rezultāti būs. Arī šoreiz, izrādās, par veikto darbu esmu novērtēts,” viņš sacīja. ■



Artis Pabriks un Jānis Starzdiņš.



## UZZIŅAI

Aizsardzības ministra apbalvojums Goda zīme “Par īpašu ieguldījumu aizsardzības nozares izaugsmē” dibināts, atzīmējot Latvijas armijas 100. gadskārtu. Apbalvojuma dizaina autors ir mākslinieks Ivars Drulle. Dizaina pamatā ir mākslinieka Anša Čiruļa uzlecošās saules motīvs, kas datēts ar 1917. gadu. I. Drulle iedvesmojies no strēlnieku vienību karogos un mākslinieka A. Čiruļa valsts ģerboņa skicēs attēlotās uzlecošās saules motīva. I. Drulles darbā ietverta doma, ka latvju saule nekad nenorietēs.



# JŪRAS SPĒKU VIRSNIIEKI PIEDALĀS TAKTISKĀ LĪMEŅA JŪRAS PRETMĪNU MĀCĪBĀS "DYNAMIC MOVE 2020"



Jūras spēku Mīnu kuģu  
eskadras komandieris  
komandkapteinis  
Gvido Ļaudups.



No 27. janvāra līdz 7. februārim septiņi Jūras spēku virsnieki Ostendē, Beļģijā, piedalījās taktiskā līmeņa jūras pretmīnu mācībās "Dynamic Move 2020". Tieši tur atrodas Beļģijas un Nīderlandes jūras pretmīnu skola "Egvermin", kas vienlaikus ir arī NATO izcilības centrs.

Mācību "Dynamic Move 2020" mērķis ir apmācīt NATO Pastāvīgās jūras pretmīnu vienības karavīrus sertifikācijai dienestam NATO Reaģēšanas spēkos, kā arī attīstīt komandvadības spējas vadīt liela mēroga pretmīnu operācijas.

Mācībās sagatavo arī nacionālo pretmīnu vienību komandējošo sastāvu, un tās nodrošina pieredzes un informācijas apmaiņu augstāko virsnieku vidū, kā arī starp NATO un programmas "Partnerattiecības mieram" valstu vienībām.

Kā stāsta Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Gvido Ļaudups, kurš arī piedalījās šajās mācībās, "Dynamic Move 2020" savā ziņā iezīmē sagatavošanos jaunajai kuģošanas sezonai.

### UZZIŅAI

Mācības "Dynamic Move" kopš 2013. gada ir ikgadējas NATO Jūras spēku pavēlniecības (NATO HQ MARCOM), kas atrodas Norvēģijā, Lielbritānijā, vadītās taktiskās pretmīnu mācības. Tās tiek organizētas kā komandpunktu datorsimulācijas mācības.

"Tā ir NATO un partnervalstu pretmīnu karadarbības štābu virsnieku pieredzes apmaiņa kopējās štāba mācībās. Vienlaicīgi arī izaicinājums virsniekiem pārbaudīt savas zināšanas pretmīnu karadarbībā un, pats galvenais, trenēties un mācīties tās izmantot. Šo mācību organizēšanā Latvijas Jūras spēki sniedz arī savu ekspertīzi ar pieredzi un pretmīnu karadarbības speciālistu – virsnieku dalību tajās."



Mācībās piedalās arī ASV, Beļģijas, Dānijas, Igaunijas, Itālijas, Kanādas, Lietuvas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Somijas, Turcijas, Vācijas un Zviedrijas jūras spēku pretmīnu karadarbības speciālisti, kā arī Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) un NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas pārstāvji.■

## BALTIJAS JŪRĀ NORISINĀJĀS STARPTAUTISKĀS MILITĀRĀS MĀCĪBAS "BALTOPS 2020"

No 7. līdz 16. jūnijam Baltijas jūrā norisinājās starptautiskās militārās mācības "Baltops 2020", kurās piedalījās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku virsnieki un Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis".

Mācību laikā Latvijas Jūras spēku virsnieki dienesta pienākumus pildīja Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) štāba sastāvā. 11. un 12. jūnijā mācību "Baltops 2020" kuģu grupa veica treniņus pretgaisa aizsardzībā un kara kuģu cīņā ar pretinieka gaisa kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 2020" mērķis ir veicināt sabiedroto bruņoto spēku sadarbību un savietojamību, stiprināt spēju strauji reaģēt, izmantojot visu spēku veidu spējas, kā arī demonstrēt sabiedroto un partnervalstu apņēmību nodrošināt stabilitāti reģionā un gatavību aizsargāt Baltijas jūras reģionu.



"Šis vingrinājums nodrošinās, ka spēki ir apmācīti un spēj darboties kopā, kā arī ir gatavi reaģēt uz jebkādiem draudiem Baltijas jūras reģiona valstu drošībai," uzsvēra BALTRON komandieris Lietuvas Jūras spēku komandkapteinis Andrus Širvis.■

## MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "HOD OPS" NEITRALIZĒ OTRĀ PASAULES KARA MĪNAS

No 4. līdz 6. novembrim Irbes jūras šaurumā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) militārās mācības "Hod ops".

Militāro mācību "Hod ops" (*Historical Ordnance Disposal Operation*) galvenais uzdevums ir atrast un neitralizēt Pirmā un Otrā pasaules kara laika atstātos



## JŪRAS SPĒKI



sprādzienbīstamos priekšmetus Irbes jūras šaurumā, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnveidotu SNMCMG1 sastāvā esošo kuģu iemaņas mīnu neitralizēšanas operācijās.

Mācībās piedalījās SNMCMG1 kuģi – Lietuvas flagmanis N42 “Jotvingis”, Latvijas mīnu kuģis M-04 “Imanta”, Igaunijas mīnu kuģis M313 “Admiral Cowan”, Nīderlandes mīnu kuģis M860 “Schiedam”, Beļģijas mīnu kuģis M917 “Crocus” un Vācijas mīnu kuģis M1062 “Sulzbach Rosenberg”.

Mīnu kuģis M-04 “Imanta” 29. augustā pievienojās SNMCMG1 starptautiskajās militārajās pretmīnu karadarbības mācībās “Sandy Coast 2020”, kas notika Beļģijas teritoriālajos ūdeņos. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz šā gada decembrim. Mīnu kuģis M-04 “Imanta” dežūru SNMCMG1 veic tā komandiera komandleitnanta Jurija Andrejeva vadībā.

SNMCMG1 ir viena no četrām NATO pastāvīgajām jūras spēku grupām.

### **UZZIŅAI**

No 7. līdz 9. novembrim SNMCMG1 kuģi uzturējās Ventpils ostā, lai veiktu apgādi. Ostas vizītes laikā tika ievērotas visas Covid-19 izplatības ierobežošanai noteiktās drošības prasības.

NATO pastāvīgās jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudznacionālajām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.■



# IZVIRZĪT TIKAI SASNIEDZAMUS MĒRĶUS

**“Esmu īsts kurzemnieks, dzimis Aizputē, tāpēc jūra man ir asinīs, bet pamatus izvēlei kļūt par militāro jūrnieku zināmā mērā ar savu paraugu ielika tēvs, kurš arī dienēja Latvijas Jūras spēkos. Pēc vidusskolas pabeigšanas 2000. gada rudenī aizgāju obligātajā militārajā dienestā, kur vispirms Alūksnē apguvu kājnieku pamatkursu, bet pēc tam Liepājā, Jūras spēku Mācību centrā ložmetējnieka/traļmeistara specialitāti. Dienēju par matrozi uz patruļkuģa “Bulta” līdz 2001. gada augustam, tad tiku pārcelts uz mīnu traleri “Imanta”. Kad pēc obligātā dienesta gada demobilizējos, sapratu, ka turpmāko dzīvi vēlos saistīt ar profesionālo militāro dienestu Jūras spēkos, un tad arī pieņēmu galīgo lēmumu, jo Jūras spēkos saskatīju attīstības iespējas un interesantu darba vidi,” tā par savu dienestu stāstījumu iesāk Latvijas Jūras spēku galvenais bocmanis JĀNIS STRAZDIŅŠ.**

## VISA PAMATĀ JAUNU ZINĀŠANU APGUVE

Profesionālo militāro dienestu kā matrozis Jānis Strazdiņš sāka 2002. gada februārī Liepājā, Jūras spēku (JS) Mācību centrā, kas tolaik vēl bija JS sastāvā, bet vēlāk tika pievienots Mācību vadības pavēlniecībai (MVP). “Tur manos pienākumos ietilpa jauniesaukto apmācība. Jāteic, ka arī pats visu laiku esmu turpinājis un arī tagad turpinu mācīties: pabeidzu kursu Liepājā un tiku paaugstināts par dižmatrozi, pēc tam, kad 2002. gadā NBS Instruktoru skolā Cēsīs absolvēju jaunākā instruktora kursu un pabeidzu kājnieku nodaļas komandiera kursu, saņēmu kaprāja dienesta pakāpi un turpināju dienestu Mācību centrā. Divu gadu laikā NBS Instruktoru skolā apguvu instruktora kursu un vecākā





instruktora kursu, dienēju kā vada seržants un instruktors Liepājas Mācību centra štābā,” saka galvenais bocmanis. “Bet oficiālā pievienošanās JS notika 2006. gadā, kad kopā ar citiem kolēģiem augustā devos uz Nīderlandi, lai sāktu apgūt jaunos “Alkmar” tipa pretmīnu kuģus. 2007. gada martā tiku iecelts par ieroču nodaļas komandieri uz tikko pieņemtā pretmīnu kuģa “Imanta”, ar kuru 2008. gadā piecus mēnešus atrados NATO kaujas grupas dežūrā. Pēc tam mani paaugstināja par bocmani un pārcēla uz pretmīnu kuģi “Visvaldis” par ieroču komandas galveno tehniķi.”

Diemžēl tad nāca krīze, un Jūras spēkos notika reorganizācija kopā ar štatu samazināšanu, kā rezultātā bocmaņa amatu slēdza, bet Jānis Strazdiņš dienestu turpināja uz štāba kuģa “Virsaitis” ieroču komandas galvenā tehniķa amatā.

Viss mainījās 2014. gadā, kad Jūras spēkos izveidoja galvenā bocmaņa amatu, kas bija pilnīgi jauns, iepriekš vēl nebijis. Toreiz, stājoties pie pienākumu pildīšanas, Jānis Strazdiņš atzina, ka tas viņam būs jauns izaicinājums. “Ņemot vērā, ka biju pirmais šādā amatā, iesākums tiešām bija grūts, tomēr skaidri redzēju, kā visam jānotiek. Liels paldies par palīdzību jāsaka arī instruktoram, kurš bija mans mentors. Pats svarīgākais bija, lai katrs Jūras spēku karavīrs – virsnieks, instruktors un matrozis – saprot JS galvenā bocmaņa nozīmi, spēj to pieņemt un uzticēties. Visos līmeņos vajadzēja veicināt savstarpējo uzticēšanos un papildus tam spēt noturēt arī savu profesionālo vērtību latīņu: neļauties emocijām, mierīgi novērtēt situāciju, nebalstīties uz tādiem kritērijiem kā patīk vai nepatīk. Par savu uzdevumu noteicu stiprināt visu līmeņu instruktoru profesionalitāti un atbalstīt virsniekus, jo īpaši viņu kontaktos ar padotajiem. Esmu pārliecināts, ka personāla vadīšana ir visgrūtākais uzdevums, tāpēc cenšamies attīstīt instruktoru profesionālās spējas veidot dialogu, spēt uz klausīt un saprast otru, būt empātiskiem. Tas ir ļoti sarežģīti,” par saviem pirmajiem uzdevumiem stāsta Strazdiņš. “Pēc stāšanās amatā viens no izvirzītajiem mērķiem bija arī sistematizēt matrožu un instruktoru iecelšanu amatos, kam līdz tam netika pievērsta pastiprināta uzmanība. Katrai spēcīgai organizācijai ir būtiskas skaidras attīstības vadlīnijas, un JS matrožu un instruktoru attīstības sistēma ir viena no tām. Katram jaunam karavīram, un ne tikai jaunajiem, militārajā dienestā ir mērķis, un šādas sistēmas izveidošana un pilnveide palīdz sasniegt mērķus. Skaidri noteikumi, kritēriji, kas jāapgūst, kādi kursi jāpabeidz, kādi amati jāieņem, lai varētu virzīties augstāk. Ņemot vērā, ka instruktors ir virsnieka atbalsts uzdevumu izpildē, ir svarīgi, lai instruktori būtu izglītoti un abos šajos līmeņos speciālisti domātu un runātu vienā valodā.”

### **STARPTAUTISKĀS SADARBĪBAS PIEREDZE**

Ņemot vērā, ka daudzās valstīs tagad notiek instruktoru korpusa atjaunošana un vienības virsseržantu nozīmes stiprināšana, JS ir nodibinājuši sakarus





un iepazīšies ar citu valstu pieredzi. "Regulāri esmu ticis ar Igaunijas un Lietuvas kolēģiem, arī ar Norvēģijas, Dānijas, Zviedrijas Jūras spēku galvenajiem bocmaņiem. 2020. gada februārī pirmo reizi mūs uzaicināja uz NATO un Āfrikas augstāko instruktoru semināru, kuru organizēja ASV Jūras spēku pārstāvniecība Eiropā un kurā piedalījās septiņpadsmit valstu pārstāvji. Seminārā bija iespēja uzzināt un izrunāt par instruktoru attīstību dažādās valstīs," saka galvenais bocmanis.

Jau 2013. gadā mīnu kuģis M-04 "Imanta" piedalījās NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1), kur Jānis Strazdiņš pildīja leroču komandas nodaļas komandiera pienākumus. "Piecus mēnešus kuģojot pa Baltijas jūru un Ziemeļjūru, piedaloties dažādās mācībās un operācijās, kā kuģa komanda ieguvām neatsveramu pieredzi tālākai karjeras attīstībai, un pēc NATO dežūras tiku pārcelts uz citu kuģi un paaugstināts amatā," stāsta Strazdiņš. "2013. gadā no augusta līdz decembrim piedalījās pretpirātisma operācijā "Atalanta" Indijas okeānā, pamatā Adenas līcī, kur tiku norīkots uz Nīderlandes kara flotes bāzes kuģi "Johan de Witt" – 16 800 tonnu, apkalpē ap 160 jūrnīku, kā arī 350 jūras kājnieku ar kaujas tehniku un helikopteru apkalpes. Tā bija holandiešu kuģa pirmā dalība pretpirātisma operācijā. Mans tiešais dienesta uzdevums bija analizēt mūsu izlūkdienestu fotouzņēmumus, kuros regulāri tika fiksēta Somālijas piekraste, ostu akvatorijas un citas nozīmīgas teritorijas. Pirātu pārvietošanās un aktivitātes tika fiksētas no kuģiem, izlūklidmašīnām un mūsu "Johan de Witt" klāja helikopteriem. Ar tiem arī pašam nācās doties vairākos patruļlidojumos.

### UZZIŅAI

SNMCMG1 ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudz nacionālajām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

Dalību Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta" vērtēju savā augstāk, jo šajā misijā ieguvu patiešām ļoti labu pieredzi, kas deva iespēju izprast jūras operāciju plānošanu un izpildi, piedevām tas notika pilnīgi starptautiskā vidē, kur vienīgā saziņas valoda bija angļu valoda. Kopumā manā rīcībā bija milzīga fotogrāfiju bāze, tās analizējot, izmantoju salīdzināšanas metodi. Strādāju arī ar iepriekšējos gados iegūtajiem materiāliem. Jāpiebilst, ka pirāti pārvietošanos pārsvarā veica naktīs.

Protams, vislielākais paldies jāsaka tā laika JS komandierim jūras kapteinim Štrimaitim, ka viņš man izrādīja uzticību un nosūtīja uz operāciju štābu. Lai gan misijā "Atalanta" biju 2013. gadā, joprojām uzturu kontaktus ar tā laika "ciņu biedriem".



Pēc dalības operācijā "Atlanta" turpināju dienestu uz "Virsaša" un Cēsis absolvēju augstāko instruktora kursu. Jūras spēku galvenā instruktora amatā tiku iecelts 2018. gada pavasarī, esmu pirmais karavīrs, kurš iecelts šajā nozīmīgajā postenī. Arī agrāk Jūras spēkos bija šāds amats, tomēr tas netika aizpildīts. Attieksme pret instruktoriem Jūras spēkos pozitīvi mainījās no 2014. gada, un tieši tad šajā jomā sākās attīstība. Mūsdienās bocmaņa darbs arī pie mums vairāk tiek novērtēts. Jaunais amats man ir jauns izaicinājums."

Saņemot aizsardzības ministra Goda zīmi, Jānis Strazdiņš teica: "Turpmākajā dienestā man izvirzītie mērķi ir jātur tikpat augsti un tikpat ambiciozi. Ja tā notiek, tad rezultāti būs. Arī šoreiz, izrādās, par veikto darbu esmu novērtēts."

Jautāts, kādas ambīcijas Jānis Strazdiņš saista ar izaugsmes iespējām Jūras spēku struktūrā, viņš saka: "Pirmkārt, katram patīk vārdu "ambīcijas" skatīt un vērtēt dažādi. Ja esmu minējis vārdu "ambiciozi", tad tas ir tikai labā nozīmē, vērsts uz JS attīstību. Pašreiz visi procesi tiek realizēti pēc izvirzītajiem mērķiem. Lielie mērķi sadalīti pa mazākiem. Pēc sasniegtajiem mazajiem un lielajiem mērķiem tiek izvirzīti jauni, un arī tikai sasniedzami. Viens no mērķiem, kas jau sasniegts, – ir izveidoti instruktoru amati augstākajiem un vecākajiem instruktoriem. Ja vēl pirms 2014. gada JS instruktoru augstākā pakāpe bija bocmanis, tad kopš 2019. gada beigām tā ir augstākais bocmanis. Tāpat arī izveidoti vairāki galveno bocmaņu amati (vienību bocmaņi/ virsseržanti) un štāba bocmaņu amati. Pēc šāda mērķa sasniegšanas JS ir sistematizēta instruktoru amatu un pakāpju sistēma. Bez JS komandiera un NBS virsseržanta atbalsta šādu mērķi realizēt būtu sarežģīti, tāpēc paldies arī viņiem. Sistēmas pilnveide palīdz JS komandierim, vienību komandieriem, apakšvienību komandieriem, jo viņiem blakus ir vecākie un augstākie instruktori, uz kuriem var pajauties un kuri var sniegt komandieriem padomus uzdevumu realizācijā."■

Uzklausīja Anita Freiberga



# NBS JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRA LIELĀKĀIS IZAICINĀJUMS – MODERNAS MATERIĀLTEHNISKĀS BĀZES UZTURĒŠANA

**2020.gada 5. novembrī Nacionālo bruņoto spēku Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra (JSMC) komandiera amatā stājās komandleitnants Kaspars Miezītis, kurš teic, ka jaunos pienākumus uzņemas ar vislielāko atbildības sajūtu, un piebilst, ka nenāk, lai reformētu vai mainītu, bet gan lai papildinātu un ar savu 27 gadus ilgo pieredzi, skatījumu uz lietām palīdzētu JSMC turpināt to ceļu, pa kuru tas sekmīgi virzās jau 29 gadus – nodrošināt kvalitatīvu un mūsdienu prasībām atbilstošu zināšanu apguvi NBS un sadarbības partneru personālsastāvam.**



Kaspars Miezītis.

Jūras spēku Mācību centra komandieris komandleitnants Kaspars Miezītis atzīst, ka jūtas pagodināts par to, ka Mācību vadības pavēlniecības un Jūras spēku komandieri saskatījuši viņā virsnieku, kuram turpmāk uzticēt militārās mācību iestādes vadību. Kaspars Miezītis

## UZZIŅAI

Komandleitnants Kaspars Miezītis dienestu bruņotajos spēkos sāka 1993. gadā, militāro izglītību ieguvis Vācijā, bet vecākā virsnieka kursu absolvējis ASV. Komandējošā sastāva virsnieka pieredze iegūta, dienot Jūras spēku Mācību centra jūrniecības mācību daļas un Jūras spēku Jūras operāciju centra priekšnieka amatos. Dienesta laikā bijis minu kuģu M-03 "Namejs", M-06 "Tāļivaldis" un M-08 "Rūsiņš" komandieris. Starptautiskā dienesta pieredze gūta gan štāba priekšnieka, gan komandiera amatā Baltijas valstu jūras eskadrā (BALTRON). Tāpat piedalījies Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta", kā arī NATO patstāvīgajā pretminu grupā.



## JŪRAS SPĒKI



saņēmis arī aizsardzības ministra Goda zīmi "Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā", NBS komandiera 2. un 3. pakāpes Goda zīmi "Par nopelniem", kā arī NBS komandiera Goda zīmi "Par centību militārajā dienestā".

Iepriekšējais centra komandieris komandkapteinis Artis Guzlēns, kurš šo amatu ieņēma no 2016. gada 1. augusta, norāda, ka šo gadu laikā būtiski uzlabota JSMC apmācības kvalitāte, piesaistot profesionālus pasniedzējus no Jūras spēkiem, veikts mācību spēku audits, iegādāti jauni materiāltehniskie līdzekļi un pilnveidota

jau esošā līdzekļu bāze. Visi šie pasākumi ļāvuši uzlabot mācību programmas, tādējādi ceļot arī mācību centra prestižu. Pateicoties viņa aktivitātei un entuziasmam, mācību centrs ir pilnvērtīgi iesaistījies Nacionālās aizsardzības akadēmijas Jūras spēku kadetu praktiskajā apmācībā, kā rezultātā Jūras spēki turpmāk saņems jūrniecības jomā ievērojami zinošākus jaunos virsniekus.

"Arī mūsu JS Mācību centrs, tāpat kā Nacionālie bruņotie spēki kopumā, šobrīd nedaudz izjūt vidējā līmeņa virsnieku trūkumu, taču lielākais izaicinājums ir modernas



materiāltechniskās bāzes uzturēšana, jo jūrnieku apmācība līdzīgi kā lidotāju apmācība ir salīdzinoši dārga – vajadzīgi dažādi trenāžieri, simulatori un citas iekārtas. Turklāt šajā mācību centrā mācās arī citas NBS vienības, piemēram, Speciālo uzdevumu vienība šeit apgūst taktisko laivu vadīšanu un ūdenslidēju iemaņas,” norāda komandkapteinis Guzlēns.

Par jauno Mācību centra komandieri viņš saka, ka komandleitnants Kaspars Miezītis ir viens no pieredzējušajiem jūrniekiem un virsniekiem Jūras spēkos, un novēl viņam turpināt jau iesāktos Mācību centra attīstības projek-

tus, kā arī pacietību, jo daudzi procesi ir laikietilpīgi un pārmaiņas nenotiek ātri.

Komandkapteinis Artis Guzlēns bruņotajos spēkos sāka dienēt 1991. gada 6. novembrī, kad tika likti pamati neatkarīgās Latvijas bruņotajiem spēkiem, dienesta gaitas uzsākot Vārves Robežsargu mācību centrā.

Vēlāk dienējis dažādos amatos Robežsargu brigādes 7. Ventpils robežsargu bataljonā, bet komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredze gūta, dienot gan Jūras spēku Krasta apsardzes bataljonā vada un rotas komandiera amatos, gan Jūras spēku flotiles Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandiera amatā. Šajā amatā komandkapteinis Guzlēns strādāja pie Jūras novērošanas sistēmas izveides un ieviešanas. Starptautiskā dienesta pieredze gūta NATO štābā Nīderlandē.

Virsnieka izglītība iegūta Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, savukārt vecākā štāba virsnieka kursu absolvējis ASV. Komandkapteinis Guzlēns saņēmis aizsardzības ministra Goda zīmi “Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā”, piemiņas medaļu “Sekmējot Latvijas dalību NATO”, kā arī NBS komandiera



K. Zelčs izsaka pateicību līdzšinējam centra komandierim komandkapteinim Artim Guzlēnam.





## JŪRAS SPĒKI



Goda zīmi "Par centību militārajā dienestā" un 3. pakāpes Goda zīmi "Par nopelniem".

Mācību vadības pavēlniecībā bez Jūras spēku Mācību centra ietilpst arī Nacionālā aizsardzības akadēmija, Kājnieku skola, Instruktoru skola, Kaujas atbalsta un nodrošinājuma mācību centrs, Sakaru skola un Valodu skola. MVP komandieris un vienlaicīgi arī Nacionālās aizsardzības akadēmijas rektors kopš 2020. gada 24. jūlija ir pulkvežleitnants Oskars Kudlis.■

"Sargs"



## Viņu kaps ir jūras dzelme

Tiek lēsts, ka pasaules jūru un okeānu dzelmē guļ vairāk nekā trīs miljoni nogrimušu kuģu. Zviedrijas Karaliskā tehnoloģiskā institūta zinātnieki pēc Joti aptuveniem aprēķiniem kopējo nogrimušo kuģu skaitu Baltijas jūrā pēdējo 600 gadu laikā lēsa ap 80 tūkstošiem vienību. Arī Latvijas piekrastē, Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līci pie Kolkasraga, dzelmē varētu gulēt vairāk nekā tūkstotis dažādos laikos nogrimušu kuģu vraku. Vecie ļaudis pirms Otrā pasaules kara Mazirbes pusē zinājuši stāstīt, ka reiz senlaikos visa jūrmala no Pitraga līdz Sīkragam bijusi kā nosēta ar svešzemju karavīriem, bet vēlāk jūra no savām dzīlēm izskalojusi arī svešo karotāju kuģus – vienu Pitragā un divus Sīkraga jūrmalā. Taču daudzi krastu nekad tā arī nerasniedza, un zemūdens valstība cieši glabā nogrimušo kuģu noslēpumus.

Lapojot "Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdiju 1850–1950", varam lasīt skopas rindiņas: gājis bojā kopā ar savu kuģi. Kopā ar kuģi jūras dzelmē aizgāja kapteiņi, stūrmaņi, matroži un kuģupuikas, kuri, beržot burinieku vai tvaikoņu klājus, vēl tikai sapņoja par četrām zelta svītrām uz kapteiņa mundiera piedurknēm. Jūras dzelmē guļ Ādamsonu dzimtas jūrnieki no Dunties pagasta, Bertliņu dzimtas vīri no Kaltenes, stūrmanis Nikolajs Ankurs, tālbraucējs kapteinis Pēteris Augusts...Tā varētu vēl turpināt, bet pietiks. Atcerēsimies tos un pieminēsim!





## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

**Latvijas burātāji, kuģotāji un jūrā braucēji 2020. gada 6. septembrī lika pamatu jaunai tradīcijai – pulcējās svinīgā piemiņas parādē, atceroties visus jūrā gājējus, kuri neatgriezās krastā. Latvijas Zēģelētāju savienība (LZS), kas ir šīs tradīcijas aizsācēja, 6. septembrī neizvēlējās nejauši, jo tas ir datums, kad 1992. gadā pulksten 18.30 cienījams un sabiedrībā zināms jahtas kapteinis Georgs Šmiguns deviņu ballu stiprā vētrā tika noskalots no jahtas klāja un jūra to aizsauca mūžībā.**

Trijos dienā pie Rīgas ostas Kuģu vadības centra pulcējās Krasta apsardzes un NBS Jūras spēku kuteri, jahtas un motorlaivas, lai Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes kutera "Ausma" vadībā dotos Rīgas līcī un, pieminot bojā gājušos jūrniekus, Baltijas jūras ūdeņos nolaistu vainagus un ziedus. Piemiņas pasākuma organizators Romans Mickevičs ar gandarījumu atzina, ka atsaucība bija negaidīti liela – piemiņas braucienā piedalījās ap 50 laivu un jahtu, un pauda cerību, ka nākamgad pasākums būs vēl kuplāk apmeklēts, piebilstot, ka tas vienmēr notiks septembra pirmajā svētdienā.



Kreiserjahtu sacensības "Baltijas kauss 1973". Žurnāla "Katera i jahti" foto.



Jahtas "Rīga" apkalpe Baltijas kausa izcīņā piedalījās 1972. un 1973. gadā.

### KAS BIJA GEORGS ŠMIGUNS?

Jaunāko laiku burātāju paaudzēm burātāja un kapteiņa Georga Šmiguna vārds ir maz zināms. Arī periodikas arhīvos informācija ir visai skopa. Bet, piemēram, Krievijā iznākošā žurnāla "Katera i jahti" agrākajās publikācijās ir diezgan daudz ziņu par Georgu Šmigunu, kurš ar burāšanas sportu sāka nodarboties 1948. gadā Rīgas jahtklubā VMF pie burāšanas trenera B. Lobača-Žučenko.

Šmiguns daudzkārt startējis PSRS čempionātos. Jahtu klasē "L-45" pāri ar kapteini Hitunovu izcīnījis otro vietu. No 1950. līdz 1953. gadam Šmiguns burāja ar "Olimpik" klases jahtu, divas reizes kļūstot par Latvijas čempionu. Pēc tam burāja ar "Zvaigznīti",

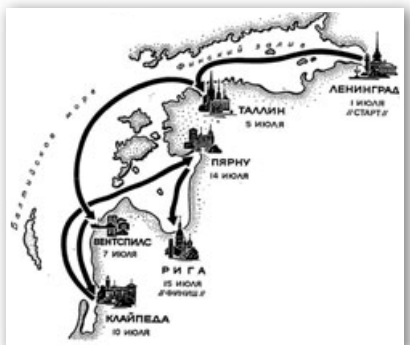




ar kuru ieguva trešo vietu republikas čempionātā. Tāpat burājis arī ar jahtu *sešinieci "Rīga"*. 1957. gadā Šmiguns kļuva par PSRS sporta meistaru.

Sarežģītos sacensību apstākļos jahtas *"Rīga"* apkalpe Šmiguna vadībā 1972. un 1973. gadā kļuva par Latvijas PSRS čempioni Baltijas kausa sacensībās, izcīnot arī žurnāla *"Katera i jahti"* ceļojošo kausu.

Kapteinis Šmiguns veica arī daudzus jūras burājumus ārpus PSRS, tai skaitā četrus pārgājienus uz tolaik vēl Vācijas Demokrātisko Republiku un Poliju. Pēc profesijas G. Šmiguns bija tehnologs un strādāja Rīgas kuģu būvētavā.



1972. gada sacensību maršruts.

## JAHTAS "SPANIEL" PIEMIŅAS PASĀKUMA PIEVIENOTĀ VĒRTĪBA

Jaunās tradīcijas aizsākšanā piedalījās arī jahta *"Spaniel"*, kuras kapteinis Gunārs Šteinerts šoreiz komandā bija uzaicinājis piecus jauniešus no audžuģimenēm, jo Latvijas Jūrniecības savienībai, kuras dibināšanā pirms vairāk nekā



Gunārs Šteinerts, Arina Djatlova, Roberts Gobergs, Andris Kaņepējs uz jahtas *"Spaniel"* kopā ar Audžuģimeņu biedrības vadītāju Ilzi Golveri un jauniešiem no audžuģimenēm – Samantu, Elizabeti, Maiklu, Artūru un Oskaru.



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT



LJA Rīgas jūrskolas 3. kursa audzēknis topošais stūrmanis Artūrs pie "Spaniel" stūres.



Andris Kaņepējs kopā ar jauniešiem darbojas ar burām.

trīsdesmit gadiem piedalījās kapteinis Šteinerts, izveidojusies cieša draudzība ar Latvijas Audžuģimeņu biedrību. Vislabāk jaunas lietas var uzzināt un iepazīt, praktiski darbojoties, un jaunieši uz "Spaniel", protams, ievērojot visus drošības noteikumus, to varēja realizēt pilnā mērā, gan darbojoties ar burām, gan stāvēt pie jahtas stūres.

Uzaicināt audžubērnus piedalīties piemiņas pasākumā bija tieši Gunāra Šteinerta iniciatīva. "Jūrniecības savienības biedriem, cienijamiem kapteiņiem jau ir bijušas tikšanās reizes ar audžuģimenēm, piemēram, kapteinis Ikaunieks pilnā kapteiņa formā jauniešiem no Latvijas audžuģimenēm ir stāstījis par jūrnieceka dzīvi un darbu, un tas ir ļoti labi, tāpat kā visas citas LJS biedru aktivitātes





sadarbības uzturēšanai un stiprināšanai. Bet šoreiz man tikai loģiski šķita uzaicināt jauniešus, sākot no 14 gadu vecuma, reāli paskatīties un izjust, kas tad tā burāšana īsti ir. Samanta, Elizabete, Maikls, Artūrs un Oskars kopā ar Audžuģimeņu biedrības vadītāju Ilzi Golveri piedalījās piemiņas pasākumā. Iespēja izbraukt ar jahtu jauniešiem sagādāja ļoti lielu prieku. Tas bija kaut kas vēl nepiedzīvots, jauni iespaidi un emocijas, bet jāteic, ka šoreiz tas nebija tikai izklaides brauciens ar jahtu, tam bija milzīga pievienotā vērtība: tas bija piemiņas brauciens, lai atcerētos un pieminētu cilvēkus, kuri jūrā aizgājuši bojā. Katrs no šiem bojā gājušajiem ir atsevišķs, īpašs un traģisks stāsts. Arī mums, protams, līdzī bija ziedi, ko, godinot šo cilvēku piemiņu, gremdēt jūras viļņos, un es redzēju, ar kādu cieņu un pienākuma apziņu jaunieši gatavojās šim mirklim. Tieši tādi brīži lielā mērā veido jauniešu attieksmi pret dzīvi, viņu uztveri, bagātinot emocionālo pasauli," sacīja G. Šteinerts.



Kas zina, vai kāds no šiem jauniešiem izvēlēsies darbu jūrā, bet pirmais solis ir sperts. Varbūt āķis ir lūpā? Patiesībā šiem jauniešiem jau ir bijusi iepazīšanās ar jūrnieka profesiju, daži no viņiem ir piedalījušies vidusskolēnu konkursā "Enkurs", bet Artūrs pavisam droši savu izvēli jau ir izdarījis – viņš mācās LJA jūrskolas 3. kursā, ir apņēmības pilns dienās kļūt par kuģu vadītāju un ir pārliecināts, ka pienāks brīdis, kad stāvēs arī uz kapteiņa tiltiņa. Te nu vēl tikai gribētos piebilst, ka pamatā jau viss, protams, ir atkarīgs no paša jaunieša: cik stipra ir viņa griba un spēcīga apņemšanās, un tomēr mūsu jūrniecības sabiedrībai šādus jauniešus vajadzētu īpaši atbalstīt un paturēt redzeslokā, lai izvirzītais mērķis viņiem nepaliktu tikai nepiepildīts sapnis.

## JAUNAIS IR LABI AIZMIRSTS VECAIS

Kapteinis Gunārs Šteinerts piemiņas pasākuma organizatoru Romanu Miceviču raksturo kā ļoti aktīvu burātāju. "Viņš ir mācību jahtas kapteinis, Latvijas Zēģelētāju savienības rīkoto kvalifikācijas kursu komisijas loceklis un māca jaunos jahtsmeņus. Tagad arī piemiņas pasākuma iniciators, un šī doma viņam dzima, skatoties, kā šāds pasākums tiek organizēts Lietuvā, kur tas notiek ļoti svinīgi un ceremoniāli ar karakuģu piedalīšanos un lielgabalu zalvēm," stāsta



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

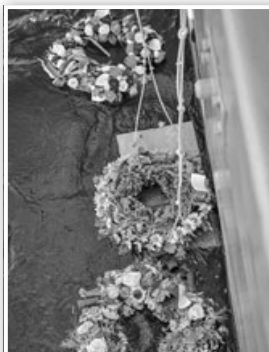


Šteinerts. "Patiesībā jau visu jauno mēs varētu uzskatīt par labi aizmirstu veco, jo deviņdesmitajos gados šāda tradīcija aizsākās arī Latvijā, kad Jūras svētku ietvaros jūrniecības sabiedrība pieminēja bojā gājušos jūrniekus un svinīgos apstākļos, ar kuģiem izējot jūrā, nolaida piemiņas vainagus. Kad mainījās Jūras svētku norise un Rīga svētkos vairs nebija jūrniecības sabiedrības centrālā pulcēšanās vieta, tradīcija apsika. Tagad septembra pirmā svētdiena ir iedibināta kā piemiņas diena, un es ļoti ceru, ka šī tradīcija tiks turpināta. Patiesībā jau tradīcijas neko daudz neprasa, tikai tādu mazumiņu, lai tās tiek uzturētas un koptas. Es gan ļoti vēlētos, lai

šī piemiņas diena nebūtu tikai piemiņas vainagu nolaišana jūrā, bet lai to papildinātu arī, piemēram, burāšanas sacensības, jo septembrī laiks to rīkošanai ir ļoti piemērots."

### CIENA TIEM, KURI NEATGRIEZĀS NO JŪRAS

Lietuvā vainagu nolikšanas ceremonija, kas iedvesmojusi Romanu Miceviču un LZS, ir viena no senākajām un skaistākajām Jūras svētku tradīcijām, aizsākta 1934. gadā, un to lietuvieši uzskata par savas identitātes apliecinājumu. Ik gadus Klaipēdā šajā svinīgajā pasākumā piedalās cilvēki, kuri vēlas godināt jūrā bojā gājušos. Pat 2020. gadā, kad savas korekcijas svētku svinēšanā





ienesa Covid-19 pandēmija, nepārtrūka tradīcija godināt jūrā bojā gājušos. Vainagu nolikšanas ceremonija tika organizēta uz patruļkuģa "Aukštaitis", un šajā pasākumā piedalījās Lietuvas Republikas prezidents Gitans Nausēda, ministri, pilsētu mēri, valsts institūciju, jūrniecības biznesa uzņēmumu, sabiedrisko jūrniecības organizāciju pārstāvji un privātpersonas. Patruļkuģim "Aukštaitis" svinīgajā kolonnā pievienojās citi Lietuvas Jūras spēku kuģi un apmēram 30 jahtas un kuteri. Pirmo reizi ceremonijā piedalījās arī Gaisa spēki, un no helikoptera glābējs, nolaidies pa virvi, nolaida ūdenī vainagu par godu jūrā nogalinātajiem lidotājiem.



Vainagu nolikšanas ceremonija uz patruļkuģa "Aukštaitis".

Latvijā Jūras svētku ietvaros vairs nav viena centrālā pasākuma, kā tas ir Lietuvā, kam izskaidrojums ir ļoti vienkāršs: atšķirībā no Lietuvas pie mums Jūras svētki tiek svinēti visā 500 kilometru garajā piekrastē, un katrā vietā ir iedibinātas savas tradīcijas, kas tiek cītīgi koptas. Tā, piemēram, Ventspilī Jūras svētki tradicionāli iesākas ar piemiņas brīdi pie pieminekļa "Jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps – jūras dzelme", lai godinātu bojā gājušos jūrniekus un zvejniekus. Tāpat Liepājā Jūras svētki parasti iesākas ar piemiņas brīdi bojā gājušajiem jūrniekiem un zvejniekiem un Jūras spēku kuģu sirēnu skaņām.

## LATVIJAS JŪRAS SPĒKI GODINA KRITUŠOS

Ar piemiņas brīdi Jūras spēku Patruļkuģu eskadrē Daugavgrīvā ik gadus godina tos sabiedroto jūrniekus, kuri gāja bojā vai tika smagi ievainoti, sniedzot atbalstu Latvijai Neatkarības karā 1919. gadā.

1919. gada rudenī Lielbritānijas un Francijas karakuģi, kuru apkalpēs bija arī īru jūrnieki, sniedza artilērijas atbalstu Latvijas armijas desanta operācijai Daugavgrīvā. Šis uzbrukums bija sākums Rīgas un pārējās Latvijas teritorijas atbrīvošanai no Bermonta armijas. Tā paša gada 17. oktobrī britu karakuģis "HMS Dragon" cieta apšaudē, kurā deviņi jūrnieki gāja bojā un seši tika smagi ievainoti. Sabiedroto spēku jūrnieki, kuri ziedoja dzīvību, cīnīties par Latvijas valsts neatkarību, nu atdusas Baltijas jūrā. Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki ik gadu 17. oktobrī rīko piemiņas pasākumu. "Mēs vienmēr pieminam kritušos karavīrus. Vieglāk to, protams, ir darīt uz sauszemes, kur ir konkrētas kapa vietas,



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT



M-08 "Rūsiņš" piemiņas pasākumā Rīgas jūras līcī.

"Viesīte" tika noturēts svētbrīdis, pēc kura jūrā tika nolaisti Jūras spēku un ASV vēstniecības Latvijā piemiņas vainagi.■

bet deviņi kritušie karavīri no kuģa "HMS Dragon" ir apglabāti Rīgas jūras līcī, tāpēc mēs viņu piemiņu godinām jūrā uz kuģa," teica flotiles admirālis I. Vizulis.

2020. gada 3. aprīlī Jūras spēki ar ziedu nolikšanu Liepājā un vainagu nolaīšanu Baltijas jūrā godināja pirms 70 gadiem pie Liepājas krastiem PSRS okupācijas karaspēka notriektos ASV lidotājus.

Piemiņas pasākumu laikā Liepājā pie bojāgājušo jūrnieku un zvejnieku pieminekļa tika nolikti vainagi, savukārt Baltijas jūrā pie Liepājas krastiem uz patruļkuģa

Anita Freiberga



# ĪSTERMIŅA RISINĀJUMI KĻŪST PAR APDRAUDĒJUMU JŪRŅIEKIEM UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAI

**Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrība (ITF) nākusi klajā ar paziņojumu, ko varētu uztvert arī kā brīdinājumu jūrniecības sabiedrībai un kuģošanas biznesam: ja Covid-19 pandēmijas dēļ ieviestie islaicīgie risinājumi, tai skaitā vides un kuģošanas drošības jomā, netiks aizstāti ar standarta prasību ievērošanu, bet kļūs par rutīnu, nenovēršams būs kuģošanas negadījumu un vides katastrofu pieaugums.**

Jāatceras, ka Covid-19 pandēmijas ietekme uz kuģniecības nozari neaprobežojas tikai ar apkalpju maiņas krīzi, tai ir daudz plašāka rezonanse, jo kuģošanas nozare pielāgojas jaunajai realitātei, pieņemot elastīgāku pieeju starptautisko noteikumu izpildei. Lai gan šāda stratēģija ir saprotama, ja ņem vērā pandēmijas bezprecedenta situāciju, tomēr ITF uzskata, ka tam varētu būt nopietnas sekas gan attiecībā uz darba ņēmējiem, gan attiecībā uz vidi.

“Apkalpju skaitliskais sastāvs ir samazināts, ir grūtības ar apkalpju maiņu, atpūtas stundas netiek ievērotas un tiek aizstātas ar neapmaksātu darba laiku, ar virspusējām attālinātām pārbaudēm netiek kontrolētas tās sistēmas, kas ir būtiskas pasaules flotes drošai darbībai,” teikts ITF Jūras drošības komitejas jaunākajā ziņojumā.

Pēc ziņojuma līdzautora un Jūras drošības komitejas priekšsēdētāja O. R. Malteruda teiktā, ziņojums kārtējo reizi apliecina tendenci, ka kuģošanas nozares dalībnieki, tostarp karoga valstis, par prioritāti izvirza biznesa intereses, tālākā plānā atstājot kuģošanas drošības jautājumus.

“Netrūkst tādu nozares dalībnieku, kuri cenšas panākt atbrīvojumus no svarīgiem starptautiskiem noteikumiem vai pat panākt to pilnīgu apturēšanu. Bet visi šie noteikumi ir ieviesti, lai aizsargātu jūrnieku drošību, dzīvību, nodrošinātu kuģošanas drošību un jūras vides aizsardzību. Starptautisko drošības standartu izstrādē tika ņemtas vērā pagātnē pieļautās kļūdas un incidenti, vai tie būtu nelaimes gadījumi, kuģu avārijas, jūrnieku nāve vai vides piesārņojums,” saka O. R. Malteruds. “Labi, veiciet attālinātas kuģu tehniskās pārbaudes, mēs pret to neiebilstam, ja tās ir drošākas nekā citas, piemēram, bezpilota lidaparātu tehnoloģija, kas varētu aizstāt riskantās kuģu konstrukciju un cisternu pārbaudes. Bet ir pilnīgi nepieņemami, ka ir tādas valstis kā, piemēram, Norvēģija, kas atļaujās veikt attālinātas pārbaudes, kur paši apkalpes locekļi ziņo par savu drošību un



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

kuģošanas drošību, veicot sardzes pildīšanas pienākumus, un neviens nevar būt pārliecināts, ka šie ziņojumi ir patiesi un objektīvi. Un tas notiek apstākļos, kad no darba devēju puses uz kuģu apkalpēm tiek izdarīts milzīgs spiediens. Covid-19 krīzes situācijā ļoti spilgti izgaismojas problēma, ka kuģu īpašnieki jautājumus, piemēram, kas attiecas uz apkalpju maiņu, ir gatavi risināt uz jūrnieku drošības un veselības rēķina, aizbildinoties, ka tāda taču ir esošā situācija un tur neko nevar darīt. Piedevām darba devēji sagaida, ka jūrnieki ar milzīgu entuziasmu uzņemsies papildu pienākumus savai jau tā lielajai darba slodzei.”

ITF kā jūrnieku tiesību aizstāvis šajā situācijā saskata milzīgu apdraudējumu jūrnieku un kuģošanas drošībai, tāpēc par savu pienākumu uzskata brīdināt sabiedrību un, ja tas būs nepieciešams, arī celt trauksmi. Ir ērti, bet bezatbildīgi aizbildināties ar pandēmijas radītajām problēmām, kad jūrnieki ir spiesti pārstrādāt darba līgumā noteikto laiku. Tas tikai šķietami var atrisināt problēmu, jo būtībā šādi īstermiņa risinājumi uz spēles liek cilvēku, kuģošanas un vides drošību, bet problēmas nerisināšana draud ar neparedzamām sekām: kuģu avārijām, jūrnieku bojāeju un vides katastrofām. “Nozare nedrīkst to pieļaut un nevar atļauties šādu risku,” teikts ITF ziņojumā.

ITF septembrī rīkoja jūrnieku aptauju, kas kalpo arī kā pētījums par pandēmijas ietekmi uz kuģošanas biznesu, un tas parāda, ka paši jūrnieki kuģu apkalpju maiņas jautājumu uztver kā pieaugošu risku nozarei. No jūrniekiem, kuri piedalījās ITF aptaujā, 73,3% atzina, ka ir noraižējušies par nogurumu, kas rodas pārslodzes dēļ, bet 60,1% pauda viedokli, ka paša vai apkalpes biedra noguruma un izdegšanas dēļ varētu notikt negadījumi, kas apdraudētu cilvēku dzīvību, kā arī kuģa, kravas un vides drošību.

### **VĀRDI NESASKAN AR DARBIEM**

Lai gan IMO no augstām tribīnēm deklarē, ka jūrnieki ir mūsdienu varoņi un ir uzskatāmi par svarīgākajām personām, ITF pauž bažas, ka tas ir tikai vārdos, jo darbi nekādā ziņā nesaskan ar vārdiem. Visspilgtāk to raksturo apkalpju maiņas jautājumu risināšana, kas pēc būtības ir karoga valstu un darba devēju ņirgšanās par jūrniekiem, nenodrošinot uz kuģa pat minimālo darbinieku skaitu.

Tagad, kad pagājis pusgads kopš ārkārtējās situācijas izsludināšanas pandēmijas dēļ, šķiet, ka visi kā pašus par sevi saprotamus sāk uztvert tos atvieglojumus un pagarinājumus, kas tika pieņemti, lai īstermiņā risinātu problēmas, kad nebija iespējams organizēt jūrnieku repatriāciju. Taču tagad tā vien šķiet, ka šie atvieglojumi kuģu īpašniekiem ir ļoti iepatikušies.

### **NEGADĪJUMI ATVĒSINA PRĀTUS**

ITF paustajam satraukumam par nepieņemamu attieksmi pret jūrniekiem un kuģošanas drošību ir milzīgs pamats. Diemžēl atkal un atkal traģiski





negadījumi visai skaudri visus atgriezī realitātē. Īsā laikā ir notikuši vairāki incidenti un traģēdijas, kas vedina uz domu, ka kuģošanas jomā kaut kas nav īsti kārtībā.

Traģiski izvērsās ugunsgrēks uz Panamas karoga tankkuģa "New Diamond" pie Šrilankas krastiem, kad sprādziena rezultātā gāja bojā viens apkalpes loceklis un vēl viens ar smagiem apdegumiem tika nogādāts slimnīcā. Par laimi pārējos jūrniekus izdevās izglābt. Vēl tikai jāpiebilst, ka kuģa kravā bija 270 tūkstoši tonnu jēlnaftas, kas, jāteic, arī par laimi nonāca vidē.



## VIDES KATASTROFA MAURĪCIJAS PIEKRASTĒ

27. jūlijā Panamas karoga beramkravu megakuģis (203 130 DWT) "Wakashio" uzskrēja sēklim pie Maurīcijas salas. Vispirms krasta apsardze mēģināja sazināties ar kuģa kapteini, lai brīdinātu, ka kuģis iet pārāk tuvu krastam, bet ilgu laiku tas neizdevās. Kad krasta apsardzei tomēr izdevās nodibināt sakarus ar kapteini, viņš apgalvoja, ka plānotais maršruts ir drošs, bet tikai dažas minūtes vēlāk viņam nācās ziņot, ka kuģis uzskrējis rifiem.

Pēc avārijas no kuģa sāka izplūst bunkura degviela, un vienā mirklī Maurīcijas sala nonāca vides katastrofas situācijā, jo visi pūliņi novērst naftas izplatīšanos un stabilizēt kuģi slikto laika apstākļu dēļ bija veltīgi. Par laimi, kad kuģis avarēja, tas nebija uzņēmis kravu, bet uz tā tomēr bija vairāk nekā 200 tonnu dīzeļdegvielas un vairāk nekā 3800 tonnu zema sēra satura bunkura degvielas.



Maurīcijas Republika ir salu valsts Indijas okeānā aptuveni 2000 km attālumā no Āfrikas austrumu piekrastes. Tās koraļļu rīfi, kristāldzidrās lagūnas un neskartās dabas daudzveidība jau izsenis nodrošinājuši Maurīcijai tūristu paradīzes statusu. Šobrīd





## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

piekrastes koraļļu kolonijas mirkst naftā. Kā apgalvo vides speciālisti, degvielas noplūdes ietekme aizvien palielinās. Salas iedzīvotāji, kuri mēģina savākt piekrastē izskaloto naftu, ziņo par beigtām zivīm, bruņrupučiem un naftā izmirkušiem jūras putniem. Satelītuizņēmumi liecina, ka 1000 tonnu lielais naftas plankums izplešas ziemeļu virzienā – tieši uz Zilā līča jūras parku.



“Naftas noplūde notikusi vienā no visjutīgākajiem Maurīcijas piekrastes reģioniem,” sarunā ar “Reuters” atzīst okeanogrāfs Vasens Kaupaimutu. “Lai atkoptos no šiem postījumiem, būs nepieciešami gadu desmiti.”

Tas nozīmē arī milzīgu triecienu Maurīcijas ekonomikai, kura lielā mērā balstās uz ienākumiem no tūrisma.

Apdraudētas ir jūraszāļu audzes sekļajos piekrastes ūdeņos, zivis, kuras uzturas koraļļu koloniju tuvumā, mangrovju audzes okeāna krastā, kā arī rozā balodis – putnu suga, kas sastopama tikai Maurīcijā. Kopumā Zilā līča jūras parkā sastopamas 78 zivju sugas un 38 tipu koraļļi. Kīlas universitātes vieslektors vides zinātnieks Adams Molna, kurš dzīvo Maurīcijā, norāda, ka šim piesārņojumam būs lavīnveida ietekme uz aizvien jaunām ekosistēmas sastāvdaļām.

Joprojām nav skaidrs, kāpēc “Wakashio” gāja tik tuvu salai. Kuģa īpašnieks Japānas kuģniecība “Nagashiki Shipping” paziņojusi, ka ir gatava izskatīt kompensāciju izmaksu par nodarītajiem zaudējumiem, un apgalvo, ka naftas produktu noplūde ir novērsta – atlikusi nafta no kuģa esot izsūknēta 12. augustā. Taču ūdenī nonākušie naftas produkti nav nedz savākti, nedz ierobežoti. Maurīcijas Jūras daudzveidības saglabāšanas biedrības prezidente Žaklīna Sozjē atzīst, ka salai nav nepieciešamā aprikojuma un arī pieredzes cīņā ar naftas piesārņojumu. Šobrīd ar piesārņojuma likvidēšanu nodarbojas vietējie iedzīvotāji, kuri tikpat kā bez jebkādiem aizsarglīdzekļiem vāc naftu, izmantojot cilvēka matu kušķus un cukurniedru šķiedras vīkšķus.

Ekologi brīdina, ka pirmie no piesārņojuma cietīs koraļļu rīfi. Tas būs nopietns trieciens kā tūrisma industrijai, tā piekrastes zvejniecībai. Tiem koraļļiem, kuri izdzīvos, iespējams, būs vājināta pretestība pret okeāna ūdens siltuma viļņiem, kas klimata pārmaiņu dēļ novērojami aizvien biežāk. To rezultātā koraļļu rīfi izbalos.

### “GULF LIVESTOCK 1” BOJĀEJA

Vistraģiskākais notikums ir lopu vedēja “Gulf Livestock 1” avārija un nogrimšana 2. septembrī taifūna “Maysak” laikā, kad kuģis bija ceļā no Napieras ostas Jaunzēlandē uz Ķīnu. No 43 apkalpes locekļiem bojā gāja 41. Diviem brīnumainā kārtā izdevās izglābties, un to tiešām var uzskatīt par brīnumu, jo spēcīgā



taifūna laikā, kad viļņu augstums sasniedza 15 metrus, vienu ar glābšanas vesti mugurā izcēla no glābšanas plosta, bet otrs ar glābšanas vesti mugurā dreifēja augstajos viļņos. Trešais, kuru izdevās izcelt no ūdens, mira no gūtajām traumām. Kopā ar kuģi nogrima arī aptuveni 6000 liellopu.



Šādos gadījumos vienmēr ir jāvērtē: kā tas varēja notikt? Tā bija nejēdzīga traģēdija vai vairākas likumsakarības noveda pie traģiska iznākuma? Atbildi, protams, meklēs avāriju izmeklēšanas speciālisti, par to runās, analizēs un izdarīs secinājumus, bet pirmā publiskā informācija liecina, ka traģēdija, iespējams, varēja nenotikt, ja vien netiktu pārkāpti drošības noteikumi.



Lai gan laika prognozes liecināja, ka tuvojas spēcīgs taifūns, netika pieņemts lēmums no tā izvairīties, to apiet, tāpēc kuģis nonāca tieši taifūna epicentrā 15 metrus augstos viļņos, kur zaudēja jūras spēju, apgāzās un nogrima. Oficiālie meklēšanas un glābšanas darbi tika pārtraukti desmit dienas pēc avārijas. Televīzijas intervijā ziņu kanālam Jaunzēlandes Nacionālās jūrnieceības savienības sekretārs Džo Fleitvuds paziņoja, ka kuģis atstāja Napieras ostu ar pamatīgu aizrādījumu sarakstu, un uzsvēra, ka tas bijis nepareizs lēmums un neattaisnots risks.

Nogrimušajam kuģim, kas piederēja kuģošanas kompānijai "AAE Gulf Navigation", ir bijusi visai raiba vēsture: 2002. gadā tas savu kuģošanas karjeru uzsāka kā 630 TEU konteinerkuģis, bet 10 gadus vēlāk tika pielāgots dzīvnieku pārvadāšanai. Eiropas kuģošanas datu bāzē šā kuģa kontā 2019. un 2020. gadā ierakstīti 25 valsts ostas kontroles atklāti trūkumi, tai skaitā vairāki attiecās uz nepilnībām galvenajā dzinējā. To, ka Džo Fleitvuda paziņojumam televīzijā bija pamats, apliecina pēdējais ziņojums: kad kuģis raidīja trauksmes signālu, tika ziņots, ka bojāts dzinējs. Vēl kapteinis paguva dot rīkojumu apkalpei uzvilkt glābšanas vestes, tad ūdens pārpludināja kuģi un tas pazuda jūras dzelmē.

Par pazudušiem tiek uzskatīti 36 filipīniešu, divi jaunzēlandiešu un divi austrāliešu jūrnieki. Lai gan glābšanas darbi oficiāli tika pārtraukti, pazudušo





## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

jūrnieku ģimenes uzstāja, lai tos turpina, jo bija pazuduši četri glābšanas plosti un viena glābšanas laiva, kas varēja atstāt kādu cerību stariņu, ka daži jūrnieki vēl varētu būt izdzīvojuši, īpaši ņemot vērā, ka šajā reģionā ir daudz salu, uz kurām tie varētu patverties. Taču lielām cerībām nav pamata, jo pirmajam tai-fūnam pa pēdām sekoja otrs, tikpat spēcīgais "Haišeks".

### **VAI NELAIMES GADĪJUMI IR TIKAI JŪRNIĒKU VAINA?**

Šie ir tikai trīs piemēri, kas parāda, cik ļoti bīstami ir spēlēties ar kuģošanas drošības lietām. Starptautiskā jūrnieku organizācija "Seafarers Rights International" (SRI), kas nodarbojas ar jūras tiesību jautājumiem un šīs jomas pētniecisko darbu, apgalvo, ka pieminētās traģēdijas un negadījumus nevar klasificēt vienīgi kā cilvēku pieļautās kļūdas, tomēr visticamāk visu paliks zem ietilpīgā apzīmējuma – cilvēka faktors.

"Vai kādam vēl varētu būt šaubas, ka negadījumi tiks klasificēti kā jūrnieku vaina?" Šādu jautājumu jūrniecības un kuģošanas biznesa sabiedrībai gandrīz retoriski uzdod SRI izpilddirektors D. Ficpatriks. "Tas būtu tik vienkārši: ļoti žēl, bet cilvēki ir pieļāvuši liktenīgas kļūdas! Bet faktiski uzmanības centrā vajadzētu būt tam, kā nozare kopumā ir uzvedusies pandēmijas izraisītās ārkārtējās situācijas aizsegā. Šajā sakarā pati būtiskākā atziņa ir tā, ka, lai gan no augstām tribīnēm jūrnieki, kas strādā pandēmijas apstākļos, tiek pasludināti par galvenajiem jūrniecības darbiniekiem, tie ir tikai tukši vārdi, jo patiesībā neviens pa īstam tā nemaz nedomā. Šādam secinājumam pamatu dod reālā situācija, kad jūrnieki ir pakļauti darba devēju prasībām un spēku izsīkumam, ko rada pārstrādāti darba līgumi un papildu slodze, ievērojot Covid-19 izvirzītās prasības.

Tiek uzdots jautājums, kāpēc kuģis "Wakashio" novirzījās no navigācijas maršruta, bīstami tuvojoties krastam? Panamas Jūras pārvaldē notikušajā sākotnējā izmeklēšanā secināts, ka acīmredzot kuģa apkalpe mēģinājusi uztvert interneta signālu, lai varētu sazināties ar savām ģimenēm. Un arī tas ir fakts, ka apkalpe Covid-19 pandēmijas dēļ uz kuģa strādāja jau pēc kontrakta laika beigšanās un pildīja pienākumus ārpus parastajiem līguma noteikumiem.■

Sagatavoja Anita Freiberga



## ŠĪ TIK BĪSTAMĀ MIGLA...

**1937. gada februāra pirmajās dienās angļu tvaikonis “Lancer” uzņēma Londonā un Ņūkāslā kravu, lai ar to dotos uz Rīgas ostu. Uz kuģa uzkrautajās 500 tonnās preču bija 1000 kastes apelsīnu, 60 traktoru un vēl asfalts. Kapteinis devās ceļā, pat nenojaušot, ka līdz Rīgai kuģis nekad nenonāks... Pie Dānijas krastiem spēji uznāca ļoti stipra migla, un kuģis uzskrēja klintīm. “Lancer” priekšējā daļa strauji pieplūda ar ūdeni. Kad atsteidzās glābēji, kuģa liktenis jau bija izlemts. “Kuģi uzskata par neglābjamu, jo tā korpuss pret klintīm stipri sadragāts,” tā tobrīd raksta laikraksts “Jaunākās Ziņas”. Par laimi apkalpei izdevās izglābties, kuģis un krava bija apdrošināti, turklāt daļu kravas izdevās glābt, bet jūra paņēma savu daļu, jo acimredzot tajā vietā, kur “Lancer” uzdūrās klintīm, nebija nekādu jūrniekus par briesmām brīdinošu iekārtu...**

### MIGLAS BRIESMU MAZINĀŠANAS PASĀKUMI

Miglainais laiks nav tikai pie Dānijas krastiem, kuri izrādījās liktenīgi angļu tvaikonim “Lancer”, biezas miglas ir vērojamas arī pie mūsu krastiem Baltijas jūrā. Lai uzlabotu kuģošanas drošību, jau 1929. gada rudenī Rīgas ostas ieejā pie rietumu mola gala tiek uzstādīta jauna miglas taure. Tās signāli dzirdami četru jūras jūdžu attālumā. Iekārta izmaksājusi ap 14 000 latu, un jauno tauri laidīšot darbā no 1. novembra, ziņo izdevums “Jūrnieks”.

1926. un 1927. gadā tiek domāts par Akmeņraga bākas paplašināšanu. Jūrniecības departaments paredzējis šeit uzstādīt jaunu ārzemēs iegādātu miglas tauri. Tā atradīsies atsevišķā mājā un tiks darbināta tikai un vienīgi miglas laikā, līdzīgi kā tā, kura jau darbojas Kolkas raga bākā.

Brīdinošā sirēna Kolkā tiek iecerēta jau 1922. gadā un paredzēta darbībai, kad bākas ugunis nav saredzamas. Sirēnas kauciens būs dzirdams jūrā 20 verstu lielā attālumā. Šādas automātiskas iekārtas ierīkošanai būs vajadzīgas mašīnas, motori un aprīkojums, kas jaunajai Latvijas valstij izmaksā 1 260 000 rubļu. Tobrīd jāsteidz atjaunot arī karā bojātā Mērsraga bāka, tas papildus izmaksās 600 000 rubļu. Kuģu ceļu drošības nostiprināšanai tobrīd nepieciešami lieli finanšu ieguldījumi. Bet darbi kuģošanas drošības uzlabošanai tiek veikti visai ātri. Jaunās iekārtas Akmeņraga bākai tiek pirktas Zviedrijā un jau 1927. gada aprīlī ir saņemtas uzstādīšanai.

Protams, ka Kolkas bākai vienmēr pievērsta īpaša uzmanība. Te ir gan gaidītas un straujas vēju maiņas, gan bīstamas straumes. Reizēm pat ir tā, ka Dižjūra tinas biezos miglas vālos, bet turpat blakus virs Mazjūras spīd spoža saule un debesis ir koši zilas, un Kolkas bākas saliņa ir uz robežas starp miglu



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

un skaidru laiku vai arī pilnīgi zudusi skatienam kā pelēkā necaurredzamā vatē ietīta. Lai uzlabotu drošību šajā bīstamajā vietā, 1938. gada oktobrī turp dodas sevišķa Jūrniecības departamenta komisija ar ļoti īpašu un svarīgu misiju. Tai ir jāapskata un jāpieņem jaunbūvētā mūra mašīnmāja, kurā novietotas mašīnas, kas ražos elektrību radiobākas vajadzībām, atradīsies gaisa kompresors miglas taures vajadzībām un dzīvokļi bākas tehniskajiem darbiniekiem. Lūk, kā tiek aprakstīta miglas taures darbība pēc gada: "Bez bākas, radiostācijas un darbinieku dzīvokļiem uz mākslīgās saliņas atrodas arī varenā miglas taure, kuru iedarbina saspīests gaiss. Taure rēc miglas laikā ik pēc minūtes, un tad uz bākas ir gatavā pekle." Lasot šīs rindas, mums tagad grūti iedomāties, kāda bija



sajūta bākas apkalpei, ja miglas taure bez pārtraukuma darbojās diennakti vai ilgāk. Vēl deviņdesmito gadu vidū Kolkas bākas apmeklētāji varēja redzēt arī uz salas mūra uzstādīto miglas zvanu, kurš acīmredzot varēja tikt darbināts, ja nu miglas taure kādu tehnisku iemeslu dēļ nespētu veikt savu svarīgo pienākumu. Vai arī tolaik, kad uz bākas saliņas miglas taures vēl nebija.

Starpkaru periodā bīstamajos Ovišu sēkļos atradās ugunskuģis ar deviņu cilvēku apkalpi. Arī uz tā bez bākas uguns ir iekārtas, kas tiek izmantotas miglas laikā. Lūk, kā tās apraksta žurnāls "Atpūta" 1938. gadā: "Sliktāk klājas miglas laikā, kad saredzamība vājas un bāku ugunis nav redzamas. Bet arī tad ugunskuģis atvieglo orientēšanos, noraidot skaņu signālus ar mig-

las tauri vai zvanu un arī radio signālus. Miglas taures spēcīgās skaņas rada ar saspīestu gaisu, kuru sūknē kuģa telpās iebūvēti divi spēcīgi naftas motori. Skaņu signālus noraida arī ar elektrisku zemūdens zvanu. Zvana ierīce noraida signālus zem ūdens, un skaņu viļņi izplatās tikai ūdenī. Šos signālus var uztvert kuģi, kuriem zemūdens daļās būvētas attiecīgas uztvērēja ierīces." Kā redzam, attīstoties tehnikai, miglas taures vairs nav vienīgais risinājums, kā brīdināt kuģus par bīstamību. Ir radiobākas, ir zemūdens skaņu iekārtas, taču nelielie kuģi, jahtas un zvejas laivas ar šādām smalkām un dārgām iekārtām nav apgādātas. Tām jāpaļaujas tik uz miglas taurēm un skaņu signāliem, kas uzverami ar jūrnieka ausi.



## KUĢI UN ZVĒJAS LAIVAS MIGLĀ

Rakstnieks un žurnālists Vilis Veldre, kurš pirms kara piedalījies mūsu tirdzniecības kuģu braucienos arī pāri okeānam, teiksmaini apraksta notikumus pie Ņūfaundlendas kras-



tiem. Okeāna otrā krastā miglas laikā kuģus apdraud ne vien bīstamas klintis, bet arī klaiņojoši ledus lauki un aisbergi. Tā kāds tvaikonis, atrazdamies biežā miglā un ik pa divām minūtēm darbinādams miglas svilpi, bet nesaņemdamas nekādu atbildi no citiem kuģiem vai krasta bākām, teju uzduras bīstamām klintīm. "Pilnu jaudu atpakaļ!" iesaucās kapteinis, pieskrēja telegrāfam un nospieda rokturi uz leju. Viņš bija ieraudzījis kuģim pretī miglas pelēkumā parādāmies kaut ko tumšu. Kuģis gāja taisni virsū melnai klintij, kaut gan propellers, baltas putas maldams, pūlējās to atturēt. Kuģa gaita gan kļuva lēnāka, taču baigais kalns, kas nule bija izaudzis no jūras dziļumiem, nāca ik brīdi tuvāk un auga augumā. Jau tūdaļ vadnis atdursies bangu noskalotā akmens sienā un kuģa dzelzs plāksnes atsprāgs no kniedēm ar dunīgu krakšķēšanu. Kuģis apstājās divus metrus no klints un gausi villkās atpakaļ."

Šoreiz kuģim laimējās, tas izvairījās no traģiskas bojāejas. Biezā migla izklīda tik nākamās dienas pēcpusdienā, taču vēl tika saņemti ziņojumi par Kanādas kras-tiem tuvu esošiem ledus kalniem. Kuģis atkal iekļuva miglā un brauca starp bīst-tamiem peldošiem lediem. Sardzes vīri dzirdēja kaut kur tālumā skanam miglas tauri un pat šāvienus. Taču tad viss norima, un kuģis slidēja cauri eļļainām sliedēm uz ūdens virsmas. To pamana sardzes vīrs un stūrmanis. Abi nospriež, ka te laikam gadījusies kāda klizma un kāds kuģis varbūt pat gājis bojā. Kuģis meklē kādu bojā gājušo vai ko citu, taču neatrod, līdz uzspīd saule un jūrnieki ierauga spožu ledus kalnu. "Un šurpāk uz kāda ledus gabala bija saskatāms kaut kas melns, ko tālskatā varēja pazīt par cilvēku. Melnums stāvēja ielestām kājām un plātīja rokas. Pēkšņi tas pakrita un tajā pat mirklī, nelielajam ledus gabalam sazvīlnot, iekrita ūdenī un pazuda skatam. Kad kuģis piebrauca tai vietai, kur bija redzēts cilvēks, tur it nekas vairs nebija ieraugāms. Tikai ledus gabali peldēja, cits gar citu berzēdamies vai cits no cita attālinoties." Kas tas bija par kuģi un cilvēku, mēs tā arī nekad neuzzināsim. To nezinās ne šo rindu autors, ne aculiecinieks Vilis Veldre, ne lasītājs.

Biezas un pēkšņi uznākušas miglas neapdraud tikai lielos tvaikoņus tālos braucienos okeāna otrā krastā, smagi un grūti klājas arī mūsu pašu zvejniekiem, kuri devušies zvejot plekstes un mencas tepat netālu no krasta. Lūk, kā



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

situāciju apraksta laikraksts "Kurzemes Vārds" 1938. gada 16. novembrī: "Jūrā Liepājas apkārtnē divas dienas un naktis bija ļoti bieža migla. Pirmdien biežās miglas dēļ dabūja palikt mājā visa Liepājas plekšu zvejnieku flotile. Biezā migla pārsteidza vairākus mencu zvejniekus. Motorlaivas nomaldījās un nevarēja atrast tirdzniecības ostas vārtus. Zvejnieki saka, ka miglā bijis tumšs kā maisā. Lai kuģi nesabrauktu motorlaivas un nenotiktu sadursmes, pastāvīgi laiduši darbā miglas taures. Arī kuģi pienāca ar lieliem novēlojumiem. Kuģinieki ziņo, ka biezā migla klājusi visu Baltijas jūru. Vācu tv. "Piteelf" iebrauca novēlojies par 8 stundām, tv. "Franc Rūdolfs" pienāca ar 15 stundu ilgu novēlošanos. Vakar nepienāca daži tvaikoņi pēc 25 stundu ilgās novēlošanās. Dažas motorlaivas, kurām bija palaimējies ievākt izmesto zvejas spaili, pārveda 2–3000 klgr. mencu. Bagāto lomu dēļ vakar cenas zivīm krita. Vairumā pērkot no laivām, mencas vakar pārdeva par 7–10 snt. klgr. Miglas dēļ uz reņģu zveju bija izbraukušas



tikai 4 motorlaivas, bet atgriezās ar tukšiem un saplosītiem tīkliem. Vakar migla noskaidrojās un zvejnieki devās jūrā."

Tostarp pagājušā gadsimta trīsdesmitajos gados jau tiek uzskatīts, ka lielajiem tvaikoņiem nevajadzētu būt apdraudētiem miglas laikā. Tā viens no tā laika

dižākajiem tvaikoņiem "Bremene", kurš no Brēmerhāfenes dodas regulāros braucienos pāri Atlantijai uz Ņujorku, ir labi aprīkots, un miglas gadījumā uz kuģa tiek veikti īpaši drošības pasākumi: "Pa lielākai daļai lielos Amerikas līnijas tvaikoņos braukšana ir ērta un droša. Bet daudzkreiz stipri to traucē, it īpaši pie Ņufundlenda salām, bieža migla. Ik 2 minūtes reizi tad atskan drausmīgas miglas taures, un kapteinim un dežurējošiem virsniekiem tad grūts darbs un liela atbildība. Uz visiem mastiem atrodas vērotāji, visi varenie vāki, kas atdala vienu kuģa daļu no otras, ir cieši aizvērti, laivas un glābšanās rīki arvienu vislabākā kārtībā un ātri un ērti var tikt izmantoti. Arvienu viss gatavs katram gadījumam. Pēdējos gados novērošanas pajēmieni un aparāti ir stipri papildināti un izsmalcināti, tā ka arī miglā nu jau diezgan droši var braukt. Arī signālizācija ar cietzemi kļūst arvienu ērtāka, tā ka kuģniecība top arvienu drošāka." Tā savos iespaidos no tvaikoņa "Bremene" komandtilta dalās laikraksta "Latvijas Jaunatne" korespondents 1932. gadā.

Pastāv īpaša starptautiska miglas signālu sistēma, kas jāievēro visiem tvaikoņiem, buriniekiem un mazākiem peldlīdzekļiem. Jādarbina arī miglas zvani, ja nav mehāniski darbināmu sirēnu.





## UN TOMĒR NELAIMES NOTIEK...

Lai cik izveicīgi būtu jūrnieki, bieza migla reizēm atnes pamatīgas nelaimes arī mūsu piekrastē. Tā 1938. gada jūlijā Pāvilostas iedzīvotājus kādā pēcpusdienā satrauca spēcīgas sirēnas skaņas no jūras puses. Jūrā pie dienvidu mola sēklī bija uzskrējis vācu tvaikonis "Batia", kurš ar papīrmalkas kravu gāja no Somijas uz Klaipēdas ostu. Kad biezā migla sāka izklist, kuģim devās palīgā vietējie zvejnieki un velkoņi "Austra" un "Valdemārs" no Liepājas ostas. Vietējiem zvejniekiem ar kuģa enkura ieviešanu jūrā un vinčas darbināšanu pēc triju stundu ilgas darbošanās izdevās kuģi novilkt no sēkļa. Kuģa kapteinis par palīdzības sniegšanu motorlaivai izsniedza naudas balvu – vienu angļu mārciņu. Kad atbrauca abi velkoņi, kuģis jau bija gatavs turpināt ceļu uz Klaipēdu. Tam nebija bīstamu bojājumu.

Reizēm miglas sirēnas ir glābušas zvejniekus no saspiešanas un bojāejas ledos. Tā 1937. gada februārī no Liepājas loču torņa bija dzirdami miglas sirēnu signāli. No ostas izbrauca velkonis "Austra" un, kursējot pa jūru, netālu no krasta atrada ledos iesprostotas motorzvejaļivas "Aira", "Lidums" un "Stars". Bez velkoņa palīdzības tās līdz ostai netiktu. Tā



paša gada martā plosījās spēcīgs sniegputenis, dažu metru attālumā nekas nebija redzams. Jūrā bija dzirdami miglas sirēnu kaucieni, jo kuģi meklēja un nespēja atrast ieeju Liepājas ostā. Darbinot signālsvilpes un miglas sirēnas, loču kuģiem izdevās atrast dažus tuvākos kuģus un veiksmīgi tos ievest ostā. Kad sniegputenis norima, ostu atrada arī vairākas zvejas laivas, kas nesekmīgi bija braukājušas, sliktajos laika apstākļos nespēdamas uzturēt ieeju ostā. Vēl tā paša gada novembrī miglā uz mola akmeņiem uzskrējis vācu motorburinieks "Neptun", kas no Karalaučiem devās uz Ventspils ostu. Kuģa korpuss guva sūci, un tam bija nepieciešami remontdarbi ceļa turpināšanai.

Reiz pie Sārnaties uznākusi liela migla un pārsteigusi jūrā plekstu zvejniekus un viņu laivu "Gauja". Pēkšņi no miglas iznirī liels kara kuģis un braucis tieši virsū. Zvejnieki iedarbinājuši miglas sirēnu, taču tā nekādu efektu nav devusi. Tikai pēdējā brīdī iedarbinot laivas motoru, zvejniekiem izdevies izbēgt no ātras nāves. Kuģis pabraucis cieši garām laivai, un aiz tā nākuši vēl trīs kara kuģi, kas devušies ziemeļu virzienā. Kuģu piederība nav minēta, tie aizgājuši neapstājoties.



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

1931. gadā miglas dēļ ķibeles gadījās Latvijas tvaikonim "Evermor". Štetines jūras tiesa izsprieda, ka mūsu kuģis vainīgs sadursmē ar vācu burinieku – mācību kuģi "Grossherzogin Elisabeth". "Evermore" kapteinis miglas laikā nelika apturēt kuģa mašīnas, dzirdot burinieka miglas sirēnu. Kad vācu burinieks parādījās no miglas, tvaikoņa ātrums bijis pārāk liels, lai novērstu sadursmi.

Pie lielām starptautiskām kuģu sadursmēm tieši miglas dēļ pieskaitāma vācu okeāna tvaikoņa "Bremen" sadursme ar angļu petrolejas kuģi jeb tankeri "British Grenadier". Sadursme notika 1930. gada aprīlī Dendšenesas tuvumā. "Bremen" bojājumi bija neievērojami, bet petrolejas kuģis dabūjis caurumu bortā, jūrā iztecējis daudz šķidrums, ievainots arī viens apkalpes loceklis. Vācu kuģa kapteinis skaidrojās, ka "Bremen" gājis tik ar triju mezglu ātrumu, kad no miglas pēkšņi izniris otrs kuģis un notikusi sadursme. Abi kuģi darbinājuši miglas signālus, pēc sadursmes angļu kuģa kapteinis no palīdzības atteicies un viņa smagi bojātais kuģis atkal izgaisa miglā.

Viena no traģiskākajām kuģu sadursmēm notika Ņujorkas ostas tiešā tuvumā 1956. gadā. Itāļu tvaikonim "Andrea Doria" saduroties ar zviedru kuģi "Stockholm", itāļu kuģis nogrima 250 pēdu dziļumā, bet zviedru kuģi ievietoja dokā – bija jāremontē tā sadragātais priekšgals. "Stockholm" miglas laikā ietriecās "Andrea Doria" sānos. Tas notika vietā, kur ir dzīva kuģu satiksme. Pie tam abi kuģi bija aprīkoti ar modernām radaru sistēmām, un tās bija ieslēgtas. Abu tvaikoņu traģisko sadursmi pārdzīvoja arī divi pasažieri latvieši – mācītājs Juris Lamberts ar dzīves biedri Mariju. Viņi bija uz zviedru kuģa un ceļoja uz Eiropu, uz Zviedriju. Katastrofā gāja bojā 46 cilvēki, 43 no tiem uz itāļu flotes lepnuma. Izbraukšanas brīdī uz itāļu lainera bija 1706 cilvēki, uz zviedru 742. Pēc ilgām juridiskām peripetijām un tehniskām ekspertīzēm par vainīgu sadursmē atzina itāļu laineri un tā kapteini. Interesanti, ka zviedru kuģis "Stockholm" tika nolaists ūdenī 1946. gadā un vēl joprojām pārvadā kruīzu pasažierus, tikai tagad tam ir cits nosaukums – "Astoria".

Tie, kuri Polijas piekrastē apmeklējuši Hēlas zemes strēli, kas šobrīd ir populāra vasaras atpūtas vieta, varbūt ir ievērojuši strēles galā augstu bāku. Pie tās savulaik atradusies nevis miglas sirēna, bet lielgabals. Lielgabalu apkalpojās no armijas atvaļināts kanonieris, kurš miglas laikā ik pa brīdim ar to šāvis. Tā tas ildzis līdz brīdim, kad kanonieris nomiris. Neviens cits vairs nav mācējies ar lielgabalu apieties, tāpēc šaušana vairs nav notikusi.

Nekas nav mūžīgs šajā pasaulē. Tā kā pēc Otrā pasaules kara masveidā tika radītas jaunas un modernas radarsistēmas un satelītnavigācija, blakus bākām esošās miglas taures tika darbinātas arvien retāk, ar laiku to remonts un uzturēšana kļuva nelietderīga, un beigu beigās par šīm varenajām taurēm palikušas vairs tikai atmiņas, arhīva fotogrāfijas un savulaik izlaistas pastkartes.■



# BALTIJAS JŪRAS DZELMES NOSLĒPUMI UN PĀRSTEIGUMI

**Pagājuši ziema mums uzdāvināja vairākas visai spēcīgas vētras. Ziemeļrietumu un rietumu vēji atkal pamatīgi papostīja Kurzemes krastu un Kolkas ragu. Jūrā ieskalots krasts ar visām priedēm, pamatīgi zemes noskalojumi un nobrukumi Labraga pusē – tāds šogad tuvojās un nāca visu ilgi gaidītais pavasaris. Vidzemes krasts šoreiz par laimi necieta, laikam paglābās vareno vēju aizvējā aiz cietzemes.**

Kāda mana pažiņa ielikusi sociālajos tīklos visai brīdinošu video. Tajā uzfilmēts Jūrmalciema krastā no jūras izmests dzeltenīgs sačokurojies pikucis. Nu akurāt kā dzintars! Tāds nedaudz apbružāts, apskrāpēts un apviļāts. Bet! Ja tam pietuvina šķiltavas liesmu, tas spoži un strauji uzliesmo un deg ar žilbinoši baltu liesmu. Pat smilšu graudi tā dzirksteļojošās uguns tuvumā sakūst... Labi, ka šo viltus dzintaru laikus atpazīna un kāds jūrmalas staigātājs nespēja iebāzt kabatā. Tad visdrīzāk pamatīgi ķermeņa apdegumi būtu garantēti. Jūra joprojām izskalo krastā fosforu, kurš nožūstot var kļūt ļoti bīstams ikvienam atradējam. Taču jūras dzelme slēpj ne tikai to – noslēpumu un pārsteigumu netrūkst tagad un, visdrīzākais, netrūks arī nākotnē.

## FILMĒJOT “KAPTEINI NULLI”...

Nu jau tālajā 1964. gadā Rīgas kinostudija piekrastē un jūrā filmē mākslas filmu par zvejnieku dzīvi. Par pamatu ņemts Egona Līva zvejnieku dzīves redzējums, režisē Leonīds Leimanis. Aktieru buķete ir krāšņa – Eduards Pāvuls, Gunārs Cilinskis, Ausma Kantāne, arī Kārlis Sebris. Sebrim šī nav pirmā vai pēdējā jūras filma, arī uz teātra skatuves viņš lieliski iedzīvinājis igauņu rakstnieka Juhana Smūla aprakstīto mežonīgo kapteini Kihnu Jenu. Tā, starp citu, ir pilnīgi reāla un leģendāra personība! Ja gadās apmeklēt netālo Kihnu salu, noteikti iegriezieties vietējā vēstures muzejā – tur eksponātu zālē kapteinis Jens joprojām sēž gluži kā dzīvs.

Savukārt lieliskajam aktierim Kārlim Sebrim par “Kapteiņa Nulles” filmēšanu bija saglabājušās kolorītas atmiņas, ar kurām viņš savulaik dalījās kādā TV raidījuma “Ahoi!” filmēšanas reizē.

Bijis tā. Sebris tēloja traļmeistaru Juhanu, filmējuši tralēšanu vairākkārt, kamēr viss izdevies, kā nākas. Bet beigās sajutuši, ka laikam ķeries īstens Pēterdienas loms – tralis nācis smagi un negribīgi. Kad pievilkuši klāt, pamanījuši, ka tiklā sapinies kaut kas liels un pamatīgs, taču ne no zivju pasaules. Esot



iztralējuši nesprāgušu kara laika torpēdu! Saukuši palīgā armijniekus, tie palīdzējuši no bīstamā loma drošā veidā atbrīvoties. Todien vairāk nav filmējuši, devušies krastā un tur esot tuvējo krodziņu izņēmuši sausu uz vietas! Jo, ja tā vecā torpēda būtu sprāgusi, no mazā kuģīša un visas filmēšanas komandas pat slapja vieta nebūtu pāri palikusi...

Kārlim Sebrim toreiz atmiņā bija vēl kāds filmēšanas piedzīvojums jūrā. Bijusi jāfilmē epizode, kurā mirušu jūrnieku, ietītu buraudeklā vai kā citādi, vajadzējis apbedīt jūrā saskaņā ar visām pastāvošajām tradīcijām. Tā nu nolaiduši improvizēto nelaiķīti jūras dzelmē aiz kuģa borta, nopūtuši kuģa sirēnu, un lieta darīta. Bet, kā jau tas kino dzīvē itin bieži gadās, ar vienu dubli ir par maz. Filmēšana tiek atkārtota vēlreiz ar visu pienācīgo rituālu un kuģa sirēnas darbināšanu. Un tā vēl vairākas reizes, līdz režisors un operators ar padarīto ir apmierināti. Taču pikantākais bijis tas, ka tuvumā esot bijuši noenkuroti vairāki kuģi. Redzot, ka no blakus kuģa vienu pēc otra jūrā laiž aizgājējus, jūrniekiem laikam nav izturējuši nervi, tie rāvuši enkurus ārā un laidušies prom. Kino ļaudis sprieduši: laikam jau kaimiņi nodomājuši, ka uz viena no kuģiem pēkšņi sākusies ārkārtīgi lipīga un nāvējoša sērga.

### **NAISĀRES SALAS NOSLĒPUMI**

Ja uzkāpjam uz neliela atpūtas kuģīša Tallinas ostā, apmēram pēc stundu gara mierīga brauciena var piestāt nelielajā Naisāres salā. Tā ir apmēram 11 kilometrus gara un četrus kilometrus plata mežiem biezi apaugusi saliņa ar bāku ziemeļu galā. Senlaikos to apdzīvojuši zvejnieki, vēlāk kontrabandisti un jūras laupītāji. Sala bijusi izdevīga bāzes vieta, lai veikli aplaupītu garām uz Tallinas ostu ejošos tirgotāju kuģus. Kad pirāti kļuvuši pārlietu nekaunīgi, tos ar militāru spēku patriekuši no salas, un tirgotājiem iestājies miers. Taču sala kā atslēga glabājusi ieeju Tallinas līcī un ar laiku kļuvusi par nozīmīgu militāru objektu. 1913. gadā, kad pār Eiropu un pasauli jau savilkušies draudīgi kara negaisa mākoņi, Krievijas impērija atbrīvojusi salu no neliela skaita vietējo iedzīvotāju un pārveidojusi to par vērā ņemamu nocietinātu vietu. Lielgabali un fortifikācijas būves salu mainījušas līdz nepazīšanai. Tā kļuvusi par cietu riekstu Tallinas pilsetas un ostas aizsardzības kontekstā.

Arī PSRS laikos un līdz pat deviņdesmito gadu beigām sala bija civiliedzīvotājiem nepieejama. Pēc kaimiņvalsts armijas aiziešanas atklājās, ka uz tās atradusies jūras mīnu rūpnīca, kura turēta pilnīgā slepenībā. Tur ierīkots šaursliežu dzelzceļš vairāku desmitu kilometru garumā, bunkuri un kazemāti ar pazemes tuneliem un mīnu ražošanas cehi. Netrūkst arī atstātu tukšu un neizmantotu mīnu čaulu, to aprūsējušie korpusi redzami daudzviet uz salas vēl šajos laikos. Tie atgādina jūras mīnas KPM, kuras izmantotas mīnu laukos krasta aizsardzībai pret desantkuģiem un citām vajadzībām. Uz salas izgatavotās mīnas ostā krautas mīnu kuģos izmantošanai Baltijas jūras ūdeņos. Tā vismaz uzskata vietējie



zinātāji, kuri labprāt izvadā tūristus un stāsta par atklātajiem salas noslēpumiem. Mīnas tika uzlādētas ar apmēram 350 kilogramu smagu sprāgstvielu lādiņu un, domājams, spēja jebkuram kuģim nodarīt postošus bojājumus. Vēl zinātāji ar ironiju saka, ka, ja uz salas būtu sprāgušas tur uzkrātās sprāgstvielas, netālu esošajā Tallinā vairs nebūtu neviena vesela loga.

Vēl tik vērts atgādināt, ka tieši mīnu laukos liktenīgus bojājumus guva daudzi pirmskara Latvijas tirdzniecības kuģi, kas piedalījās traģiskajā Tallinas evakuācijas jūras operācijā Otrā pasaules kara sākumā. Somu jūras līcī iepretim Jumindas zemesragam Baltijas jūras dzelmē atdusas arī pirmskara Latvijas varēnā ledlauža "Krišjānis Valdemārs" atliekas.

Pie Naisāres salas varētu būt nogrimusi arī viena no divām Igaunijai pirms kara piederējušajām zemūdenēm. Anglijā būvēto zemūdeni "Kalev" PSRS pārņēma no Igaunijas jūras kara flotes kara sākumā. Daļa apkalpes pirmajā kaujas braucienā ir no vecās igauņu ekipāžas, un "Kalev" dodas uz Kurzemes piekrasti likt jūras mīnas starp Užavu un Ovišiem. Atstājusi 10 mīnas Latvijas piekrastē, zemūdene atgriežas vāciešu vēl neieņemtajā Tallinā. Uzbrūkot vācu spēkiem, seko Tallinas evakuācija. Nākamajā kaujas braucienā "Kalev" dots uzdevums izsēdināt Igaunijas krastā netālu no Tallinas triju cilvēku grupu ar radioraidītāju. Grupas uzdevums ir slepens, un šajā braucienā zemūdene izgaist... Tiek uzskatīts, ka tā varēja iet bojā, saduroties ar mīnu tieši pie Naisāres, iespējams, pie Jumindas zemesraga vai kaut kur citur. Igauņiem zemūdenes bojāejas vietu pagaidāmi tā arī nav izdevies atrast.

Pēc militāro ekspertu atzinuma Baltijas jūra ir viena no pasaulē visvairāk piesārņotajām jūrām ar kara laikos atstātajām mīnām. Apjomīgi mīnu lauki



tika izveidoti Igaunijas piekrastē Somu jūras līcī un mūsu pašu Irbes šaurumā, ko reizēm pat dēvē par Baltijas Gibraltāru, jo tas paver kuģiem ceļu uz Rīgu un Pērnavu, arī Monzunda salu arhipelāga dienvidu pusi. Šai problēmai 2018. gadā uzmanību pievērsa pat ASV laikraksts "The Washington Post". Laikraksta interesi raisīja atklātas kara laika mīnas likvidācija

netālu no kuģu ceļiem Tallinas pievārtē. Mīna tika likvidēta kontrolētā eksplozijā, taču iespējams, ka tā nebūt nebija vienīgā un vēl citas joprojām guļ Igaunijas piekrastes ūdeņos kopš kara laikiem. Kopumā Otrais pasaules karš varētu būt atstājis Baltijas jūrā ap 80 000 sprādzienbīstamu priekšmetu, kuru meklēšana un likvidācija joprojām turpinās.

## ARĪ "HIDROGRĀFS" MEKLĒ MĪNAS

Starpkaru posmā presē ik pa laikam parādās ziņas par Baltijas jūrā kļīstošām peldošām mīnām, kuras tur palikušas no Pirmā pasaules kara laikiem. Gluži tāpat kā šajos laikos, arī toreiz kuģi regulāri devās mīnu meklēšanas un tralēšanas braucienos, kas reizēm ilga pat divas trīs nedēļas. Tā izdevums "Latvijas kareivis" 1933. gadā ziņo, ka uz Irbes jūras šaurumu dodas karakuģi "Imanta" un "Viesturs" un kopā ar tiem arī Jūrniecības departamenta hidrogrāfijas kuģis "Hidrogrāfs" kapteiņa Orles vadībā. Tikšot meklēti jūras dzelmē palikušie mīnu enkuri un pašas mīnas arī. Lūk, ko žurnālistam stāsta tvaikoņa "Hidrogrāfs" kapteinis Orle:

"Uzmeklējot un iznīcinot tiklu ķērājus Irbes jūras šaurumā, atradām ar Ventspils ūdenslidēja Dansberga palīdzību kāda nezināma kuģa vraku pretim Košragam 18 m dziļā vietā. Tas ir divmastu koka korpusa buru kuģis, kas, domājams, nogremdēts ar akmeņiem kara laikā. Kuģniecību šis vraks neapdraud. Atrastas Košraga tuvumā četras mīnas, guļ nogrimušas jūras dibenā 8–16 m dziļās vietās. Domājams, ka mīnu gaisa tanki pieplūduši ar ūdeni. Vietas, kur atrodas nogrimušās mīnas, apzīmētas ar stoderēm. Mīnas šonedēļ izcels un iznīcinās traleri "Imanta" un "Viesturs". Arī pēdējā stiprā vētra izskalojusi pa vienai peldošai mīnai pie Ovišiem un Kolkas raga. Šovasar jūrā pretim Zāmeļa tornim

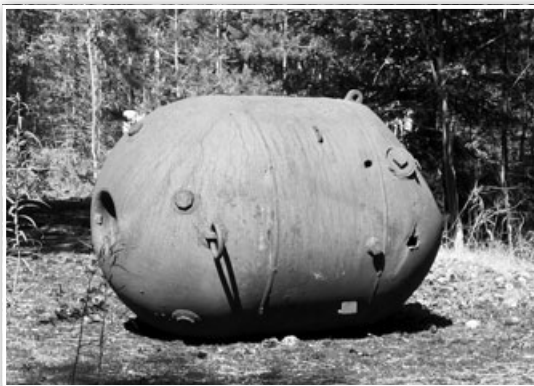


atrasto vācu kara kuģa vraku paredzēts izcelt nākošā gada vasarā, kad laiks šādiem darbiem ir izdevīgāks.”

Tā mīnu meklēšanas laikā tiek atrasti līdz šim nezināmi nogrimušu kuģu vraki gan no burinieku laikiem, gan karā nogremdēti vai uz mīnām uzsprāguši karakuģi, par kuru bojāejas vietām, iespējams, līdz šim nebija nekādu ziņu.

Par jūrā klīstošām mīnām nācies uztraukties ne tikai Ovišu sēkļos noenkurotā ugunskuģa “Laima” jūrniekiem, ar kara atstāto mantojumu gadījies sastapties arī zvejniekiem, darot savu ikdienas darbu. Tā 1937. gadā “Zvejniecības Mēnešrakstā” ievietota šāda ziņa: “No jūras izzvejota mīna. Ventspils zvejnieki G. Putniņš, K. Dāvis un J. Brūveris, zvejojot Sāmsalas tuvumā motorlaivā “Auseklis” plekstes, izcēluši ar vada virvēm mīnas čaulu. Tā atvesta Ventspilī. Cik vērojams, tā gulējusi dziļē kopš pasaules kara laikiem. Rajonā starp Sāmsalu un Mazirbi 16 metrus dziļā ūdenī (Kurzemes pusē) mīnu atliekas un to enkuri ir vēl daudz dibenā.”

1939. gada 1. septembrī sākoties Otrajam pasaules karam, jau pirmajā karadarbības nedēļā Eiropā iet bojā kuģi, uzskrienot jūras mīnām. Lūk, ko ziņo “Valdības Vēstnesis”: “Zviedrijas telegrāfa aģentūra ziņo, ka Ēresundas dienvidos uz pašu vāciešu izliktas mīnas uzskrējis vācu tvaikonis



“Helfrid Bismark”. Kuģis nogrimis ļoti ātri, tā ka no 14 komandas locekļiem izdevies izglābties tikai septiņiem. Holandes mīnu tralers “Villem van der Zeen” Helderas tuvumā uzdūrīs mīnai. Sprādzienā kuģis pilnīgi sadragāts. No 51 vīra lielās kuģa apkalpes 29 dabūjuši galu un 8 smagi ievainoti.”

Vēl tik var piebilst, ka holandieši izveido īpašas krasta patruļas, kuru uzdevums ir meklēt jūras krastā izskalotas mīnas. Tās tiek atminētas vai likvidētas ar mākslīgi izraisītu eksploziju. Šādā gadījumā mīnu likvidētājiem jāattālinās no eksplozijas vietas vismaz 300 metru attālumā, lai negūtu ievainojumus.

Interesanti, ka ļoti daudz mīnu uzpeld un parādās pie Latvijas krastiem 1925. gadā. Divas mīnas izskalo pie Jāņu ciema starp Ventspili un Kolku, pa vienai pie Sārnavas, Klapkalnciema, Upesgrīvas. Tvaikonim “Hidrogrāfs” atgriezoties no brauciena uz Roņu salu, jūrnieki atrod vienu brīvi peldošu mīnu starp Bulljiem un automātisko boju. Mīna tiek padarīta nekaitīga. Savukārt gadu iepriekš no Berlīnes ziņo, ka jūrā pie Somu līča izejas atrasts 280 kvadrātjūdžu liels mīnu



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

lauks, kas saglabājies no kara laikiem. Acīmredzot tāpēc arī mūsdienās katru gadu notiek starptautiskas dažādu valstu kopīgi rīkotas mācības Baltijas jūras potenciāli bīstamajos reģionos, lai šo sprādzienbīstamo priekšmetu skaitu iespējami ātrāk samazinātu. Katru gadu jūrā atrod gan mīnas, gan nesprāgušas torpēdas. Jūras spēku jūrnikiem darba netrūkst, un jāteic viņiem liels paldies par bīstamā pagātnes mantojuma likvidēšanu.

Vēl tik atliek publikot vienu prātam visai grūti aptveramu skaitli – 1918. gadā, Pirmajam pasaules karam jau ritot uz beigām, top zināms, ka pasaules jūrās un okeānos kopumā izlikts aptuveni viens miljons jūras mīnu...

Vai Latvijas armija izmantoja jūras mīnas starpkaru periodā, lai stiprinātu savas robežas? Iespējams, ka jā. Ir norādes, ka Liepājā, Tosmares rūpnīcā, ir ražotas jūras mīnu čaulas jeb korpusi. Iespējams, ka līdzīga ražotne darbojusies jau pirms Pirmā pasaules kara, jo Liepājā atradās cariskās Krievijas jūras kara flotes bāze, un tai šādas mīnas pavisam noteikti būtu ne vien noderīgas, bet arī nepieciešamas krasta aizsardzībai. Zināms, ka tās izmantotas cariskās Krievijas laikā, kad osta Liepājā bija viens no Krievijas kara flotes svarīgiem atbalsta punktiem.

### **VRAKI KĀ METĀLA IEGUVES VIETAS UN NE TIKAI**

Pagājušā gadsimta starpkaru periodā nogrimušu vraku meklēšana un daļēja vai pilnīga izcelšana acīmredzot bija pietiekami ienesīga uzņēmējdarbības forma. 1938. gadā Ovišu sēkļos atrasts nogrimis vācu hidrogrāfijas kuģis "Lotsendampfer B", kurš uzsprādzis uz krievu mīnas kara laikā. Kuģa korpus tiek saspridzināts un tā daļas izceltas. Piecus gadus agrāk pie Ziemeļkurzemes krastiem atrasta nogrimusi vācu zemūdene. Iespējams, ka tā ir C-57, kas 1917. gadā bijusi ceļā uz Somu jūras līci un tad pazudusi bez vēsts kopā ar trim virsniekiem un 23 apkalpes locekļiem. Tajā pašā 1938. gadā no nogrimuša vācu karakuģa Ovišu tuvumā tiek izcelti torpēdaparāti un citas mašīndaļas, arī vairāki desmiti tonnu dzelzs, čuguna un vara lūžņi, kurus aizved uz Ventspili. Prese tobrīd raksta, ka dzelzs cena pasaules tirgos pieaug un gaidāms, ka nākotnē vēl pieaugs. Varbūt to nosaka nojauta par tuvojošos nākamo pasaules karu?

1936. gadā sēkļos pie Bernātiem atrasti nogrimuši divi tvaikoņi – "Nordsjöld" un "Lom". Pirmais nogrimis ar visu 18 vīru apkalpi, bet otra kuģa 20 jūrniekus izdevies izglābt. Veicot tālākus meklējumus un izpēti, tiek atrasti vēl pieci tvaikoņi, kas šajā apkārtnē gājuši bojā dažādos laikos. 1937. gadā netālu no jau zināmā kuģa "Saratov" vraka atrod vēl vienu nogrimušu kuģi un pat izdodas to identificēt. Tas ir vācu tvaikonis "Zinaina", kas vedis akmeņogļu kravu. Kuģis piedzīvojis britu zemūdenes uzbrukumu, bēgot uzskrējis Akmeņraga zemūdens klintīm un tur arī nogrimis.

Šie nebūt nav vienīgie ziņojumi par jūrā vai piekrastē atrastiem dažādos laikos nogrimušu kuģu vrakiem. Atradumi konstatēti arī mūsdienās. Jau šajā





gadsimtā pie Sāmsalas krastiem Irbes jūras šaurumā atrasti trīs britu karakuģu vraki. Kuģi gājuši bojā Igaunijas neatkarības kara laikā pēc Pirmā pasaules kara beigām, nogrimšanas iemesls – mīnas. Kuģi atrasti 60–100 metru dziļumā un visdrīzāk tur arī paliks.

Tiek atrasti arī nogrimuši burinieki. Tā 1938. gadā netālu no Daugavas grīvas visai seklā ūdenī zvejnieki uzrāda tīklu ķērāju. Izrādās, ka tas ir nogrimis burinieks. Vraku saspridzina un atliekas izceļ, lai netraucētu zvejniecību. Tajā pašā rajonā atrastas vēl viena kuģa atliekas. To izdodas identificēt – tas ir norvēģu motorburinieks “Nordensjeld”, kas būvēts īpaši kuģošānai polārajos ūdeņos un piedalījies tālās ziemeļu ekspedīcijās. Kuģis, kura atliekas tiek izceltas, nogulējis dzelmē vairāk nekā 20 gadus. Ko polārekspedīcijām būvētais kuģis kara laikā darījis Rīgas pievārtē, mums nav zināms.

Viens no interesantākajiem varētu būt atradums Ziemeļpuses rajonā. Tur 1936. gadā nelielā dziļumā pie krasta atrasts sens kuģis, iespējams, pat no hercoga Jēkaba vai Pētera I laikiem. Tas bijis labi bruņots, no ūdens izcelti 25 dažāda garuma čuguna lielgabali, daļa no tiem pat ar četrus metrus gariem stobriem. Atrastas arī lielgabalu lodes un milzīgs enkurs, kura izcelšana lielā svara dēļ radījusi grūtības metāla kārotājiem. Precīzus gada skaitļus vai kādus uzrakstus uz lielgabaliem nav izdevies atrast, tāpēc kuģa izcelsme un būves laiks bijusi neatminama mīkla.

Domājams, ka Baltijas jūras ūdeņi joprojām no mums slēpj ne vienu vien pārsteigumu un mīklu, tā ka gaidīsim jaunus atradumus arī tuvākā vai tālākā nākotnē.■



## MIRKLIS, KAS KĻŪST PAR MŪŽĪBU

**Egons Livs: “Tumsa atnāk ar lielu un kaucošu vēju. Tagad vairs nepateiksi, kur beidzas debess un sākas ūdens. Viss savijies ne-caurredzamā, šalcošā tumsā, kurā baltās viļņu galotnes spokaini balo kā izsvaidīti, draudoši ledus gabali. Stūres vīrs redz tikai apgaismoto kompasu adatu, bet daudzi acu pāri urbjas caur viļņu šļakatu norasojušo stūres mājas logu naktī. Noslēpumainā un biedējošā tumsa kutina nervus. Ik mirkli kaut kur priekšā var parādīties uguns. Vai mēs to pamanīsim laikā? Kā jau parasti tādās reizēs, lokators saniķojies un mums jāpaļaujas tikai pašiem uz sevi. Un tad – uguns priekšā mēs pamanām visi reizē. Sākumā tās ir tikai divas, bet ik mirkli to kļūst arvien vairāk, un pēc brīža, daudzajām iluminatoru gaišajām acīm zibinādams, mums paiet garām liels, izšķērdīgi apgaismots pasažiernieks.”**

**(Baltijas jūrā uz zvejas kuģa “Rauda” 1961. gada 13. septembrī)**



Zvejnieku laivas 20.gadsimta sākumā.

### ABSOLŪTĀ VĒTRA

1902. gada 21. decembrī “Rīgas Avīze” ziņo, ka 13. decembra vētrā, kas plosījās kā Vidzemes, tā Kurzemes krastos, Rīgas līcī kopumā gājušas bojā 38 laivas ar 114 cilvēkiem. Tā bija viena no lielākajām tāda veida tragēdijām Latvijas vēsturē. Laikraksti sāka publicēt izskaloto un identificēto bojāgājušo sarakstus. “Visi vēl jaunekļi un pilnīgi spēka cilvēki,” atzīmēja avīze. Tā laika notikumus visai skopi 1903. gada sākumā atspoguļoja “Baltijas Vēstnesis”, bet Engures draudzes mācītājs Gustavs Sadovskis ir pierakstījis tās dienas notikumus.

1902. gads tiek dēvēts par “Lielo sliktāšanas gadu”. 1902. gada 13. decembra rītā kādas 35 zvejnieku laivas devās selgā un gatavojās izmest tīklus brētliņu un salaku zvejai, jo iepriekšējā diena bijusi veiksmīga zvejai un Ķesterciema, Pliņciema un Apšuciema zvejnieki cēluši pamatīgus lomus. Jūra bija mierīga, pūta mērens rietumu vējš, solidams labu ceļavēju. Bija gan arī kāda aizdomīga parādība, kas lika zvejnieku prātiem aizdomāties un viņu sirdīs viesā tumšu nemieru. Jau iepriekšējā dienā bez redzama iemesla jūrā sāka celties ūdens līmenis. Tomēr cita pēc citas selgā devās laivas un pazuda tumsā. Bija negods zvejniekiem palikt krastā, ja laivu uz *kalniņiem* negāza apkārt.



Zveja notika augstu, tas ir, tālu jūrā, kur parasti zvejnieki izmeta tīklus un palika selgā līdz pēcpusdienai, kad tos vajadzēja celt laukā. Zvejnieki tik ļoti bija aizņemti darbā, ka nepamanīja iegriezamiem *nordvestu*, pašu bīstamāko vēju, kas līdzī nesa tumšu mākonī. Tas strauji tuvojās un pletās plašumā. Zvejnieki bija izmisuši, jo vispirms uztraucās par saviem zvejas rīkiem. Daļēji izmesti un nenoenkuroti, tīkli, no kuriem katrs bija labas govns cenā, varēja aiziet postā, atnesot saviem saimniekiem milzīgus zaudējumus un viņu ģimenēm bada nāvi. Krasts bija tālu, tāpēc uz to nebija ko cerēt. Pēkšņi kļuva tumšs, aiz mākoņa sienas bija dzirdami vētras kaucieni, tad mākonis pašķīrās un zvejniekiem virsū brāzās mežonīgs vējš kopā ar sniega virpuli, kas sakūla jūras virsu baltās putās. Aiz sniega nāca milzīgi viļņi, kas nogremdēja pirmās laivas. Pārējās gluži kā putni lidoja gaisā, lai, lejā nākot, atkal un atkal pazustu jūras dzelmē. Zvejnieki bija nonākuši vētras varā, jo briesmīgajā vējā un augstajos viļņos viens otram neko nevarēja palīdzēt, vētras rēkoņā pat vienā laivā viens otru nevarēja sadzirdēt.

Tos, kurus vēl nebija aprijusi jūra, trakais vējš dzina uz krastu. Tur viņus gaidīja jaunas briesmas – mežonīgi virpuļi uz sēkļiem, atlūzu un koku pilni mutuļi krastā. Daudzi zvejnieki, kuri bija paglābušies jūrā, noslīka uz sēkļiem savu tuvinieku acu priekšā.

Bigauņciems, Plieņciems, Apšuciems, Klapkalnciems, Ragaciems, Lapmežciems, Kaugurciems, Melluži – tie visi bija zaudējuši savu vīrus un apgādniekus. Plieņciema “Vecvagari” bija zaudējuši četrus vīrus – Krišu, Jēkabu, Pēteri un Ansi, arī Apšuciema “Kalniņos” no jūras nepārnāca četri vienas ģimenes vīrieši. Jaunākajam – Edvardam Štālam no Ragaciema – bija tikai 15 gadu, vecākajam – Kasparam Vagulim no Kaugurciema – 69. Nikolajam Liepam no Bigauņciema palika sieva ar astoņiem bērniem.

Likteņa triecienu pasargāti bija Engures zvejnieki. Tie, aiznesti septiņus astoņus kilometrus no Engures, visi laimīgi nokļuva krastā, jo tur nebija sēkļu barjeras. Zaudēto zvejas rīku vērtību lēsa aptuveni 60 līdz 70 tūkstošu tā laika rubļu vērtībā. Bojā gājušo ģimenēm no valsts netika piešķirts nekas. Palīdzību sniedza dažas sabiedriskās organizācijas un draudzes.

Ziņas par šo vētru un tās postījumiem ir visai skopas. Rakstīts, ka Ventspils ostā bijuši lieli vētras postījumi un Rīgā bijuši cilvēku upuri. Vēl tiek rakstīts, ka par vētras tuvošanos esot bijis zināms, jo barometrs rādījis 316 mm, bet brīdinājumi nav sasnieguši zvejniekus. Un vēl, jūra esot izskalojusi tikai vienu noslīkušo zvejnieku, pārējo kaps uz mūžīgiem laikiem ir palikusi jūras dzelmē...

1902. gada 13. decembra vētra nebija pirmā un pēdējā Baltijas jūrā, kas paņēma cilvēku dzīvības, taču pēc šādām nelaimēm vienmēr tiek uzdots jautājums: kāpēc tā varēja notikt un vai no nelaimes varēja izvairīties? Uz šo jautājumu vienas vienīgas atbildes nav.



## **“ZĪVIS IR VAIRĀK AIZSARGĀTAS PAR ZVEJNIEKIEM”**

Zvejošana ir bijusi un joprojām ir viena no pasaulē visbīstamākajām cilvēku nodarbēm. Arī statistika Latvijā liecina, ka no jūrniecības nozarē negadījumos bojā

gājušajiem nomācoši lielākā daļa ir tieši zvejnieki. Lai veicinātu diskusiju un atgādinātu gan par jau daļēji piemirstiem, gan arī pavisam neseniem jūras negadījumiem, kuru rezultātā gājuši bojā zvejas kuģi un zvejnieki, 2010. gadā Latvijas Jūras administrācijas toreizējais kuģošanas drošības vecākais inspektors kapteinis Alberts Evertovskis bija sagatavojis apjomīgu materiālu “Kuģošanas drošība Latvijas zvejas flotē – zivis ir vairāk aizsargātas par zvejniekiem”, kas tika publicēts žurnālā “Jūrniece”. Informācija par notikušiem negadījumiem, to cēloņu analīze un likumdošanas sakārtošana ir ļoti svarīgi faktori, domājot par zvejnieku drošības uzlabošanu.

Vairākas reizes izdarīti grozījumi Ministru kabineta 2006. gada 28. marta noteikumos nr. 248 “Par jūras zvejas kuģu drošību”, un pēdējo reizi tie tika papildināti 2018. gada 1. janvārī.

## **LATVIJAS ZVEJAS FLOTĒ BIJUŠI TRAĢISKI NEGADĪJUMI**

### **“TUKUMS”**

1966. gada 5. janvārī Ziemeļjūrā bāzes kuģa apkalpes acu priekšā nogrima zvejas kuģis “Tukums”. Kaut arī visi 24 zvejnieki paguva tikt nost no kuģa, samisējās glābšana, un dzīvi palika tikai divi.

Zvejas kuģis “Tukums” nogrima bāzes kuģa apkalpes acu priekšā. Kuģis sliktos laika apstākļos jūrā pietauvojās pie peldošās bāzes, un bāzes aizsargfenderi ielieca kuģa falšbortu, kā rezultātā falšborta statņi, kas tajos laikos bija piemināti tieši pie klāja, vairākās vietās ielauza galveno klāju. Ūdens ieplūda kuģa nodalījumos, komanda novēloti konstatēja problēmu, un kuģis nogrima. Laba jūras prakse saka – kapteini, ļoti rūpīgi seko kuģa korpusa ūdensnecauraidībai, konstatējot sūci, nekavējoties organizē tās cēloņu novēršanu un ūdens at-sūkņēšanu, kritiski izvērtē ieplūdušā ūdens daudzumu un kuģa sūkņu ražību, kritiskā situācijā savlaicīgi nodrošini komandas izglābšanu!



### “PĀVILOSTA”

Upuru skaitā ziņā visdraudzīgākā avārija notika 1969. gada 13. martā, kad zvejas tralerim “Pāvilsta” pie Amerikas krastiem nakts laikā labos redzamības apstākļos uztriecās Panamas tankkuģis. Trieciens bija tik spēcīgs un negaidīts, ka izglābties nepaguva neviens no 24 vīriem. Laba jūras prakse uzsver – kapteini, jebkurā diennakts laikā nodrošini apkārtējās situācijas kvalificētu uzraudzību, jebkurā situācijā kuģa vadītājam jābūt gatavam veikt manevru, lai izvairītos no sadursmes!



Tankkuģis “Esso Honduras” negadījuma vietā.

### “DRAUDZĪBA”

Astoņdesmitajos gados Barenca jūrā ar kravas tilpnē iesūknētu svaigu moivu kravu apgāzās un nogrima zvejnieku kolhoza “Banga” Atlantijas zvejas traleris “Draudzība”, visa komanda izglābās. Kuģis atbilstoši PSRS Jūras reģistra noteikumiem bija pārbūvēts svaigo zivju iebēršanai kravas tilpnē ar sūkņa palīdzību. Lai novērstu šķidrās kravas (zivis + ūdens) brīvu pārvietošanos, tilpne bija sadalīta nodalījumos. Salīdzinoši labos laika apstākļos jūrā vēlās lieli gurdviļņi, kuģis ar pilnu kravas tilpni gaidīja rindā pie bāzes kuģa. Kuģim saseroties, zivju kravas pārvietošanās dēļ neizturēja nodalījumu stiprinājumus, zivju krava sagāzās uz vienu bortu, kuģis apgāzās un nogrima. Visa komanda izglābās. Laba jūras prakse saka – kapteini, nozvejojot zivis iebērt/sūknēt kravas tilpnē atļauts tikai tādā kuģī, kuram kravas tilpne sagatavota atbilstoši noteikumiem un tilpnē ir speciāls aprikojums jūras ūdens atsūkņēšanai, kā arī ir veikts kuģa sānsveres tests un kuģa Noturības informācijā ir norādīti kuģa stabilitātes kritēriji.

### “TEBRA”

1982. gada 6. janvārī iepretī Klaipeīdai vētrā nogrima apledojusi “Tebra” ar sešiem vīriem. Kuģa tiešā tuvumā atradās cits līdzīgs zvejas kuģis, un tā kapteinis, raksturojot situāciju, pastāstīja: “Zema gaisa temperatūra, ap –12°C, migla un liels gaisa mitrums. Kuģis intensīvi apledoja, apledoja viss – klājs, masti, stūres māja. Visa kuģa komanda ar asiņainām rokām dauzīja un meta ledu nost no kuģa, salonā iegriezās tikai padzert tēju, apsildīties.” Šis kuģis atšķirībā no “Tebras” atgriezās ostā. Laba jūras prakse saka – kapteini, ziemas laikā rūpīgi seko laika prognozēm, arī mūsdienu it kā siltajā laikā līdzīga situācija var atkārtoties! Rūpējies, lai ziemas sezonā uz kuģa būtu nepieciešamais inventārs cīņai ar apledošanu, lai uz klāja būtu drošības trose un komanda lietotu



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

drošības trosītes. Pat neliels apledojums krasi samazina kuģa stabilitāti. Kā liecina novērojumi, jau pie gaisa temperatūras  $-3^{\circ}$  līdz  $-8^{\circ}$  un vēja ātruma no 9 līdz 15 m/sek. kuģis intensīvi apledo – no 1,5 līdz 4 tonnām stundā. Ja vēja ātrums pārsniedz 15 m/sek., jau pie  $-3^{\circ}$  temperatūras uz kuģa uzkrājas vairāk par četrām tonnām ledus stundā.

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcijā A.749(18)-327 Annex 2 ir dotas rekomendācijas zvejas kuģu kapteiņiem par kuģošanu ziemas sezonā, kā arī norādīts kuģa aprīkojums cīņai ar apledošanu, tai skaitā lauznis, cirvis ar pagarinātu rokturi, cirte (kaplis), metāla skrāpis, metāla lāpsta, koka veseri, gar abiem kuģa bortiem nostiepta drošības trose un zvejniekiem drošības jostas ar trosīti un karabīni, kas slīd pa drošības trosi.



Zvejas kuģa "Sniegs" vraks.

### **BOJĀ IET VISA ZVEJAS KUĢA "SNIEGS" APKALPE**

1999. gada 4. decembrī pie Liepājas ostas Ziemeļu vārtu mola vētrā nogrima nelielais zvejas kuģis "Sniegs", visa apkalpe gāja bojā.

Kuģis, kurš gatavojās atgriezties ostā, vētras laikā uzskrēja uz ziemeļu mola. Pēc nelaimes

stiprās vētras dēļ glābšanas dienesti nespēja kuģim piekļūt. No sešiem bojā gājušajiem apkalpes locekļiem vispirms tika atrasti četri, pusgadu vēlāk jūra atdeva kapteiņa palīga mirstīgās atliekas, bet traļmeistara kaps joprojām ir Baltijas jūra.

Fiksētā radiosakaru informācija liecina: 04.39 "Sniegs" jautāja, vai kuģis stipri nedreifē. "Marina" atbildēja, ka jā, bet viss ir normāli. 04.50 "Sniegs" izsauca K SVC un paziņoja, ka ir uzsēdies malai (krievu valodā "сели на бровку").

Kuģis vētras laikā brauca pārāk tuvu krastam un tika uztriekts Liepājas ostas ārējā reida moliem. Uz maza zvejas kuģa vētras laikā Liepājas ostas tuvumā radara informācija var būt nedroša, arī regulāri noteikt kuģa vietu uz kartes var būt problemātiski. Visi mūsdienu zvejas kuģi ir aprīkoti ar GPS iekārtu (arī uz "Sniega" bija šāda iekārta), kas, kuģim esot gaitā, tiek izmantota kā kompass un nepārtraukti rāda kuģa atrašanās vietas precīzas koordinātas – meridiānu un paralēli. Liepājas tuvumā krasta līnija ir paralēla meridiāniem, kuģojot ziemeļu/dienvidu virzienā, kuģa vadītājs nepārtraukti var turēt kuģi drošā attālumā no krasta.



Labā jūras prakse saka – kapteini, vētras laikā turies tālāk no krasta, sliktos laika apstākļos krasta (ostas) tuvumā ļoti rūpīgi un bieži nosaki savu atrašanās vietu, ar visiem iespējamiem līdzekļiem seko drošam attālumam no krasta!

Jūras administrācija kuģa “Sniegš” bojāejas dienesta izmeklēšanā konstatēja, ka notikušajā vainojami nelabvēlīgie laika apstākļi un kapteiņa neadekvāta rīcība. Par to sabiedrību informēja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas departaments, kura toreizējais direktors Valdis Dreimanis informēja, ka kapteinis nebija ņēmis vērā ekstremālos laika apstākļus – vētras tuvošanos un jau laikus neatgriezās ostā vai arī vētru nepārlaida jūrā, tādējādi pārkāpjot starptautiskos kuģošanas normatīvu aktus.

“Kapteinis nenodrošināja arī kuģa pienākšanu Liepājas ostā drošā attālumā no mola. Viņš neveica visu nepieciešamo, lai redzētu, kur kuģis dodas, un it kā gāja tieši virsū molam,” norādīja Dreimanis.

Toreiz izmeklēšanas komisija puda stingru viedokli, ka nepieciešams izstrādāt pasākumu plānu, kas uzlabotu zvejas kuģu drošību, kā arī paredzētu kuģu meklēšanu ekstremālos apstākļos.

### “ASTRĪDA” NEATGRIEZĀS

2004. gada 10. maija naktī nepilnas minūtes laikā Baltijas jūrā nogrima zvejas kuģis “Astrīda”, visa apkalpe gāja bojā.

11. maijā Jūras spēku Meklēšanas un glābšanas dienests (MGD) no kuģu īpašnieka saņēma ziņu, ka “Astrīda” jau vairāk nekā diennakti nedod signālus, kādi paredzēti saskaņā ar Zvejas monitorings sistēmu, kas nav avārijas ziņošanas, bet gan tikai zvejas uzraudzības sistēma. MGD pieredze liecināja,



ka zvejas kuģiem nereti gadās problēmas ar avārijas signālu noraidīšanu. Šoreiz “Astrīdas” klusēšana izrādījās liktenīga, jo kuģis gulēja dzelmē Zviedrijas ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņos, kur to pirmie atrada Zviedrijas glābēji.

Sākās izmeklēšana, kurā kopā strādāja Jūras administrācija un MGD. JA lūdza Jūras spēkus kopīgi noorganizēt ekspedīciju uz avārijas vietu, lai paši mēģinātu iegūt iespējami vairāk pierādījumu, jo no Zviedrijas iesniegtajiem materiāliem varēja secināt, ka “Astrīdas” korpuss ir pamatīgi bojāts, kā arī to, ka četri apkalpes locekļi ir atrasti, bet divi ne. Ļoti svarīgi bija iegūt pierādījumus, kas kaut ko varētu liecināt par avārijas izraisītāju.

2004. gadā MGD priekšnieks bija Hermanis Černovs, kurš toreiz intervijā sacīja: “Lai noorganizētu šādu operāciju, bija vajadzīgs laiks, jo mūsu praksē tā bija pirmā reize, un ceru, ka man tas otrreiz nebūs jāpiedzīvo, jo nav nekā patīkams, kad MGD jāpiedalās šādā realitātē. Esmu piedalījies daudzās



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT



mācībās, bet, kad cilvēki zaudē dzīvību, tā ir ļoti skaudra realitāte, kam ar izdomātām situācijām nav nekā kopīga. Viens, ja vari glābt cilvēka dzīvību, bet, ja nevari palīdzēt, tad skaidrot ģimenei, kāpēc notikusi nelaime, morāli ir ļoti grūti. Mums vajadzēja sagatavot kuģi un sagatavoties pašiem, lai zinātu, ko meklēt, ar ko meklēt un uz ko būt gataviem. Tā kā zvejas kuģis

bija nogrimis diezgan lielā dziļumā, ūdenslīdēji vienā iegremdēšanās reizē varēja strādāt tikai divdesmit minūtes, pēc tam pārtraukums astoņas stundas. Operācijā piedalījās seši ūdenslīdēji un divi mediķi. Liepājā dežurēja helikopters, Liepājas ūdenslīdēju skolā gatavībā bija barokamera, lai nepieciešamības gadījumā ūdenslīdējiem varētu sniegt palīdzību. Ūdenslīdējiem bija jāiepazīst kuģa uzbūve, lai zinātu, kā rīkoties, un varētu racionālāk izmantot laiku zemūdens darbiem. Tāda, lūk, bija sagatavošanās, nevis bezatbildība, kā citi to kvalificēja. Paļāvāmies uz laika apstākļiem, un tie mūs nepievīla. Strādājām trīs dienas, pirms pēdējās ieniršanas reizes lūdzu Jurijam Timofejevam pacensties sameklēt kaut ko. Un viņam izdevās atrast to, ko mēs pat necerējām – kuģa protektoru.”

“Šie iegūtie pierādījumi pilnībā apstiprināja aizdomas par Kipras karoga ro-ro kuģa “Vladimir” vainu avārijas izraisīšanā, taču par to, vainīgs vai nevainīgs būs bijis “Vladimir”, tikai tiesa ir kompetenta lemt,” pēc atgriešanās no komandējuma Baltimoras ostā, kur izmeklētājiem bija iespēja apskatīt aizdomās turamo kuģi, sacīja Staņislavs Čakšs, kurš tolaik bija JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs.

Ūdenslīdēju iegūtos pierādījumus Čakšs vērtēja kā milzīgu veiksmi. “Tas notika ūdenslīdēju operācijas pašās beigās, kad visi laika limiti jau bija beigušies un meklējumus bija paredzēts pārtraukt. Bija pēdējais brīdis, lai ūdenslīdēji varētu pacelties augšā, kad Jurijs Timofejes, kādu gabaliņu jau pacēlies, uzmeta pēdējo skatienu nogrimušajam kuģim un pamanīja priekšmetu, par ko mēs visi varējām tikai sapņot. Dodoties uz operācijas vietu, teorētiski spriedām, ka lielajam kuģim varētu būt norauts protektors, un ja nu izdotos to atrast... Taču tam, ka tā varētu notikt īstenībā, neviens neticēja.”





ASV Krasta apsardzes ūdenslīdēji kuģim "Vladimir" konstatēja korpusa bojājumus un neatrada arī četrus labā borta protektoros, no kuriem vienu pie "Astrīdas" vraka izdevās pamanīt un iznest no dzelmes Jurijam Timofejevam.

Jūras administrācija veica izmeklēšanu, taču nevis tāpēc, lai kādu notiesātu, bet gan lai iespējami pilnīgāk noskaidrotu avārijas apstākļus un izdarītu secinājumus, kādas bijušas kļūdas un kā rīkoties, lai tādas neatkārtotos. Kas attiecas uz "Vladimir" apkalpi, tā neatzina, ka būtu vainojama kuģa un cilvēku bojāejā. Jā, jutuši tādu kā berzi vai kontaktu, bet kuģi nav redzējuši. Tomēr ieraksts kuģa žurnālā liecina, ka aptuveni iepretī Ventspilij kuģis ir apstājies un tam veikta korpusa apskate. Ja jau kapteinis deva rīkojumu pārbaudīt, vai kuģi nenāk iekšā ūdens, tad droši vien kādas nelāgas aizdomas viņam varēja būt radušās.

Oficiāli "Vladimir" par vainīgu netika atzīts, bet vai ir viegli sadzīvot ar apziņu, ka tavas vainas dēļ bojā gājuši cilvēki, vislabāk zina tas vladimirietis, kurš 10. maijā naktī pulksten 1.50 viņam vien zināmu iemeslu dēļ savā ceļā nepamanīja "Astrīdu".

Toreiz eksperti pauda viedokli, ka avārijas iemesls bija cilvēku nevērība un rutīna, kas iemidzina modrību. Vai šādai jūrnieku rīcībai ir kāds attaisnojums? Pirmā reakcija – nav attaisnojuma,

jo nevar attaisnot cilvēkus, kuri aiz nolaidības izdzēs citu cilvēku dzīvības vai, pareizāk sakot, kuru bezdarbības rezultātā tiek nogremdēts kuģis. Un ja šo iemeslu dēļ saduras divi tankkuģi? Eksperti gan saka, ka tankkuģi tā sadurties nevar, taču teorētiski risks pastāv. Pat pie sienas pakārta nepielādēta bise vienu reizi varot izšaut.

Kad pirmais kategorisms noplacis, pieslēdzas kritiskā domāšana, un tad prātā nāk vecā patiesība, ka taisnību vispareizāk būtu meklēt pa vidu. Reālie tirgus apstākļi ir nežēlīgi, jebkurš kuģis, zvejas vai tirdzniecības, ir pakļauts ekonomiskajam spiedienam: kuģa īpašnieks ir ieinteresēts gūt maksimālu



irs" vietā, kur avārijā  
", atradies 10. maijā  
kst. 1.47.



na, k  
devu  
un iz  
no n

■ zve  
lietas  
plostu  
globā  
sistēm  
priek:



## MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT

peļņu un maksimāli noslogot kuģi, maksimāli ietaupot uz apkalpes darba samaksas rēķina, kravas īpašnieks – iespējami ātri nogādāt kravu, operators to iespējami ātrāk apstrādāt, gūstot savu ienākuma daļu. Bet, kas attiecas uz zvejas kuģiem, tad zvejošana ir bijusi un joprojām ir viena no pasaulē visbīstamākajām cilvēku nodarbēm. Mūsu zvejnieki ir stāstījuši, kā nācies bēgt no lielajiem kuģiem, tai skaitā no kruīza kuģa, kad nakts vidū tev virsū nāk izgaismota pilsēta. Lai gan, zvejojot ar trali, tev ir priekšroka, tu saproti, ka sadursme būs neizbēgama, ja nemuksi malā. Sešpadsmitajā kanālā bieži nākoties dzirdēt saucienus: ko tu nāc man virsū! Attopies, kur tu ej, tu tūlīt būsi iekšā manos tīklos, bet neviens lielais tomēr nemet līkumu, tādas nu ir zvejas un tirdzniecības flotes attiecības, taisies tik no ceļa nost, kamēr āda vēl vesela. Tomēr nācies arī dzirdēt zvejniekus atklāti sakām, ka arī viņi paši reizēm esot “labie”.

### KAD GLĀBĒJI IR BEZSPĒCĪGI

Kopš 2004. gada daudz kas ir mainījies: ir gūta pieredze dažādos ekstrēmos apstākļos, izveidots atbildīgo institūciju sadarbības mehānisms, kas tiek ieslēgts ārkārtas situācijās, pieņemti stingrāki noteikumi un noslīpēta kontroles sistēma, un tam ir bijis pietiekami ilgs laiks. Tagad, atceroties notikumu pirms sešpadsmit gadiem, nāk prātā, cik ļoti agresīvi prese atspoguļoja šo notikumu, cik kritiski pret izmeklētāju darbu izturējās dažāda līmeņa amatpersonas, cik ļoti gribēja atrast vainīgo, un beigu beigās internets bija pilns ar uzbraucieniem, ka latvieši neko nemeklēs un vispār neko nav spējīgi atrast. Līdzīga preses reakcija bija arī četrus gadus vēlāk, kad kopā ar zvejas kuģi “Beverīna” jūras dzelmē savu pēdējo pieturas vietu atrada seši zvejnieki.

Toreiz, 2008. gada 2. decembrī, Latviju satricināja ziņa par “Beverīnas” traģēdiju. Bojā gāja seši jūrniece, visi ģimenes cilvēki, kuri rūpējās par sev tuvajiem. Tuvinieku pirmā reakcija ir cilvēciski saprotama: kāpēc viņus neizglāba? Kas vainojams viņu bojāejā?

Kad 2001. gada 5. decembrī Ventspilī pie sava kuģa noslika mans brālēns kapteinis Aivars Karnups, pirmā doma bija: kā tas var būt? Kāpēc neviens viņam nevarēja palīdzēt? Kā liktenis tā drīkstēja pasmieties par cilvēku, kurš jūrā bijis vairāk nekā krastā, kurš, nedomādams par savu dzīvību, bija izglābis vismaz trīs cilvēkus no drošas noslikšanas? Viena tāda gadījuma aculieciniece biju es pati, kad Voleros iepretī Konteineru terminālim Daugavā slika kāds puika, kurš makšķerēdams bija izkritis no laivas. Ne mirkli nedomādams, Aivars metās viņu glābt. Un izglāba.

Arī Aivaru centās glābt, tikai viņa aukstumā sastingušie pirksti nespēja savert pamesto virves galu. Pēc tam es redzēju viņa komandas puīšus, kuru acīs bija izmisums un vainas apziņa. Patiesībā viņiem tā nevajadzēja justies, jo vīri bija izdarījuši visu, ko varēja. Tāds bija kapteiņa liktenis.



Un vai jūs varat iedomāties, kā jutās “Beverīnas” glābšanas operācijā iesaistītā Jūras spēku kuģa “Virsaitis” komandieris Pauris, kurš pēc glābšanas operācijas stāstīja: “Tie, kas stāvēja pie prožektoriem, sāka kliegt, ka kaut kas mirgo. Izskatījās pēc glābšanas bojas, kas uzpeld, kad kuģis iegrimst noteiktā dziļumā. Jūrnieki pamanīja, ka no kuģa virs ūdens palikuši vairs tikai kādi piecdesmit centimetri. Nākamā komanda bija meklēt cilvēkus. Jūrnieki starp kastēm un tīkliem ieraudzīja vīrieti, kurš māja ar roku un mēģināja noturēties virs ūdens. Tad cilvēks pazuda. Tā sajūta ir briesmīga. Tu redzi cilvēku uz ūdens un neko nevari izdarīt.”

Glābēji darīja visu, kas bija viņu spēkos, bet nespēja palīdzēt. Laikam jau tāds bija šo cilvēku liktenis. Un tomēr gandrīz visi pret glābējiem bija netaisni. Presē tika uzdots jautājums: ko neizdarīja “Virsaitis”? Un nevienam pat prātā neienāca doma pajautāt: ko “Virsaitis” izdarīja? Un kā jūtas cilvēki, kuri steidzas palīgā, bet palīdzēt nespēj?

“Astrīdas” traģēdijas izmeklēšanas gadījumā, kad pierādījumi vēl nebija iegūti, operācijas dalībniekus vainoja par bezdarbību, kad pierādījumus atrada un par tiem paziņoja, tad nāca pārmetumi, ka izvērsta pārāk liela publicitāte, kas var kaitēt izmeklēšanai. Domājot par “Astrīdas” traģēdiju, man visspilgtāk prātā palikušas dažas lietas. Vīspirms Hermaņa Černova teiktais, ko sarunas laikā viņš vairākkārt uzsvēra, proti, ka pierādījumu meklēšana nenotika par katru cenu, uz spēles liekot ūdenslidēju dzīvības. “Operācija notika, stingri ievērojot drošības noteikumus, tieši drošības noteikumi mums bija pirmajā vietā. Ja rastos bīstama situācija, es nekādā gadījumā neļautu operāciju turpināt un riskēt ar cilvēku dzīvībām,” toreiz teica Hermanis Černovs.

Toreiz, izmeklēšanas laikā, gatavojot publicēšanai materiālu par “Astrīdas” traģēdiju, vairākas reizes tikos ar Staņislavu Čakšu, kurš tad bija JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs. Kad tikāties pirmo reizi, viņš tikko bija atgriezies no ekspedīcijas Baltijas jūrā, kur tika veikta kuģa vraka apsekošana un vākti pierādījumi. Tajā dienā vecākā izmeklētāja darba kabinetā izlikti uz galdiem un grīdas žuva no dzelmes izceltie kuģa dokumenti, kuģa žurnāls un bojā gājušo jūrnieku dokumenti. Tobrīd, šķiet, apstājās laiks, un mūžības priekšā parasta darba dienas rutīna kļuva mazsvarīga. Kad kaut kur pasaulē notiek nelaime – zemestrīce, plūdi, vētra vai karš, mēs, protams, pārdzīvojam. Tomēr pārdzīvojam kā malā stāvētāji. Un gluži neviļus pie sevis nodomājam: paldies Dievam, ka tas nav noticis ar mums vai mums tuviem cilvēkiem. Bet, kad nelaime notstājas jūsu durvju priekšā, tad rūgtais pārbaudījuma kauss ir jāizdzer sauss.

Ir pagājuši sešpadsmit gadi, bojā gājušo zvejnieku tuvinieku brūces kļuvušas par rētām, tomēr joprojām neatbildēts paliek jautājums – kāpēc tā varēja notikt?■



# DRAMATISKĀKĀ NO ZINĀMAJĀM LATVIEŠU JŪRAS KUĢU KATASTROFĀM

**Cenšoties saskaitīt 20. gadsimtā notikušās latviešu burinieku katastrofas, sanāk ap piecdesmit uzskriešanas uz sēkļa (strandēšana), sadursmju, kā arī pazušanas bez vēsts. Ņemot vērā tā laika kuģošanas drošību, tas ir normāli. Turklāt daudzos gadījumos komandai izdevās izglābties, kuģi un arī kravas bija apdrošinātas.**

Trīsmastu burinieku "Bangpūtis" un "Milda" sadursme Kategatā 1907. gada 24. novembra naktī, kad no abu kuģu 15 jūrniekiem izdzīvoja viens, pēc autoritatīvu vēstures pētnieku domām ir dramatiskākā no zināmajām latviešu jūras kuģu katastrofām.

## NESAUDZĪGAIS RUDENS

Trīsmastu gafelšonera "Bangpūtis" īpašnieks tolaik bija firma "F. Martinsons & Co" Ventspilī. Līdz 1906. gadam viens no kuģa līdzīpašniekiem un kapteiņiem bija Jegors Raudseps. "Bangpūti" izgatavoja un nolaida ūdenī 1901. gadā Ventspilī. Tā kravnesība bija 430 tonnas, garums 33,5 metri, platums 8,3 un tilpnes dziļums 3,3 metri. Kuģi vadīja astoņu vīru apkalpe. "Milda" bija līdzīga – kravnesība 450 tonnas, garums 36,6 metri, platums 8,5 un tilpnes dziļums 3 metri. Kuģis piederēja valgalciemniekiem K. Angelsonam un brāļiem Mārtiņkalniem, to uzbūvēja meistara Ernesta Priedes vadībā Ķesterciemā 1900. gadā. Komandā bija kapteinis, stūrmanis, pavārs un trīs matroži, kopā septiņi vīri. 1907. gada rudens pie Ziemeļeiropas krastiem jūrnieku dzīvības netaupīja. Pasaules burukuģu vēsturē tas iegājis ar visu laiku lielākā burinieka, amerikāņu septiņmastnieka "Thomas W. Louson" nogrimšanu pie Sili salām Lielbritānijas dienvidrietumu smailē. Viena no bīstamākajām vietām šajā kuģu satiksmes rajonā ir arī Kategats – šaurums starp Ziemeļjūru un Baltijas jūru, starp dāņu Jitlandes pussalu un Skandināvijas krastu. Tur ir gan spēcīga straume, kas gandrīz katru gadu Baltijas jūras virsējo slāņu ūdeņus nes Ziemeļjūrā, gan bīstami sēkļi. Turklāt "Bangpūša" un "Mildas" sadursmes brīdī tur plosījās vētra ar sniegputeni.

## PRETVĒJŠ, VĒTRA, PUTENIS

Par "Bangpūti", kura visa astoņu vīru komanda aizgāja bojā, zināms, ka kuģis atradās ceļā no Fovejas Anglijas dienvidrietumos uz Rīgu. Tas bija smagi piekrauts ar akmeņoglēm un kaoliniu, tā sauktajiem Ķīnas māliem, ko veda



Kuzņecova porcelāna fabrikai. "Milda" savā liktenīgajā reisā no Greindžmutas ostas Skotijas austrumu piekrastē uz Mēmeli Austrumprūsijā (tagadējā Klaipēda) veda akmeņogles. Ziemeļjūru tā bija šķērsojusi septiņās diennaktīs. Līdzīgs varēja būt arī "Bangpūša" ceļā līdz Kategatam pavadītais laiks. Lielākās grūtības sākās pie Skāgena zemesraga, kur no rietumiem nākošajiem buriniekiem bija asā leņķī jāpagriežas uz dienvidiem, lai sekmīgi trāpītu kuģu ceļā Kategata šaurumā. Šeit "Bangpūtis" un "Milda" iekļuva stiprā pretvējā, kas drīz pārvērtās vētrā. Turklāt kuģu gaitu kavēja arī jūras straume. Likloču līnijā manevrējot, ar vētru spēkojoties, burinieki lēni tuvojās dzimtajai Baltijas jūrai. Taču daudz straujāk dila attālums starp abiem kuģiem. Kaut arī vējš bija stiprs, redzamība vēl bija laba, un ap 23.45 "Mildas" stūrmanis Jānis Krūmiņš labajā pusē pamanija dāņu Skāgenas bāku. Pēkšņi sākās putenis, kas aizsedza gan bākas ugunis, gan tuvāko apkārtni. Pusnaktī kapteinis Mārtiņš Kalniņš nomainīja nogurušo stūrmani. Pēc stundas vai divām tieši "Mildas" kursā parādījās sniega aizplūvurots sarkanas gaismas plankums, visticamāk, kāda kuģa kreisā borta ugunis. Kuģa apkārtnes novērotājs par to nekavējoši ziņoja. Kapteinis tūlīt pavēlēja mainīt kursu, taču pretvējā ar samazinātām burām ejošais šoneris, augsto viļņu mētāts, slikti klausīja stūrei. Varbūt minūti ilga stūresvīra pūliņi novērst katastrofu, jo vēl pirms sadursmes, dzirdot kapteiņa trauksmes pavēli, atpūtā esošie komandas locekļi paspēja saģērbties un izlēkt uz klāja. Vienu brīdi likās, ka no sadursmes laimīgi izdosies izvairīties, jo sarkanās gaismas plankums "Mildas" priekšā pazuda. Bet tad "Milda", no viļņa galotnes ieplakā krizdama, tomēr uztriecās slikti saskatāmajam šķērslim. Caur vētras auriem bija dzirdams, kā lūst koks un trūkst troses... Sadūrušos burinieku komandas sāka sasaukties angļu valodā, bet tā izrādījās lieka, jo tūlīt atklājās skaudrā patiesība, ka katastrofā ir satikušies latviešu vīri, kuri pazina cits citu un dzimtajā krastā bija dzīvojuši pat kaimiņos. "Mildas" priekšvadnis jeb tēviņš bija dziļi ietriecies "Bangpūša" sānos, kam pārtrūka vantis un abi priekšējie masti iegāzās jūrā. Zem izpostītā buru aprīkojuma jeb takelāžas sloga palika arī "Bangpūša" glābšanas laiva, kuru vairs nevarēja nolaist ūdenī. Aptuveni divas stundas, vētras dauzīti un viļņu svaidīti, abi kuģi kaut kā turējās kopā. Nav zināms, tieši kurā brīdī un pēc kādiem apsvērumiem tika pieņemts liktenīgi kļūdainais lēmums visiem "Bangpūša" vīriem pārlēkt uz "Mildu", kura drīz pēc abu kuģu atdalīšanās nogrima, turpretī komandas pamestais "Bangpūtis", kaut ar nolauztiem mastiem, vētrā noturējās un pēc remonta vēl nokalpoja desmit gadus, līdz to Pirmajā pasaules karā nogremdēja zemūdene.

## VERSIJAS PAR TRAĢISKO IZVĒLI

Pēc pāris nedēļām Krišjāņa Valdemāra tuva līdzgaitnieka Anša Bandrēviča rediģētā nedēļas avīze "Jūrnīkss" jautāja: "Vai tiešām nebija iespējams pāris stundu laikā pārliecināties, kurš kuģis mazāk apskādēts, kurš drošāks? Abi



kapteiņi – Eduards Martinsons un Mārtiņš Kalniņš – jūrnieki spēka gados, ar lieliem piedzīvojumiem, izveicīgi kuģu vadītāji...” Tālāk “Jūrnieks” izteica savu versiju pa traģisko izvēli. Pirmkārt, tika vainota primitīvā, diemžēl latviešu buriniekos pārsvarā lietotā koka lata, ar ko tad mērīja ieklūdušā ūdens daudzumu kuģa rūmē. Bagātāki ārzemju kuģi šiem mērījumiem tolaik jau lietoja drošāku ierīci – peilrori. Iespējams, ka toreizējos ekstremālajos apstākļos “Bangpūša” viļņu bangās piemirkusi lata kļūdaini rādīja, ka kuģim varētu būt triecienā radusies sūce, kaut patiesībā tādas nebija. Otrkārt, netieši tika vainoti abu kuģu apkārtnes novērotāji. “Jūrnieks” pamācoši rakstīja: “Kuģa vadītājiem nekad nevajadzētu piemirst raudzīties, lai šis novērotājs būtu acīgs, tālredzīgs, modrs un uzticams cilvēks, jo nereti no viņa atkarājas viss kuģa liktenis un visu kuģa ļaužu dzīvība.” Tomēr pārsvaru katastrofas komentāros ņēma viedoklis, ka galvenokārt vainojami smagie laika apstākļi. Kaut arī abi kuģi, “Bangpūša” sarautājās trosēs un virvēs sapinušies, ilgāku laiku turējās kopā, neviens nevarēja pateikt, kurā mirklī tie atdalīsies, tādēļ pamatīga kuģu bojājumu noteikšana bija apgrūtināta. “Milda” triecienu bija saņēmusi kuģa korpusa izturīgākajā daļā, tās masti un takelāža bija lietošanas kārtībā, tādēļ tā izskatījās daudz drošāks patvērums.

## PĒC IZGLĀBŠANĀS NICINA

Kādi bija traģēdijas pēdējie brīži un kā izglābās viens no piecpadsmit vīriem – “Mildas” stūrmanis Jānis Krūmiņš? Vīspirms jāpiebilst, ka pēc izglābšanās šim vīram vieta uz latviešu un igauņu kuģiem vairs neatradās. Mūsu jūrnieki viņu nepieņēma, uzskatot, ka viņš ir vainojams savu biedru nāvē. Objektīva patiesība gan nav izzināma. Krūmiņš intervijā norvēģu avīzei stāstīja: “Aptuveni divas stundas pēc sadursmes, ap pulksten četriem no rīta putenis mazinājās un nelaimē nonākušie latviešu jūrnieki ieraudzīja tvaikonī, kas tuvojās abiem buriniekiem no Trindeles bākas puses (dienvidaustriem). Vīri, sanākuši “Mildas” pakaļgalā, kļiedza, pūta miglas tauri. Vienu brīdi likās, ka tvaikonis jau samazina ātrumu, bet varēja būt, ka tvaikoņa jūrnieki neievēroja “Mildas” bīstamo stāvokli. Vēlāk gan tika sadegtas gaišākas ugunis, kas nozīmē atrašanos briesmās. Bet tad jau tvaikonis bija pagājis garām. Otrs tvaikonis pagāja garām tālu. Raķetes un zilās ugunis uz “Mildas” neatradās.” Abi kapteiņi, kuri stāvēja burinieka pakaļgalā, iesaucās, ka jāglābjas botē (glābšanas laivā), bet tad “Bangpūša” kapteinis Martinsons, ar skatienu novērtējis “Mildas” glābšanas laivu, aizrādīja, ka tur visiem nav vietas. Burinieki atradās pilnīgā viļņu varā un, iegriezušies ar sāniem pret vēju, ūdenim gāžoties pār klāju, sāka briesmīgi zvalstīties. Tik atpakaļ uz “Bangpūti” vairs nebija iespējams, jo kuģi attālinājās un vairs tikai pa retam sasitās kopā. Vīri pumpēja nez no kurienes “Mildas” tilpnēs ieklūstošo ūdeni, dedzināja lāpas. Šādā situācijā kapteinis Kalniņš pieņēma lēmumu, ka kādam no jūrniekiem tomēr vajag kāpt glābšanas laivā, ko viņi draudēja sadragāt pret “Mildas” aizmugurējā masta buru apakšu



stiprinošo bezānbomi, kas bija pārkāries pār burinieka labo bortu. Tika izraudzīts stūrmanis Jānis Krūmiņš. Ar mokām, viscaur slapjš, viņš ietika glābšanas laivā. Viņam padeva trīs airus, trauku ūdens smelšanai un mucīņu ar dzeramo ūdeni. Pēc brīža Krūmiņš izdzirdis skaļu brīkšķi – “Bangpūtis” bija uztriekts “Mildas” kreisajiem sāniem. Pēc kādas pusminūtes satrauktie jūrnieki sanāca kuģa pakaļgalā un sāka pievilkt glābšanas laivu. Bet, tā kā bezānbomis vēl arvien bija pārsvēries pār burinieka malu, boti nekādi nevarējis pievilkt. Tad jūrnieki mēģināja pievilkt laivu pie kuģa priekšgala, taču tas arvien dziļāk sāka grimt jūrā. Krūmiņš kļiedza, lai jūrnieki glābšanas laivu tuvāk nevelk, bet, aplikuši glābšanas vestes, mēģina peldēt uz laivu un “Bangpūti”. Jāpiebilst, ka kapteiņi šajā nesekmīgajā glābšanas laivas pievilkšanā nepiedalījās. Lāpu gaismā viņi, aukstasinīgi nāvei acīs skatoties, stāvēja “Mildas” pakaļgalā. Saskaņā ar vecu jūrnieku likumu grimstošais kuģis kapteinim bija jāatstāj pēdējam, bet glābšanas laivā visiem taču vietu nepietika... Brīdi vēlāk stūrmanis Krūmiņš, kā vēlāk pats paskaidroja, ledainas ūdens brāzmas triekts, izlaida no rokām virvi, kas glābšanas laivu saistīja ar kuģi. Arī divus no trim airiem viņš jau bija viņos pazaudējis. Tādējādi manevra iespējas, lai piekļūtu pie sliktošajiem biedriem, glābšanas laivai bijušas niecīgas. Atskatot šausmu kļiedzieniem un nodziesot lāpām, četrpadsmit “Bangpūša” un “Mildas” kuģinieki piepulcējās jūrnieku gariem, kas, pēc sena ticējuma, katras vasaras visīsākajā naktī Skāgena raga galā sanāk kopā un dzīvajiem dzirdami sarunājas. Palicis ar mazu saldūdens mucīņu, divas dienas viņos mētāts, līdz nāvei nomocījies un pārsalis, “Mildas” stūrmanis bija laimīgi ieairējies starp norvēģu dienvidu saliņām. 26. novembra pēcpusdienā šeit viņu atrada un nekavējoties nogādāja krastā norvēģu tvaikonis “Cement”. ■

Izmantotie materiāli: latviešu jūrniecības vēsturnieku publicistu Arvja Popes un Jāņa Hartmaņa publikācijas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja materiāli.



## JAUNU PIERĀDĪJUMU MEKLĒJUMOS

**Nirstot pie vraka 2020. gada rudenī, dokumentālisti uzņēma filmu telekanālam “Discovery” un filmēšanas laikā prāmja korpusā atrada četrus metrus lielu caurumu, ko līdz šim daļēji bija aizseguši nogulumu jūras dibenā. Par šo atklājumu rakstīja Igaunijas laikraksts “Postimees”.**

Prāmis “Estonia”, kas būvēts 1980. gadā Vācijas kuģubūvētavā “Meyer Werft”, nogrima vētrainā 1994. gada 28. septembra naktī ceļā no Tallinas uz Stokholmu. Uz tā atradās 989 pasažieri un apkalpes locekļi. Tika izglābti tikai 138 cilvēki, no kuriem viens vēlāk nomira slimnīcā. Bojā gāja vai pazuda bez vēsts 852 cilvēki, bet atrasti tikai 94 bojāgājušie. Pasažieru vidū bija arī 29 Latvijas iedzīvotāji, no kuriem izglābās tikai seši. Tā ir katastrofa ar vislielāko upuru skaitu, kas notikusi Baltijas jūrā miera laikā.

Jūras dziļums prāmja nogrimšanas vietā ir 83 metri. “Estonia” ir vienīgais nogrimušais kuģis, kuru sargā likums par bojāgājušo mieru, un niršana prāmja vraka apskatei ir aizliegta. Igaunijas, Somijas un Zviedrijas starpvaldību komisija katastrofas cēloņu izmeklēšanā secināja, ka prāmis nogrimis konstrukcijas nepilnību, liela braukšanas ātruma un vētras dēļ. Saskaņā ar oficiālo versiju stipru viļņu triecienu iespaidā salūza prāmja priekšējā viziera durvis un kuģi dažās minūtēs iekluda tūkstošiem tonnu ūdens, to nogremdējot.

Igaunijas iekšējās drošības dienesta ekspertu komisija 2006. gada 10. martā nāca klajā ar paziņojumu, ka ASV Nacionālās drošības aģentūras arhīvos ir septiņu lapaspušu garš dokuments par prāmja “Estonia” bojāeju, kas tiek uzskatīts par valsts noslēpumu un kura atklāšana “radītu nopietnus draudus nacionālajai drošībai”. Zviedrijas valdība noslepenojusi nezināmu skaitu dokumentu par prāmja bojāeju, kurus atklātībā bija paredzēts nodot tikai pēc 70 gadiem.

Kāpēc šie dokumenti ir tik slepeni un kāda informācija tik rūpīgi tiek slēpta, to, visticamāk, neuzzināsim, jo līdz dokumentu atslepenošanai vēl jāgaida 45 gadi.

“Ir jāveic jauna tehniskā izmeklēšana par “Estonia” bojāejas apstākļiem. No mūsu puses izmeklēšana ietvers zemūdens novērojumus, par to esam informējuši Somiju un Zviedriju,”







publikācijā norādīja Igaunijas premjerministrs Ratass. “Gribam, lai patiesība nāk gaismā.”

Kā uzsvēra Igaunijas premjers, Somija, Zviedrija un Igaunija vienojušās, ka jauno izmeklēšanu vadīs Igaunija, bet Igaunijas ārlietu ministrs Urmass Reinsalu norādīja, ka jaunā izmeklēšana tiks balstīta uz 1997. gadā publiskoto izmeklēšanas galīgo ziņojumu, tomēr būs pilnīgi autonoma.

“Jaunā tehniskā izmeklēšana nenožīmē, ka 1997. gada ziņojums tiks atcelts, bet mēs arī nedomājam tikai pievienot tam dažas lappuses. Gadījumā, ja tiks atrasta jauna svarīga informācija, valstis to izskatīs kopā,” viņš sacīja. Runājot par izmeklēšanas izmaksām, ministrs uzsvēra, ka valstis tajā ieguldīs “tieši tik līdzekļu, cik būs nepieciešams”.

Ārlietu ministrijas pārstāvis Marts Luiks atklāja, ka filmas veidotāji ar Igaunijas varas iestādēm sazinājušies jau 2020. gadā koronavīrusa krīzes sākuma laikā un paziņojuši par filmēšanas gaitā atklātajiem jaunajiem faktiem. “Lai gan neesam kuģniecības speciālisti, bija skaidrs, ka caurums “Estonia” labajā bortā visiem ir kaut kas jauns,” sacīja Luiks.

2020. gada septembrī nofilmēto uzmanīgi noskatījās arī tehniskie eksperti, kuri atzina, ka trieciens pa prāmja korpusu nācis no ārpuses un bojājumu nav izraisījis sprādziens. “Nevar izslēgt iespēju, ka šiem bojājumiem bijusi nozīme kuģa bojāejā,” atzīst norvēģu jūras tehnoloģiju profesors Jorgens Amdals no Tronheimas.

Piecu sēriju dokumentālā filma ““Estonia” – atradums, kas mainīs visu”, uzņemta pēc “Discovery” kanāla Norvēģijā “Discovery Norway” pasūtījuma, tās režisors ir Henriks Evertsons.■



## PIEMINEKĻA INICIATORS – OSTAS KAPTEINIS

**Ventas krastā ir piemineklis, kur akmeni iekalts uzraksts: “Jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps jūras dzelme”. Te, pieminot bojāgājušos jūrniekus un zvejniekus, katru gadu Ventspilī tradicionāli iesākas Jūras svētki.**



Piemineklis jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps – jūras dzelme. Aizmugurē Ventspils ostas valdes ēka, kas nav saglabājusies līdz mūsdienām, bet labajā pusē var pamanīt urnu ziedojumu vākšanai (foto tapis 30. gadu beigās – 40. gadu sākumā).

Ventspils muzejs glabā liecības par piemiņas vietas izveidi. Pieminekli, kas tika uzcelts par iedzīvotāju savāktajiem ziedojumiem, Ventmalā pie Zvejas ostas atklāja 1938. gada 23. oktobrī. Piemiņas vietas izveides iniciators bija toreizējais Ventspils ostas kapteinis Vilis Ābelnieks, bet to veidoja paši Ventspils ostas darbinieki. Savā “Ventspils grāmatā” vēsturniece Ingrīda Štrumfa min faktu, ka kapteiņa dēls Vilis Ābelnieks (1888–1941/1942?) 1913. gadā pabeidza Ventspils jūrskolu, no 1926. līdz 1934. gadam bija kapteiņa vietnieks, bet no 1934. gada – Ventspils ostas kapteinis. Ābelnieks kļuva par padomju laika represiju upuri. Joprojām nav precīzi zināms, kurā gadā aprāvās viņa dzīve.

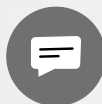
Dokumenti Ventspils muzeja krājumos liecina, ka piemiņas izveides ideja dzimusi 1937. gadā, kad Jūrniecības departaments piešķīra Ventspils ostas valdei naudu Ventas gultnes attīrīšanai. Piemineklim piemērots akmens – divus metrus augstais un 20 tonnas smagais dižakmens – tika atrasts gadu vēlāk Ventas gultnē iepretim “Ciruļu” mājām un nodēvēts tām par godu. Akmeni no ūdens izcēla ar ūdenslīdzēja Dansberga līdzdalību, izmantojot speciālu pacēlāju, un nogādāja ostā, Ventas labajā krastā, kur katru vakaru ostas darbinieki pēc darba brīvprātīgi piedalījās pieminekļa veidošanā. Izveidojuši pieminekļa pamatu, strādnieki nogādāja akmeni kreisajā krastā. Vieta akmens uzstādīšanai nebija izvēlēta nejauši – pie pēdējā likuma, ko upe met pirms ietekas jūrā. Tieši šeit kuģi, pirms iziet jūrā, veic pēdējo pagriezianu. Ventspils muzeja informācija liecina, ka 1938. gada 26. septembrī Nacionālā celtniecības komisija akceptēja pieminekļa projektu bojā gājušajiem jūrniekiem.■



## Neizdzēšamas pēdas paliek vēsturē

Kad 1889. gadā iznāca pirmais "Baltijas jūrnieku kalendārs" ar Jūrnieceības rakstu krājumu pielikumā, šo izdevumu sastādītājs jeb, kā tagad teiktu, redaktors Ansis Bandrevičs rakstīja: "Nereti dzird mūsu kuģiniekus sūrojamies, ka latviešu literatūrā tiklab kā pavisam trūkstot grāmatu, kurās būtu pietiekoši ievērotas kuģinieku vajadzības, intereses. Ja apcer, ka bez desmitiem tūkstošiem jūrmalnieku, kuru starpā ir liels pulks zvejnieku, Latvijā pastāv 11 jūrskolas ar vairāk simtiem latviešu tautības audzēkņiem un ka latviešiem pašiem pieder ap 400 kuģi, uz kuriem ir latviešu kapteiņi, stūrmaņi, matroži, tad būs gan vietā, ka latviešu literatūrā rodas grāmatas, kas noderētu kuģniecībai. Kuģniecības grāmatu un rakstu vajadzību atzīdami, mūsu kuģinieki un tautas mantas vairošanas draugi kuģniecības grāmatu izdošanu pabalstījuši gan naudas līdzekļiem, gan rakstus sacerēdami. Kuģiniekiem dzīvi piedaloties, bijis iespējams arī apgādāt "Baltijas jūrnieku kalendāru", kura galvenais mērķis pēc iespējas pasniegt praktiskas, lietderīgas ziņas par kuģniecību."

Ansis Bandrevičs no saviem 85 mūža gadiem vairāk nekā sešdesmit piecus veltīja jūrnieceības žurnālistikai un jūrnieceības preses izdošanai, jo saprata, ka nepietiek vien ar jūrskolu dibināšanu Latvijā, ir arī jāinformē tauta un jāved tā tuvāk kuģniecībai. Viņa no 1889. līdz 1910. gadam izdots "Jūrnieku kalendārs" ir ne tikai unikāls sava satura dēļ, bet arī retums Eiropas jūrnieceības un kuģniecības literatūrā.





## PĪLĀRI UN SAUCĒJZVAIGZNES

**Jaunlaiku vēstures filozofijā rodami divi pretēji uzskati par to, kas tad īsti virza vēsturi. Vieni teic, ka tas ir sabiedriskais jeb kolektīvisma spēks, citi – ka tomēr indivīds, personība. Ja negrimstam teorētiskās galējībās, protams, redzam, ka vēstures gaitai vajadzīgi abi. Tomēr visa centrā jābūt idejai, domai kā saucējzvaigznei, bet doma, lai arī kādu strāvu vai apstākļu rosināta un audzēta, pilnīgas aprises spēj iemantot tikai konkrētas personas konkrētā apziņā un īstenoties ar konkrētiem individuāliem lēmumiem, arī tādiem, aiz kuriem nestāv administratīvas pilnvaras, bet gan kaila dedzība, spēja aizdedzināt citus un reizēm arī naivi ideālistisks pasaules lāpšanas sindroms.**

Šis raksts zināmā mērā būs veltīts dažām idejām un ar tām apsēstajiem. Gluži noteikti – personībām un latviešu jūrniecībai svešumā. Taču centrā šoreiz būs nevis augstu kāpušie kapteiņi, kurus esam raduši allaž izvirzīt priekšplānā, bet gan tie, kas netērpās kuģa virsnieka mundierī vai jūrā nedevās vispār (viens otrs nedevās vismaz aprakstīto notikumu laikā), bet ar savām mākām un gribu, cik spēdami, tiecās balstīt latviešu jūrniecību un jūrasbraucējus svešumā. Tiesa, ne vienmēr saucēji piedzīvoja atsaukšanos, ne vienmēr ierosmes kronējās panākumiem, bet tāpēc jau vērtībā nenodilst saucēja labā griba.

### CĪNĪTĀJI PAR LATVIEŠU RĒDERU ĪPAŠUMIEM

Kad Latvijas kuģi Otrā pasaules kara gados nonāk brīvās pasaules jūrās, Rietumu lielvalstis, zināms, tiecas tos paturēt savā rīcībā: kā ASV, tā Lielbritānija latviešiem piederošos kuģus aktīvi izmanto karalaika militārajai apgādei un lielākā vai mazākā mērā turpina šo īpašumu saimnieciski ekspluatēt arī pēc kara beigām. Tajā pašā laikā Rietumos atzīto likumu priekšā šie kuģi vēl aizvien pieder saviem sākotnējiem īpašniekiem – latviešu kuģīpašniekiem, *de iure* joprojām pastāvošās Latvijas Republikas pavalstniekiem. Taču reizēm tas, kas "uz papīra", mēdz krasi atšķirties no dzīves realitātēm, un tā arī šoreiz: kaut gan trimdā netrūkst Latvijas pavalstnieku, kuriem pieder likumīgās īpašumtiesības uz amerikāņu un britu pārņemtajiem kuģiem un kuri arī atklāti pauduši vēlmi savu mantu dabūt atpakaļ, lielvalstis ne vienmēr tiecas atdot īpašniekiem viņiem piederošo; mazāk šai ziņā grēko amerikāņi, vairāk – briti, kuriem pārlieku svarīgas ir attiecības ar Staļina impēriju, lai riskētu izpatikt nepaklausīgo emigrantu vēlmēm un it kā pašpasludinātajām tiesībām. Skandināvi tūlīt pēc kara beigām izrīkojas vēl nejaukāk nekā briti – cenzdamies izpatikt lielajam



austrumu kaimiņam, dāņi un zviedri kuģus nevis patur, bet gan izdod Padomju Savienībai gluži tāpat kā latviešu leģionārus.

Jau no paša Otrā pasaules kara sākuma, kad vairāki Latvijas kuģi tik tikko pietauvojušies brīvās pasaules krastos, no Rietumos esošo Latvijas kuģu atdošanas okupantiem visvairāk baidās izcilais Latvijas Republikas sūtnis Vašingtonā **Alfrēds Bīlmanis** (1887–1948), kurš gadiem ilgi liek lietā visus iespējamus diplomātiskos un likumiskos līdzekļus, lai pārliecinātu ASV valdību nepieļaut kuģu nonākšanu padomju lielvalsts rokās – gan laikā, kad kuģus vēl izmanto pašas amerikāņu varas iestādes, gan tad, kad kuģi jau atgriezušies veco īpašnieku ģimenēs, kas radušas patvērumu brīvajā pasaulē. Tā kā par Bīlmaņa pašreizējās pilnvaras centieniem laikā no 1940. līdz 1948. gadam lasām jau mūsu gadagrāmatas 2019. gada laidienā, šis peripetijas, protams, atkārtoti neapskatīsim, taču nekad nebūs par lieku atgādināt, ka bez sūtņa Bīlmaņa sarkanbaltsarkanās Latvijas kuģniecības tradīciju turpinājums pēckara Rietumos diezin vai būtu iedomājams, jo, zināmā mērā pateicoties šim vīram, padomju varas rīcībā nav nonākuši vairāki lieltonnāžas kuģi. Nerimstoša ir Bīlmaņa degsme, ticība Latvijas valstiskuma atjaunotnei un pārliecība, ka atjaunotajai valstij vajadzēs šos kuģus.

Domas tiklab par Latvijas valstiskuma atjaunotni, kā arī svešumā nonākušo latviešu kuģīpašnieku interesēm nodarbina arī **Jāni Zalcmani** (1887–1971), ievērojamo starpkaru laika Latvijas kuģīpašnieku un sabiedrisko darbinieku. Lielu daļu mūža, kas svešuma gados aizvadīts pamatā ASV, viņš velta tam, lai palīdzētu Latvijas Republikas pilsoņiem iegūt no lielvalstīm kompensācijas par karalaikā ekspluatētajiem un nogrimušajiem kuģiem. Maksāt, protams, nealkst neviens, un, lai panāktu savu, kā ASV, tā Lielbritānijas dienestā nogremdēto kuģu īpašniekiem jāmērojas tiesiskajā veiclībā ar lielvalstu varas iestāžu pārstāvjiem, jāalgo dārgi advokāti un izmanīgi juridiskie konsultanti, jāpārvar gūzma dažādu procedūru valsts struktūrās, un tas ne katram pa spēkam – vajag padomu, atbalstu, praktisku palīdzību. Un, tā kā nav struktūru, kas šī vezuma vilkšanu uzņemtos, tā kā atbalsi nerod arī ierosmes biedroties jeb kooperēties, tad jāiztieks ar atsevišķu entuziastu pūlēm.

Sākumā Zalcmanis aizstāv paša pārstāvētās kompānijas – bijušās Latvijas Kuģniecības sabiedrības – biedru un kuģu līdzīpašnieku intereses, būdams viņu galvenais pilnvarnieks, bet ātri vien, jau pirmajos trimdas gados, viņa darbalauks izvēršas ievērojami plašāks – kā jau autoritātei latviešu kuģniecības darbinieku un īpaši kuģīpašnieku aprindās. Vēstulē sūtnim Bīlmanim Vašingtonā 1945. gada sākumā Zalcmanis raksta: “[...] visi [latviešu] kuģu īpašnieki un arī ļaudis visās savās lietās pēc atbalsta griežas pie manis kā pie vecākā kuģu īpašnieka, kurš arī Latvijas laikā bija galvenais kuģniecības un tās interešu aizstāvis.” Diemžēl Zalcmanim neizdodas iegūt nekādas oficiālas pilnvaras Latvijas pilsoņu pārstāvībā sarunās ar lielvarām, jo Latvijas diplomātisko un konsulāro



Tiesībnieks un kuģinieku draugs profesors Kārlis Kļaviņš (pirmais no kreisās) tiesībzinātnes studentu un pasniedzēju lokā 1947. gadā Pinebergā, Vācijā.

pārstāvju rokas trimdā par isām, lai tādas piešķirtu, kā arī lai tiešā veidā steigtos talkā latviešu kuģīpašniekiem ar diplomātiskiem un konsulāriem rīkiem. Arī priekšnieka krēsls 1947. gadā dibinātajā Latvijas Saimniecisko darbinieku apvienībā (LSDA) Zalcmanim līgā nepalīdz; tad jau vairāk līdzējis lēmums no pirmās trimdas gadu mītnes valsts Zviedrijas pārcelties uz “apsolīto zemi” ASV, kur iespējas daudzējādā ziņā vismaz sākumā zīmējas plašākas, kur tuvāk domubiedri Latvijas sūtniecībā Vašingtonā.

1952. gadā LSDA paspārnē Zalcmanis izveido Kuģniecības sekciju. Tās uzdevumi – uzkrāt statistiku par Latvijas tirdzniecības floti, apzināt visus Latvijas kuģiniekus, rēderejas un kuģu līdzīpašniekus, konstatēt un aplēst kara laika zaudējumus un rūpēties par atlīdzības jeb kompensācijas saņemšanu, uzmanīt, lai latviešu kuģīpašnieki neziņas vai neprasmes dēļ nepalaistu garām izdevības iegūt kompensācijas, kad tas iespējams bez lielas stīvēšanās. Vēl Zalcmanis kopā ar līdzbiedriem ar juridiskas aizmugures spēku iecerējis aizstāvēt latviešu kuģīpašnieku intereses starptautiskos pasākumos, rosināt vienotu latviešu kuģīpašnieku kopienas nostāju, sekmēt koordinētu rīkošanos izšķirīgos gadījumos. “Kur starptautiskās konferencēs vai karojošām valstīm vedot sarunas par miera līgumiem ies runa par kopējiem kuģniecības jautājumiem, kopējo zaudējumu noteikumiem un kopējo interešu aizstāvēšanu, kopējai vienotai kuģinieku valodai var būt ļoti svarīga nozīme,” pārliecināts ir Zalcmanis, publiskā paziņojumā par sekcijas izveidi piebilstot, ka tikai pagaidām, “kamēr radīsies



iespēja šos uzdevumus veikt atbrīvotā Latvijā attiecīgām iestādēm, kuģiniekiem jāņem iniciatīva savās rokās un jāmēģina aizpildīt šo robu doto iespējamību robežās". Taču sparīgajam aizsākumam, liekas, nav turpinājuma. Vai tas tādēļ, ka Zalcmanim trūkst tādu līdzbiedru, kas šai lietai pievērstos tikpat dedzīgi kā viņš pats? Un tā nu vēl neizcīnītās cīņas par kompensācijām turpinās kā līdz šim – pārsvarā individuāli, savukārt LSDA, kaut gan kuģniecības darbinieka stūrēta, vairāk nododas sauszemes arodu pārstāvju problēmām.

Visspraigākā cīņa par latviešu kuģīpašumiem un to kompensācijām rit Lielbritānijā, un tur nonākušo tvaikoņu mantinieki savai pārstāvībai dažkārt izveido nelielas akciju sabiedrības, nosaucot tās kuģu vārdos. Daudziem latviešu kuģīpašniekiem palīdzīgu roku sniedz arī latviešu tautsaimnieks un jurists profesors **Kārlis Kļaviņš** (1911–2002 Mehiko, Meksikā), kurš vislabāk zināms ar plašu un dziļu pētījumu par Latvijas kuģu likteņiem, kas publicēts zinātniskā rakstu krājumā Austrālijā. Kā konsultants vai advokāts viņš iesaistījies ne vienā vien ar kuģu īpašumtiesībām saistītā tiesu prāvā un šajā ziņā daudz arī paveicis. Pirmajos pēckara gados rēderu Kalniņu ģimeni un dažus citus pārstāv arī citi latviešu juristi trimdā, tautiešus kuģīpašumu lietās konsultē sabiedriskais darbinieks un izcilais tautsaimnieks **Jānis Volmārs** (1900–1982) Ņujorkā.

## JŪRNIĒKU INTEREŠU AIZSTĀVJI SVEŠUMĀ

Lieki teikt, ka vēl vairāk likstu un bēdu nekā kuģīpašniekiem svešumā ir daudziem latviešu kuģotājiem, īpaši pirmajos klaida gados. Tiem, kas pēc kara patvērušies bēgļu nometnēs Vācijā un tieši britu pārvaldes joslā, ir paveicies – viņi ir vieni no pirmajiem visu nometnieku lokā, kuri tiek pie labi atalgota darba augsta ranga amatos uz britu pārvaldītajiem latviešu kuģiem. Bet kā ar citiem, kam nav paveicies nonākt angļu paspārnē un kas nonākuši citos Eiropas un vēlāk pasaules apgabalos? Viņus Rietumos atplestām rokām parasti neuzņem, par savējiem vai par mīļajiem kolēģiem godā reti. Daudzu acīs latviešu jūrnieks ir ienācējs no kaut kādas mazas valstiņas, kura turklāt vēl atrodas bīstama politiskā režīma valgos, bet jūrniekam, kurš taču kuģo pa visu pasauli, jābūt gana politiski uzticamam, īpaši jau aukstā kara laikā! Smagajos pēckara gados arī pašiem rietumniekiem reizēm trūkst darba, un viņu intereses aizstāv vietējās jūrnieku arodbiedrības; pirmkārt jau viņus, nevis kaut kādus ienācējus aicina darbā vietējie rēderi, kuriem reizēm neko daudz neizsaka arī Latvijas jūrskolas diploms. Pamazām gan tas mainīsies, briedīs latviešu jūrasbraucēju starptautiskā slava, bet sākumā ir grūti, pat ja ir arī laimīgi gadījumi un pat ja vismaz Vācijā izmitinātos latviešus atbalsta starptautiskās bēgļu aprūpes organizācijas, kas bieži līdz atrast svešumā aizrautajiem darbu, tomēr nejaudā atbalstīt katru.

Līdzīgas grūtības, protams, piedzīvo arī igauņu jūrasbraucēji, taču viņi par latviešiem vienotāki – svešumā ātri vien pamanās dibināt igauņu jūrnieku arodstuktūras, radīt savējiem aizmuguri. Bet igauņu vecie dienvīdu kaimiņi?



Te spēkā sen zināmais teiciens: kur divi latvieši, tur trīs politiskās partijas (vai biedrības)... Latviešiem trimdā bieži vien grūti par kaut ko vienoties – katrs velk dekāti uz savu pusi, un tieši jūrnieki un jūrniecības darbinieki izceļas ar savu nevienprātību, nesaliedētību, jo, piemēram, latviešu mežkopji, ārsti vai juristi vienoties tomēr spēj, nerunājot nemaz par kultūras darbiniekiem. Bet ko gan var pārņemt jūrniekiem, kas ne vien izkaisīti pa visu pasauli, bet vēl bieži ir tālu prom no krasta, no savu tautiešu loka, bez iespējas iesaistīties tautiešu sabiedriskajā un tautsaimnieciskajā dzīvē?

Taču šis skaudrums nekādi nav pieņemams arī kādam vienkāršam zema ranga latviešu jūrasbraucējam – **Raimondam Mūrniekam** (1925–?), kurš vismaz gadus divpadsmit mētājies pasaules jūrās un, saņēmis kaudzēm grūtību, beidzot nolemj, ka kaut kas jādara. Pirmais impulss rīkoties ir kārtējās Mūrnieka nedienas ar vīzas saņemšanu, lai izkāptu krastā ASV, – gadījums, kam līdzīgus svešumā atkal un atkal pieredz daudzi latviešu jūrasbraucēji. Sak, kas tā par Latvijas Republiku, kuras pasi uzrāda šis jūrnieks? Ā, laikam gan tā pati komunistu valsts! Vai kaut kā tamlīdzīgi – kā nu kuram un kurā reizē. Konkrētā vīzas lieta Mūrniekam noslēdzas veiksmīgi, bet jūrniekam apnikuši šie pazemojumi, apnicis nožēlojamais vienkārša mazpazīstamas tautas jūrnieka stāvoklis, bez atbalsta un aizmugures kuģojot svešos ūdeņos kopā ar svešu valstu un tautību komandām, ja vispār izdodas tikt pie darba jūrā. Par Raimonda cīņubiedru kļūst kolēģis **Erhards Zariņš**, zviedru motorkuģa “Sunrise” stūrmanis un tātad augstāka ranga latviešu jūrnieks.

1960. gada rudenī Raimonds vēršas pie Latvijas sūtniecības Vašingtonā, vēstulē ierosinot šīs izcilu slavu ieguvušās institūcijas pajumtē izveidot latviešu jūrnieku pārstāvju tīklu – amatpersonu grupu, vai vismaz izveidot posteni vienam amatviram, “kas pārstāvētu [latviešu] jūrnieku lietas visā pasaulē” un “pie kura [...] varētu griezties, ja būtu grūtības jeb vēlētos dabūt kādu informāciju par lietām, kas tieši nav mūsu sūtniecību uzdevumā un par kurām varbūt arī mūsu sūtniecībām nav ziņu”. Tālāk jūrnieks skicē konkrētākas aprises: jūrniekiem būtu īpaši nepieciešams starpnieks ar dažādu valstu vietējiem dienestiem un organizācijām – ierēdnis, kurš varētu palīdzēt latviešu jūrniekiem uzņemt sakarus ar rietumvalstu valdībām un jūrnieku arodbiedrībām, ievācot ziņas par darba iespējām un imigrācijas iestāžu nostāju, kurš vismaz reizi vai divas reizes gadā informētu latviešu jūrniecības saimi par perioda galvenajām aktualitātēm, kā trūkumu tomēr nespēj kompensēt līdzšinējās Latvijas pārstāvniecību rūpes – vienbrīd lielākas, citkārt tādas, kas atstāj formālas rīcības iespaidu. Raimondam droši vien taisnība: ja latviešu jūrniecības saimei būtu savs cienījams un oficiāls pārstāvis, brīvās pasaules valstu un starptautiskās struktūras biežāk un pilnīgāk spētu un gribētu palīdzēt jūrniekam no mazas, nezināmas un pasaulē izsvaidītas nācijas. Bet vēstules rakstītājs droši vien pārlietu nemaldās arī domā, ka drīzāk kaitīga nekā lietderīga būtu jūrnieku interešu pārstāvja





iecelšana katrā valstī vai lielākā ostas pilsētā atsevišķi, jo, viņaprāt, latviešu kuģinieki tik ērti pieejamu atbalstu varētu izmantot arī baudām un vājībām: “[...] tad gādītos diezgan bieži arī tādi jūrnieki, kas, savu naudu nodzēruši, apmeklētu mūsu pārstāvi, lai varētu dabūt vēl vairāk naudas priekš dzeršanas.”

Pēc dažām dienām jaunā vēstulē sūtniecībai Mūrniekam piebalso kolēģis Zariņš, attīstot domu par jūrnieku atbalsta personāla tiklu ar vienu centrālo vadītāju. Tieši šai ziņā viņš līdzbiedram arī iebilst: jūrnieku pārstāvis esot nepieciešams katrā lielākā ostas pilsētā pasaulē. Laikam gan paredzot sūtniecības atrunāšanos ar resursu trūkumu, Zariņš piemetina, ka, tā kā nav citu pārstāvības struktūru (arodbiedrību), palāvība uz sūtniecības iesaisti esot latviešu jūrnieku pēdējā cerība ilgās pēc pārstāvības un ka diezin vai sūtniecības izveidota pārstāvju tīkla darbinieki būtu sevišķi noslogoti un tādēļ īpaši atalgojami – varbūt, ja latviešu jūrniekiem veiktos daudz maz labi, vienam otram tādām pārstāvīm nāktos uzrakstīt pa kādai vēstulei gadā. “Tas pārstāvja amats būtu vairāk kā goda amats, kas tomēr dažreiz priekš viena otra no mūsu jūrniekiem būtu kā glābšanas riņķis sliktos apstākļos,” raksta Zariņš un pasvītro: centrālā pārstāvja funkcijas būtu jāpilda kādai amatpersonai, kas cieši saistīta vai nu ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā, vai sūtniecību Londonā – uzticamākajām Latvijas valsts pārstāvniecībām pasaulē.



Apvienoto Nāciju Organizācijas Palīdzības un rehabilitācijas pārvaldes (UNRRA) darbinieki baltiešu bēgļu nometnē Flensburgā 1946. gadā. Otrais no labās – latviešu tālējūras kapteinis Krišjānis Sleja.



Sūtniecība Vašingtonā, kā jau varēja gaidīt, principā atbalsta abu jūrnieku ierosmi, tomēr rīcības vietā seko sūtniecības vadītāju paskaidrojums, ka latviešu kuģotāji esot pasaulē pārāk izklīdināti, izkaisīti un nodarbināti zem dažādu valstu karogiem un ka tādēļ neesot iespējama nekāda koordinēta tīkla izveide: sak, diezin vai “viens cilvēks, iecelts attiecīgā postenī, no kāda centra – vien-alga, vai tāds centrs atrastos šinī krastā, Eiropā vai kur citur” – varētu ko līdzēt. Sūtniecības padomnieka vārdi atbildes vēstulē raisa bezcerību: ja neatkarīgās Latvijas laikā, kad jūrnieku – Latvijas pilsoņu skaits pasaules jūrās, pateicoties regulārajām pārvadājumu līnijām, tomēr esot bijis daudz ievērojamāks nekā pēc valsts okupācijas, neesot bijusi īsta vajadzība pēc šādas jūrnieku pārstāvības, tad tagad šādas struktūras izveide liekoties gluži neiespējama un vienīgā izeja esot jūrnieku mēģinājumi kārtot problēmas tāpat kā līdz šim – sazinoties ar Latvijas Republikas pārstāvniecībām attiecīgajās zemēs, lai risinātu problēmas un likstas, kas latviešu jūrniekus – skatīsimies patiesībai acīs! – droši vien vajāšot kā vajājušas.

Sūtniecības skepse un viegli grūtsirdīgais noskaņojums gan neliek censoniem līdināt plinti krūmos vai saraut saites ar sūtniecību Vašingtonā. Neilgi pēc atbildes vēstules saņemšanas Mūrnieks sūtniecībai mundri ziņo, ka kopā ar domubiedriem nodomājis aptaujāt jūrniekus, lai noskaidrotu viņu domas par nevalstiskas latviešu jūrnieku apvienības dibināšanu, kas varētu darboties gan patstāvīgi, gan, piemēram, Daugavas Vanagu organizācijas paspārnē. Dažu mēnešu laikā – līdz nākamā 1961. gada janvārim – tiek noformulēts ducis iecerētās organizācijas darba uzdevumu; to virsmērķis ambiciozs – latviešu izcelsmes jūrnieku pārstāvība visā brīvajā pasaulē visplašākajā darbošanās spektrā, sākot ar dažādu ziņu uzkrāšanu un beidzot ar reālu palīdzību dzīves apstākļu sakārtošanā. Lūk, uzdevumi idejas autoru formulējumā: 1) izveidot mirušo un bojāgājušo latviešu jūrnieku un jūrniecības darbinieku reģistru ar īsiem biogrāfiskiem aprakstiem par katru aizgājēju; 2) apkopot ziņas par bijušās Latvijas kuģiem un to gaitām; 3) apkopot ziņas par tiem Latvijas kuģiem, kuri brauc ar svešiem karogiem, bet kurus vada latviešu kapteiņi; 4) uzņemt sakarus ar rēderiem, kuri būvē jaunus kuģus un kuri plāno braukt “ar tādu zemju karogiem, kam īstu jūrnieku nav”, un kuriem tālab piedāvājamas latviešu komandas, garantējot, ka latviešu jūrnieku apvienība spēs sagādāt pilnu latviešu apkalpi; 5) sniegt palīdzību darba nespējīgajiem jūrniekiem; 6) sniegt palīdzību darba spējīgajiem jūrniekiem iegūt jebkādu darbu nozarē; 7) rosināt jūrnieku kluba atvēršanu; 8) rosināt gadskārtēja informatīva biļetena izdošanu; 9) sadarboties ar citām organizācijām; 10) vākt datus par latviešu jūrnieku bijušo un pašreizējo stāvokli un grūtībām, lai tās varētu novērst; 11) sadarbibā ar Baznīcu un citu organizāciju pārstāvjiem informēt jūrniekus par tautiešu sarīkojumu apmeklēšanas un pašu tautiešu satikšanas iespējām; 12) uzņemt biedra kārtā arī



tos jurniekus no visām pasaules daļām, kam ir vai kam ir bijuši “kādi sakari ar jūru un jurniekiem”.

Diemžēl drīz vien jauncelsmes sparū nomaina atskārta, ka iecere tomēr ir pārlietu grandioza, ka šķēršļu latviešu jurnieku apvienības izveidei pārlietu daudz. Vienu no tiem Mūrnieks paredzējis jau vienā no pirmajām vēstulei diplomātiem Vašingtonā vēl ieceres izšķilšanās brīdī 1960. gada rudenī – lai gan pasaulē esot vairāki simti latviešu jurnieku, kas vismaz daļēji aktīvi savā arodā, diezin vai būtu iespējams nodrošināt efektīvu pulcēšanos, proti, sanāksmju norisi: “Mums būtu maz iespēju sadabūt kopā kādā sanāksmē vairāk kā kādus 10.” Tiesa, vēl varot cerēt uz bijušajiem jurniekiem, kas varbūt krietni palielinātu to jurniecībā ieinteresēto latviešu skaitu, kuri vēlas biedroties. Tomēr reakcija uz Mūrnieka paziņojumiem laikrakstos ar aicinājumu iesaistīties jaundibināmās organizācijas darbā ir vairāk nekā remdena; nav viegli un, kā izrādās, nav arī auglīgi pasaulē izkaisītos latviešu jurniekus uzrunāt personīgi. Daudzus šis rosinājums nesasniedz vispār, savukārt citi... 15 trimdas gadu laikā ne mazums latviešu jūrasbraucēju jau iekārtojušies savā profesionālajā dzīvē, brīvās pasaules sociālekonomiskajā vidē un vairs nejūt vajadzību pēc atbalsta struktūras; katrā ziņā – ne tik būtisku vajadzību, lai ieguldītu lietā savu laiku un spēkus, lai atbalstītu tos, kam paveicies mazāk.

Tā 1961. gada februārī no Neapoles uz Vašingtonu aizceļo pēdējā mums zināmā Mūrnieka vēstule sūtniecībai, kurā aizrautīgais latviešu jurnieku aizstāvis ne tikai atzīst savu sakāvi, bet pat atvainojas diplomātiem par savu aizrautību: “Vispirms vēlos atvainoties par visiem rakstiem, kurus esmu piesūtījis Sūtniecībai, aizņemot Jūsu laiku ar jautājumu par varbūtēju iespējamību dibināt Latviešu Jurnieku Apvienību. [...] Ir jāatzīstas, ka visas pūles ir bijušas veltīgas un par biedrības dibināšanu jeb kādu kuģu sadabūšanu nav ko domāt.” Vēstulē izskan arī šaubas par nu jau apglabātās ieceres lietderīgumu, pat ja tā būtu izdevusies: “Domāju, ja tikai būtu kāds [latviešiem vairāk vai mazāk garantēts] kuģis, tad jau jurnieki sarastos arī bez kādas biedrības. [...] Cerēsīm, ka kādreiz tiešām redzēsīm tādus laikus.” Rakstītā izskaņas akordā saklausāms optimisms, bet vai tas nemaskē gluži pretējas sajūtas? 1962. gada rudenī trimdas laikraksts “Latvija” ziņo: “Parīzes – Briseles ātrvilcienā, tualetes telpās, atrasts kāda vīrieša liķis ar pārgrieztu kakla artēriju. Vagons nokabināts Ternē, Francijā, kur izmeklēšanā policija atradusi bārdas skujamo asmenīti, ar ko pārgriezta artērija, kā arī personas dokumentus, kas mēģināti iznīcināt. Mirušais bijis latvietis Raimonds Mūrnieks. Pēc policijas domām, viņš izdarījis pašnāvību. Nav zināms, kurā trimdas zemē bijusi nelaiķa pastāvīgā dzīves vieta.” Varbūt vārda un uzvārda sakrītība, bet varbūt viena latviešu jūrlietu censaņa gals...

Bez Raimonda Mūrnieka un Erharda Zariņa trimdā, protams, ir arī citi latviešu kuģniecības pārstāvji, kas cenšas atbalstīt savus tautiešus un amatbrājus. Daļa no tiem, kas nokļuvuši vairāk vai mazāk svarīgos jūrlietu posteņos, palīdz



iekārtot darbā mazāk sekmīgos tautiešus un atbalsta viņus arī tad, ja, piemēram, kāds rietumzemes kuģa kapteinis izrādījis klaju nevērību pret latviešu jūrnieku. Savus tautiešus aktīvi atbalsta, piemēram, kāds **K. Ošiņš** Ņujorkā, kurš darba vietas uz kuģiem jau 40. gadu beigās līdzējis dabūt ne vienam vien latviešu jūrniekam. Ticis pie turības, Ošiņš šajā lielpilsētā atver pat savu restorānu, kas kļūst par latviešu jūrnieku iemīļotu pulcēšanās un neoficiālu problēmu šķetināšanas vietu. Daudz laba jūrnieku labā darījis arī kapteinis **Augusts Galdiņš** (1904–1988 Kalifornijā, ASV), būdams par ostas inspektoru Sanfrancisko. Savus tautiešus – ne tikai jūrniekus – ļoti atbalsta latviešu izcelsmes kuģu kapteiņi jau bēgļu nometņu laikā pirmajos pēckara gados, uzņemoties zināmu risku un pieņemot darbā uz kuģa pat tādus bēgļu nometniekus, kas iepriekš ar jūru nav bijuši saistīti. Piesauksim kaut vai britu dienestā braucošo latviešu tvaikoņu “Venta” un “Spīdola” kapteini **Krišjāni Sleju** (1907–1994 Līdsā, Anglijā) – viņš sava tvaikoņa jauno apkalpi 40. gadu nogalē sastāda tikai no latviešu bēgļu nometniekiem – Mirvikas nometnes iemītniekiem, jaunākā matroža vietu dodams nometnes grāmatu tirgotājam Miķelsonam. Pieņemot kādu darbā uz kuģa, kapteinim svarīgas jūrnieka prasmes, ne tituli, un tā bijušajam visaugstāko rangu Latvijas Republikas jūrniecības darbiniekam Georgam Krūmiņam nākas sarast ar kuģa stjuarta vietu... Sadarbībā ar britiem virknei latviešu jūrnieku jau nometņu laikā darbu izgādājis arī Flensburgas baltiešu jūrskolas direktors kapteinis **Pauls Neimanis** (1884–1966 Bostonā, ASV). Un viņi nebūt nav vienīgie; daudzu jūrnieku un jūrniecības draugu, labvēļu un darbinieku – pīlāru un saucējzvaigžņu – vārdi vēl cejami gaismā no arhīvu putekļiem, nodzeltējušām avīžlapām un atmiņu drumslām. ■

Dāvis Beitlers



# NO SALACAS KRASTIEM PLAŠAJĀ PASAULĒ

**Grīva. Salacas grīva. Salacgrīva. Un te, Salacgrīvas “Grīvās”, jaukā augusta pēcpusdienā pēc tikko pārskrējuša lietus mākoņa, kad atkal mūs apspīd glāstošā Vidzemes saule, tiekamies ar Uldi Kariņu (1929), kam nu lemts būt par premjera tēvu – dēls Krišjānis jau kopš 2019. gada 23. janvāra pilda Latvijas Republikas Ministru prezidenta pienākumus.**

## KUPLĀ KARIŅU DZIMTA

Vidzemes lībiešu apzinātāja un pētniece Rasma Noriņa 2. Vidzemes lībiešu saietā Pālē 2014. gada 18. oktobrī esot atklājusi, ka Kariņu dzimtas kokā jau iezīmētas vairāk nekā 830 personas – tik kupla un varena dzimta! Pats Uldis Kariņš atzīst, ka viņa saknes meklējamas Svētciena puses lībiešos un Pāles saietā esot piedalījušies pat 16 Kariņu dzimtas pēcteči. Libiskais “Karring” esot kļuvis par “Kariņu”. Rasma Noriņa: “Kariņu dzimtas saknes bijušajā Svētciena (Jaunsalacas) pagastā skaidri dokumentāri pierādāmas no 18. gadsimta pirmās puses. Dzimtas senā mājvieta – “Karras”, kurās saimniekoja Kristis, tolaik vēl bez uzvārda. Viņa mazmazdēls Jēkabs, jau Karriņš, 1840. gada 20. novembrī Lielsalacas draudzes baznīcā salaulājās ar Dārti Bisnieci, kura piederēja pie tā dēvētā “pēdējā Vidzemes lībieša” Gusta Bisnieka dzimtas. Vēl vienas spēcīgas un ļoti plašas Vidzemes lībiešu dzimtas – Jēkaba un Dārtas dēla Krišjāņa dēla Krišjāņa Otomāra mazdēls ir Arturs Krišjānis Kariņš.”

Krišjāņa māsa advokāte Ingrīda Kariņa-Bērziņa, kura laipni piekrīt piedalīties manā sarunā ar tēvu, stāsta:

“Mani vecāki iepazinās Zviedrijā un apprecējās 1956. gadā. Tā ka viņi jau labu laiku bija precējušies, kad es 1971. gadā piedzimu.

Tēvs pirmo reizi no savas Salacgrīvas Rīgā esot bijis ap 1941. vai 1942. gadu, kad aizvedis uz tirgu graudus. Kāpēc esot jāmaisās apkārtnē, ja tu dzīvo Salacgrīvā?

Mana mamma ir cēlusies no Dambekalniem. Viņas māte bija Irma Dambekalna, kas apprecēja Vītolīņu, kura brālis bija Rīgas prefekts – Jānis Dambekalns, kas savukārt bija precējies ar slaveno aktrisi Birutu Skujenieci. Dambekalni bija lībieši no Kurzemes – kuģu bēvētāji.”

Pāles novadpētniecības muzejs ir vienīgā vieta Latvijā, kur jau no 2000. gada tiek vāktas un apkopotas liecības par Vidzemes lībiešu vēsturi un pēdējo, 1846. gadā Pēterburgas Zinātņu akadēmijas akadēmiķa A. J. Šegrena (1794–1855) pierakstīto 22 Svētciena pusē lībiešu valodā runājošo dzimtu pēcteču likteni. Izveidoti 15 dzimtu koki, un katrā no tiem rasta saikne ar pēctečiem līdz



Kariņu dzimta ASV (1976. gads).

mūsu dienām. Dzimtu vēsture pierāda, ka liela daļa no tiem vēl arvien dzīvo tieši Salacgrīvas, Limbažu un Alojās novadā.

Pāles muzejā vēl arvien apskatāma arī izstāde "Vidzemes libieši un viņu pēcteci", kas kā ceļojoša izveidota 2009. gadā. Izceļojusi pa Latvijas dažādiem novadiem, pabijusi pat Ventspilī, tagad tā atgriezusies Pālē, kur pamazām krājas materiāli pastāvīgajai ekspozīcijai.

## **PĀRI JŪRAI UZ GOTLANDI**

Uldim Kariņam brīvajā pirmskara Latvijā izdevās dzīvot tikai 11 gadus, jo 1940. gada 17. jūnijā valsti okupēja Padomju Savienības Sarkanā armija, bet 1941. gada 22. jūnijā krievu okupantus nomainīja vācu okupanti – Latvijas teritorijā bija sācies Otrais pasaules karš. Kas notika Salacas krastos, kad 1944. gada vasarā fronte tuvojās Latvijai un varēja atkārtoties "baigais gads"? Tāpat kā citviet, ļaudis gatavojās bēgļu gaitām. Tostarp arī Kariņi. Šīs epizodes plašāk aprakstītas Zelmās Roskes (1903–1988) Zviedrijā publicētajās atmiņās par braucienu no Salacgrīvas uz Gotlandi ar laivu "Atlass", kurā atradās arī Uldis.

"Tā bija Alekša Bērziņa jaunā preču pārvadāšanas laiva, ko viņš bija sācis būvēt pirms kara. (..) karaspēks virzījās uz priekšu, bet laivas motors kavējās. Tā arī to nesagaidījām. Ko darīt bez motora? Bija jāsteidzas, tāpēc no Alekša vecās laivas "Neptūns" tika izņemts vecais dzinējs un iemontēts jaunajā laivā, vārdā "Atlass"."



Lūkojamies tālāk skolotājas Zeltas Roskes atmiņās par šo bīstamo braucienu:

“Armijas atkāpšanās kļuva arvien intensīvāka. Smagie kravas auto ielauza vieglo tiltu pār Salacu. Notika liela drūzmēšanās uz apkārtceļa, kas veda pāri mūra tiltam pie Salacas muižas. Daži kareivji atskrēja pie mūsu laivas un lūdās, lai paņemam līdzī. Viņus noraidīja.

Aizbraukšanas dienā jau no paša rīta uz laivu tika vestas aizbraucēju mantas. Bija atļauts ņemt līdzī, cik vien katrs vēlas. Varēja ņemt diezgan lielus smagumus, jo laivai bija vajadzīgs balasts. Tā nebija būvēta pasažieriem, tāpēc veikalu īpašnieki veda mantu – cukura un citu produktu maisus, ar ko noklāja laivas grīdu. Bija arī lielas kastes no veikaliem. Dažiem braucējiem, radiem un draugiem no tālienes, līdzī bija tikai nelielas pakas.

Mūsu laivai nebija kompasa, nebija kapteiņa, nebija arī buras, ar ko izlidzēties, ja motors vairs nedarbotos. Bet bija jāsteidzas.

Visi jau bijām sakāpuši laivā, bet vēl nebraucām, nogaidījām, lai satumst. Kam bija motorrats, tas rūpējās, lai uzzinātu, cik tālu no mums ir krievi. Tanki jau bija šaipus Mazsalacas, apmēram 40 kilometru attālumā.

...Uz piestātnes tiltiņa stāv daži pavadoņi, arī mana vecā māte ir atnākusi un atnesusi pašas ceptu svaigu rudzu maizi ceļam. Acis man ir sausas. Nekā



Kopā ar Edgaru Ragovski (no labās) skautu kustības aktivitātēs.



Uldis Kariņš. Oļega Zernova foto.



Rasma un Uldis Kariņi Nūdžersijā (70. gadi),



Gotlandē, vietā, kur piestāja "Atlass" (2018. gads).

vairs nav žēl. Noglāstu mātes sirmos matus un atgriezos laivā. Visi klusējam. Tad nodziedam "Dievs, svēti Latviju!" un ieņemam savas vietas. Es palieku sēžam augšā – uz klāja. Ir sestdiena, 1944. gada 23. septembris, kad pulksten pusvienpadsmitos vakarā atstājam Salacas upi un ieslīdam jūrā. Pie skaidrām debesīm mirdz zvaigznes, aiz kokiem parādās mēness. Virs Ainažiem redzama sarkana blāzma, kas kļūst arvien spēcīgāka. Tur kaut kas deg.

Pirmais ceļa posms ir pāri jūras līcim uz Mērsragu Kurzemē. Tur nodomāts palikt dažas dienas, uzzināt, kas notiek Vidzemes jūrmalā, un paveikt to, ko nepaguvām mājās. Ir jā-

sameklē kompass, jāiegādājas audekls un jāpašuj buras. Vecā motora dēļ jāsameklē arī kapteinis. Braucam visu nakti un gandrīz visu nākamo dienu. Nevaram vien sagaidīt krastu. Jūra kļuvusi nemierīga, pūš pretvējš. Daudzus sāk mocīt jūras slimība. Tikai pievakarē ap pulksten septiņiem sasniedzam Mērsragu. Ceļā esam pavadījuši desmit stundas...

Tikai Mērsragā noskaidrojas, ka mūsu ceļa mērķis būs Zviedrija. Kad devos ceļā, klusībā biju nodomājusi palikt Mērsragā, lai drīz vien atgrieztos mājās, jo uz Vāciju braukt negribēju. Tagad biju droša, ka došos visiem līdzi uz Zviedriju. Mērsradnieki saprata, kas mēs par ceļiniekiem, un laipni uzņēma mūs savās mājās, izvaicāja, kas notiek Vidzemes jūrmalā.

No Rīgas ieradās lielle jūras velkoņi "Neptūns" un "Dzintarkrasts", uz tiem bija ceļinieki ar tādu pašu mērķi. Bija arī no Vidzemes vidienes sabraukuši cilvēki, kas gaidīja iespēju tikt pāri jūrai. Visi runāja tikai par Zviedriju, tāpēc arī mūsu





kuģa vīri nolēma stūrēt uz turieni. Pa radio gan ziņoja, ka Zviedrijas valdība brīdinot viņu zemei netuvoties, piekrastē esot mīnu lauki, varot pat apšaudīt, bet Mērsragā mūs drošināja, ka tā ir tikai vāciešu izdoma, lai baidītu bēgļus, daudzi jau esot aizbraukuši un Zviedrijā laipni pieņemti. Mums Vidzemes piekrastē par to nekas nebija zināms, un braukt pāri jūrai likās pārāk tālu un bīstami.

Mērsragā pavadījām trīs darbīgas dienas – katram bija kas darāms. Domādami par pārtikas trūkumu Vācijā, bijām paņēmuši līdzīgi daudz savējās. Aleksim Maurītim līdzīgi bija vesela nokauta govys, cūkas gaļa, desas un vēl daudz kas cits. Arī pārējiem bija svaiga un sālīta gaļa, dzīvas zosis un vistas, sviests spaiņiem. Kādu laiku mēs pārtikas trūkumu neizjustu. Visi, kas bijām uz kuģa, norunājām ar pārtiku dalīties tik ilgi, cik vien tas būs iespējams.

Šais dienās Mērsragā nu tika žāvēta gaļa un zivis, šūtas mugursomas, jo runāja, ka Zviedrijā varēšot kāpt krastā, līdzīgi ņemot tik, cik katrs var panest. Vēlāk uzzinājām, ka tās ir tikai baumas.

Kuģa kompass bija sameklēts un uzstādīts, buru audekls iegādāts un bura pašūta, mastam piestiprināta. Arī kapteinis bija sarunāts, to varēja pat izvēlēties. Mērsraga paziņas nāca palīgā un deva padomus. Mērsragā atradās vācu robežsargu postenis, un vietējie zināja, kā ātrāk darījumus tur nokārtot. Mums bija līdzīgi zoss, speķis un sviests, arī spirts – vācietim ļoti kārojamas lietas, ar tādām dāvanām atļauja izbraukšanai no ostas uz Vāciju tika dabūta viegli un ātri, bez jebkādiem paskaidrojumiem.

Nolēmām tālajā ceļā doties ceturtdien, 28. septembrī. Es paņēmu līdzīgi sauju Latvijas smilts. Pulksten 12.30 sākām braukt. Bija savādi ap sirdi, gandrīz viegli, visu notiekošo pieņēmu kā nenovēršamu. Citas izejas taču nebija...



Uldis Kariņš bērnībā kopā ar vecomammu un māsām (ap 1935. gadu).



Atvadas no Zviedrijas, kopā ar Andreju Straubergu (1959. gads).

Jūra bija pavisam rāma – gluda un spožas saules apmirdzēta. Kādā vietā ilgi stāvējām, gaidīdami draugus, ar kuriem bija norunāts kopā braukt, bet viņu laiva nepienāca. Nevarējām ilgāk kavēties un braucām tālāk. Pret Kolkasragu jau sāka krēsnot. Kad iebraucām lielajā jūrā, bija jau tumšs. Pretī brauca lieli tvaiķoņi un signalizēja. Sāku just satraukumu. Mums tiek nosacīts būt mierīgiem un nekustēties, pieplakt laivai, cik zemu vien iespējams.

Kādu laiku turpinām braukt pa noteikto kuģu ceļu, bet, kad vairs nav saredzamas lielu kuģu signālugunis, mūsu laivā sākas drudzaina rikošanās. Tiek uzvilka lielā burā, un laiva strauji maina virzienu. Mēs dodamies uz rietumiem, uz Zviedriju. Pūš mērens vējš, debesis ir skaidras, mēness pakāpies liels un spožs. Man gan labāk būtu patikusī tumsa, jo laiva ar lielo buru liekas baiga un izaicinoša. Visu nakti nevaru aizmigt, sēžu un skatos zvaigznēs. Arī domāt neko nevaru. Bailes no lielajiem kuģiem ir izgaisušas, ir kļuvuš vieglāk ap sirdi. Mēs turpinām lēni slidēt uz priekšu.

Braucam visu nākamo dienu, motoram nav jaudas, un tas reizēm pārstāj darboties. Šis tas ir jāpielabo, jāsalāpa, dažā caurule tiek aptīta ar leikoplasta lenti, jo citu līdzekļu nav. Pienāk vakars. Mūs pavada kajijas, un dzird runājam, ka tuvumā vajagot būt zemei, bet mēs to vēl nevaram saskatīt. Atkal pienāk nakts, sāk celties vējš un pamazām pieņemas stiprumā. Nevaram sagaidīt rītu, arī krastu neredzam, visapkārt tikai vēja sakulti viļņi. Mūs laivu zvalsta un mē-tā, motors beidzot apstājas pavisam un vairs nav iedarbināms. Mastā raustās



tikai mazā bura. Sākam baiļoties, ka vētra varētu mūs aizdzīt atpakaļ uz Igaunijas salām, jo tā kļūst arvien spēcīgāka. Beidzot tālu rietumos ieraugām uguntiņu – bākas gaismu, un dodamies turp, bet mums ir grūti tikt uz priekšu, jo pūš pretvējš. Ritausmā tālumā ieraugām salu. Paiet daudzas stundas, līdz iebraucam mazā līcīti. Tur aizvējā dabūjam patvērumu. Sala izskatās neapdzīvota, redzam tikai bāku un daudz krastā izvilktu mazu laivu. Malā piebraukt nevaram, jo ir par seklu. Caur skaidro ūdeni redzams baltu smilšu klātais jūras dibens. Ir 30. septembris, mēs esam ceļā jau veselu nedēļu.

Esam nokļuvuši līdz Zviedrijas salai Gotska Sandēne, latviski tas būtu Gotu smilšu sala. Tātad Gotlandes salai esam pabraukuši garām, tas bija tur, kur mūs aplidoja kajjas. Ne-tālu no mums līcī līgojas maza jahta ar Latvijas karogu. Uz tās redzami divi cilvēki – vīrietis un sieviete. Vēlāk dabūjam zināt, ka tur notikusi traģēdija: trešais braucējs, vīrietis, iekritis jūrā un tur palicis. Arī tie ir latviešu bēgļi.



Iesvētības Kalmaras pilī (1948. gads).

Šai līcī nu gribam nogaidīt, lai pāriet vētra, un pēc tam doties tālāk uz Stokholmu. Tā domā laivas vadītāji, bet vēlāk tomēr notiek citādi. Jau pēc dažām stundām redzam tuvojamius motorkuģi ar Zviedrijas karogu. Mūsu laivā ir daudz dažādu ieroču – šautenes, medību bises, rokas granātas, munīcija, lai aizstāvētos, ja tas būtu vajadzīgs. Viss minētais nu tiek steigā mests jūrā, lai nerastos nekādi sarežģījumi. Tas tiek darīts tā, lai no krasta nevarētu redzēt. Drīz pie mums ierodas ierēdņi. Mūsu Aleksis Maurītis, ilgi būdams jūrnieks, prot runāt zviedriski un var dot vajadzīgos paskaidrojumus. Zviedru kuģis ir ieradies no militārās bāzes Gotlandē pēc 117 igauņu bēgļiem, kuri no savām salām ir atairējušies šurp mazajās laivās. Mūsu laivu zviedri paņems tauvā un aizvilks uz Forēsundu Gotlandē. Tie no mums, kas vēlas, var pārsēsties uz viņu kuģa, bet tādu nav, gribam palikt visi kopā. Zviedru ierēdņi ir ļoti laipni, un tas mūs nomierina un dod drosmi.

Aiz līča garā raga ir redzama balti bangojošā jūra, kur ūdens vārās kā milzīgā katlā. Tomēr kuģis mūs paņem tauvā, un tad sākas mūsu ceļojuma baigākais posms. Sievietes, bērni, visi, kas vēlas, saiet laivas tā saucamajā rūmē, jo tuvojās vakars. Visu laiku sēdējusi uz klāja, jūras vilņošanās panesdama, kopā ar dažiem citiem palieku augšā. Uzvelku lietusmēteli un uzmaucu ādas cepuri, lai nesaltu.



Nevēlos sēdēt leļā tumsā un justies ieslēgta, gribu sēdēt svaigā gaisā un redzēt jūru. Gribu palikt zem debesīm, cik ilgi vien iespējams. Saule noriet, un debesis krāsojas sarkanas, ir redzama varavīksne. Jūras ūdens ir tumšs, pilnīgi melns pret sarkanajām debesīm. Vētra, viļņi kā kalni – tādu jūru nekad neesmu redzējusī. Skats ir varens un reizē baigs. Mūsu laiva slīd no viļņu kalniem leļā un atkal ceļas augšā. Vētra pieņemas spēkā, un man ir jāpieturas pie masta tauvām. Pāri sāk gāzties ūdens šaltis. Lai nekļūtu pavisam slapja, pa mazo lūku, kas pārsegta



Daiļo kāju konkursā (ar 2. nr.).

ar brezentu, ielienu zem klāļa tumsā. Tur cilvēki sēž, saspiedušies cits pie cita, vai guļ, izstiepušies uz maisiem. Dažiem piemetusies jūras slimība. Gaiss ir smacīgs un neļabi ož. Tuvumā nav brīvas vietas, un es saploku turpat zem lūkas. Cik viļņu šaltis nāk pāri laivai, tik strūklu nolīst pār mani. Abi ar Artūru esam pavisam slapji, bet nesalstam, jo cilvēku elpa ir sasildījusi telpu. Mūsu Dzintars, kam trīspadsmit gadu, kopā ar citiem puikām nolīdis tālāk. Laiva sāk zvalstīties arvien vairāk un vairāk, un ūdens pludo man pāri. Pārvācos pie gulošajiem telpas dibenā. Ir nakts, tumsa, vētra un cilvēku smagā elpa. Liekas, ka ceļam nekad nebūs gala. Iededzinām sveci, un nu kļūst labāk ap dūšu. Taču tad sajūtam, ka laiva arvien vairāk sāk šķiebties uz vieniem sāniem. Bērni sāk raudāt un sievietes uztraukties. Daži kliedz, liekas, ka gals ir klāt, jo sveces gaismā izskatās, ka ūdens jau gāžas pāri laivas malai. Augšā uz klāļa ir dzirdama rosība, steidzīgi soļi un uztrauktas vīriešu balsis. Visvairāk dzirdama mūsu Alekša Mauriša balss, jo viņš izriko citus. Mēs saspiežamies laivas vienā pusē, lai tā iztaisnotos. Dzirdam, ka vīri grib dot velkonim SOS signālu, lai tas samazinātu ātrumu, jo baidās, ka viļņi var salauzt mūsu laivas priekšgalu. IZRādās, ka klāļa krava ir saslidējusi uz laivas vieniem sāniem, tā tagad tiek pārvietota. Daļa mantu ir iekritusi jūrā. Kad laivas līdzsvars ir atgūts, cilvēki nomierinās.

Tā, cīnīdamies ar vētru un viļņiem, mēs apmēram pēc desmit stundām iebraucām Forēsundā Gotlandē. Krastā mūs sagaidīja sanitāri un žēlsirdīgās māšas. Viena no viņām man palīdzēja izkāpt. Kad sāku raudāt, viņa vāciski mani mierināja, sacīdama, lai neraudot, nu jau viss esot labi! Nebiju gulējusi trīs dien-naktis, un lielais sasprindzinājums, kas visu laiku bija turējis mani mierīgu, nu izlija asaru straumē.



Visus atbraucējus veda uz telpām, kur mūs sagaidīja ar karstu šokolādi un sviestmaizi. Izdalīja arī veļu, lai varētu pārmainīt samirkušo. Mazos bērnus nomazgāja un apkopa. Par katru no mums rūpējās ar lielu laipnību, nedzirdējām neviena neiecietīga vārda. Tas bija militāro jūrnieku nams, kur kādā ļoti lielā telpā uz grīdas



Uldis Kariņš (vidū) Kalmarā (50. gadu vidus).

bija saliktas salmu kaudzes. Tur, salmos, bija mūsu guļvietas. Bez mums lielajā telpā bija arī visi sabraukušie igauņi. Kad bijām izklājuši samirkušās drēbes žūšanai, es iekritu salmos un aizmigu. Brauciens no Mērsragā līdz Forēsundai pavisam bija iildzis 60 stundas, šajā laikā nebiju acis aizvērusi. Gulēju cietu miegu, līdz lielajā, ļaužu pilnajā telpā sākās kustība – cilvēki stājās rindā uz labierīcībām un mazgāšanos.

Mēs dabūjām siltas brokastis, pusdienas un vakariņas. Viss bija ļoti labi noorganizēts. Mūs reģistrēja un izsniedza pagaidu apliecības jeb vīzas. Tika nokārtotas arī muitas formalitātes, un personīgo bagāžu no kuģa pārnesa uz telpām. Visu nākamo dienu atpūtāmies.

...Igauņu jau tā ir daudz, bet iebrauc vēl un vēl. Ir ieradies arī lielais jūras velkonis "Neptūns", ar kuru bijām kopā Mērsragā, ar to atbraukuši 45 latvieši. Otrs kuģis – "Dzintarkrasts", kas arī piestāja Mērsragā, bija izbraucis reizē ar "Neptūnu", bet tam nav laimējies – laikam vācieši aizturējuši un nosūtījuši atpakaļ.

Otrdien, 3. oktobrī, mums mantas ir jānovieto noliktavā un jābrauc uz Visbiju. Aizeju uz ostmalu, lai pēdējo reizi palūkotos uz mūsu bēgļu laivu, jo tā ir jāatstāj Forēsundā. Pie laivas sanākuši pašu ļaudis un daži atbraucēji no "Neptūna", kuri stāsta, ka "Dzintarkrasts" jūrā no viņu kuģa atpalicis un pēc tam vairs nav redzēts.

Tur ieraugu arī Mariju un Arvīdu Lipsbergus, kurus pārveduši Sāmsalas zvejnieki. Marija sēž kā paralizēta. Viņu mazā zvejas motorlaiva lielajā vētrā dzīta atpakaļ, pie Sāmsalas sēkļiem piesmēlusies un apgāzusies, no braucējiem izglābušies tikai viņi divi. Marijas vīrs Džonis un Arvīda sieva ar dēlu palikuši jūrā. Marija, peldēdama un brizdama, līdzī vilkdama pusdzīvo Arvīdu, tikusi līdz krastam un pakritusi smiltīs, tur viņus atraduši Sāmsalas zvejnieki.

Vakarā esam sakravājušies braucienam uz Visbiju. Sievietes un bērnus ved autobusā, vīriešiem jāsež vajējās kravas mašīnās. Autobuss ir liels un spoži apgaismots, katram braucējam sēdvietā. Līdz Visbijai ir ap 50 kilometru, bet ārā ir



tumšs un apkārtni nedabūjam apskatīt. Ap desmitiem vakarā izkāpjām mežā. Deg daudz ugunsroku, redzamas lielas teltis. Katrā teltī ievieto ap divdesmit cilvēku. Domājam, kā gan varēsīm pavadīt vēso nakti šādā teltī? Bažas izgaist, kad ieraugu telts vidū čuguna krāsniņu, bet gar malām – biezu salmu kārtu. Guļam visi riņķī ar kājām pret telts vidu un krāsniņu, pa kuru nakts vidū rūpējas kareivis, lai tā visu laiku būtu silta...

No rīta pamostoties jutos labi izgulējusies. Laukumā bija gari galdi, aplāti ar baltiem papīra galdautiem, maltīšu reizēs tur gājām mieloties. Tūliņ pēc brokastīm visiem vīriešiem bija jādodas uz pirti, kā smējāmieši – atutoties, pēc tam arī sievietēm un bērniem. Pirts bija vairākās kopā savienotās teltīs, tur bija silti un jauki, va-



Uldis Kariņš (trešais no kreisās) ELJA kongresā.

rējām labi nomazgāties. Tur mūs arī atutoja – matos ieberzēja kādu šķidrumu, no kura dažām dāmām ar ūdeņraža pārskābi balinātie mati ieguva burkāna nokrāsu. Pēc pirts veselības pārbaudei tika paņemtas asinis, arī kakla proves. Kad bēgļu apkopšana bija galā, mums bija jābrauc tālāk uz Visbiju.

Tur mūs novietoja baptistu baznīcā. Gulējām uz grīdas salmos. Mēs izvēlējāmies guļvietas augšā balkonā, no turienes varējām labi pārskatīt visu, kas notiek lejā. Staigāt pa pilsētu uz savu roku mums bija noliegts, un mēs to arī ievērojām. Tikai puikām bija savas darišanas, tiem vajadzēja satīkties ar zviedru zēniem, lai varētu kaut ko iemainīt un dabūt zviedru kronas.

Pēc tam mums bija jāpāriet uz kādu tukšu fabriku, kur lielā telpā mums viesiem, kas atbraucām ar vienu laivu, bija ierīkotas gultas – salikti salmu matračī ar bieziem papīra palagiem un segām. Visu laiku bijām vērtījušies pa vaļējiem salmiem, nu beidzot varējām atlaisties gultās.

Zviedri bija saziedojuši daudz drēbju, veļas un apavu, varējām izvēlēties, ko nu kuram vajadzēja. Uz maltītēm bija jāiet noteiktā laikā grupās, tās tika pasniegtas kādā lielā dārza paviljonā. Tur drūzmējās tūkstošiem bēgļu, no kuriem vairākums bija igauņi. Visi tikām pacienāti un apgādāti.

Visbijā nodzīvojām apmēram trīs nedēļas, tur satiku arī paziņas no Vidzemes jūrmalas. Tad pienāca laiks braukt uz cietzemi. Latviešus sadalīja trīs lielās grupās, katrā pa simtam."

Turpina Ingrīda Kariņa-Bērziņa: "Tā mani vecāki dzīvoja Stokholmā un astoņus gadus gaidīja uz iebraukšanas atļauju Amerikā, jo pēc Zviedrijas latviešu



leģionāru izdošanas Padomju Savienībai vectēvs domāja, ka Zviedrija nav droša. Tāpēc viņš pirmais pieteicās uz Amerikas vīzu kopā ar manu omammu, tad mans tēvs pieteicās un abas tēva māsas. Tātad viņi visi līdz 1961. gadam bija aizbraukuši, bet ne kopā.”

## UZ AMERIKU!

Tieši tā 1958. gada “Jaunās Gaitas” 16. numurā (jūlijs/augusts) tiek rakstīts par Uldi Kariņu: “Zviedrijas Latviešu jaunatnes sadarbības komitejas bijušais vicepriekšsēdis Uldis Kariņš kopā ar savu Māru jūlija vidū devās pa vikingu, revolucionāru un Smolandes sīkzemnieku pēdām okeānā – uz Jauno pasauli.”

Mūsu sarunbiedru palicēji raksturo ar dziļu pietāti: “Uldis ir jāpazīst, lai viņu novērtētu pareizi, lai saskatītu viņā tās lielās sabiedriskā darba darītāja dotības, cilvēcīgo ideālismu un darba gribu, kas raksturo viņu un viņa devumu Zviedrijas latviešu saimei. Bez viņa jaunatnes darbam būtu daudz kā trūcis. Aktīvs JKS (Jaunatnes sadarbības komitejas) loceklis, viņš ne tikvien kā ar visu sirdi iesaistījās Jaunatnes dienu organizēšanā, bet atrada laiku, lai atkal uzvestu uz ceļa uz laiku apsikušo skautu kustību: viņa nopelns – Stokholmas spriganais mazskautu pulciņš. Uldis vienmēr arī saprata, ka jaunatnes darbošanās nevar izbeigties ar gadskārtējām Jaunatnes dienām un kongresiem – ir jāskatās tālāk, jāliek skanēt pasaulē latviešu jaunatnes domām un gribai, ir jaunatnes vārdā jāsauc uz priekšu arī visa sabiedrība.” (“Jaunā Gaita”, 1958).

Un atkal Ingrīda: “Esmu dzimusi 1971. gadā Pēteros, un esmu dzimusi ļoti neparastā latviešu ģimenē. Neparastā tāpēc, ka mans tēvs ar abām māsām un vecākiem visi bija kopā vienā Amerikas mazpilsētā. Viņi visi bija bijuši kopā bēgļu gaitās Zviedrijā un pēc tam visi nonāca vienā vietā Vilmingtonā, Delavērā.”

Uldis Kariņš aktīvi iesaistījies turienes sabiedriskajā un kultūras dzīvē, par ko Ingrīda vēl šobrīd saka pateicības vārdus: “Tā es uzaugu Vilmingtonā. Mums pat bija pašiem sava teātra kopa, kurā mans tētis bija režisors un mamma aktrise, un tikai gadiem paejot to novērtē, cik tas patiesībā bija skaisti. Dzīve bija daudzšķautnaina.”

Šoreiz mūsu saruna politiku neskar, neraugoties uz to, ka 1964. gadā dzimušais Ingrīdas brālis Arturs Krišjānis Kariņš ir premjers un tēvs Uldis ar dēlu patiesi lepojas. Latvietības gēns Kariņu dzimtā ir pamatīgi pārmantots, un laikrakstam “Latvietis” 2016. gada 14. jūnijā Krišjānis Kariņš saka: “Es vēl labi atceros savu un sievas 1997. gada sarunu. Mēs bijām apprecējušies un sākām domāt par bērniem. Mēs sapratām, ka gribam, lai mūsu bērni uzaug par latviešiem. Bet mēs zinājām, ka, ja paliksim Amerikā, tad tas būs gandrīz neiespējami, jo visi viņu draugi, skolas un studiju biedri būs amerikāņi. Tavs bērns būs viens kā pirksts. Tikai šeit ir tā vieta, kur bērns var uzaugt par latvieti. Te nav jāpūlas, lai bērns būtu latvietis.”■

Gints Šmanis



# INŽENIERIS UN ZINĀTNIEKŠ, KURŠ IZGLĀBA TŪKSTOŠIEM JŪRNIEKU DZĪVĪBU

**Daudzu gadsimtu garumā jau no seniem laikiem piekrastes rajonos bīstamās un kuģošanai svarīgās vietās tika dedzinātas ugunis. Tika izdomātas un celtas konstrukcijas, lai uguns paceltu iespējami augstāk un tās būtu tālāk un labāk saredzamas jebkuros laika apstākļos. Ar laiku cilvēki šīs celtnes dažādās valodās sāka saukt par gaismas torņiem, gaismām krastā vai bākām. Nosaukumi bija dažādi, bet jēga viena un tā pati. Taču tikai 19. gs. sākumā tika radīta pilnīgi jauna, spēcīga un tālu gaismas staru radoša iekārta, kuras autors bija izcilais franču zinātnieks un inženieris Ogistēns Žans Frenels.**

## PIRMĀ BIJA KORDUĀNAS BĀKA FRANCIJAS PIEKRASTĒ

Žirondas upes ietekas vietā, kur straumes tecējums satiekas ar slavenajiem un vētrainajiem Biskajas līča ūdeņiem, atrodas Francijas vecākā vēl darbībā esošā Korduānas bāka. To 1583. gadā licis celt Francijas karalis Henrijs III, tā pabeigta 1610. gadā. Darbā bijuši iesaistīti 200 strādnieku, lai uzbūvētu stabilu bākas pamatu, tikuši iedzīti 2000 pāļi. Kad bāka pabeigta, gaisma iedegta apmēram 49 metru augstumā un bijusi saredzama piecu sešu jūras jūdžu tālumā.

Zināms, ka pirmie nelielie koka ugunstorņi kuģu ceļa iezīmēšanai šeit atradušies jau ap 880. gadu. Uz nelielas saliņas septiņu kilometru attālumā no krasta atradusies arī maza kapela, kur dzīvojis mūks vientuļnieks, kurš dedzinājis signāluguni kuģiem. Zināms, ka par šo ceļu norādi jau tolaik garāmbraucošo kuģu kapteiņiem bija jāmaksā divu sudraba monētu nodeva. 16. gs. sākumā pēdējais no koka torņiem uz saliņas gāja postā, un tas apdraudēja slaveno Bordo vīnu tirdzniecību un eksportu, tirdzniecības kuģu drošību šajā kuģošanai bīstamajā un sarežģītajā vietā. Cik kuģu un jūrnieku šeit gājis bojā vētru un bīstamo sēkļu dēļ, neviens nav spējis saskaitīt. Tāpēc karalis toreiz pieņēmis lēmumu, ka te jāceļ pamatīga akmens bāka, kura, vairākkārt pārbūvēta, darbojas vēl līdz mūsdienām.

Tiesa, sākumā bākas tornis bijis zemāks nekā šobrīd, tādēļ jūrnieki želojušies, ka uguns ir slikti saskatāma un nepietiekami stipra. Tornī paaugstināja un bākas gaismu pacēla 60 metru augstumā, esošo gaismas sistēmu nomainīja ar jaunu eļļas gaismas aparātu, kurā izmantoja kopā sajauktus vaļu taukus,

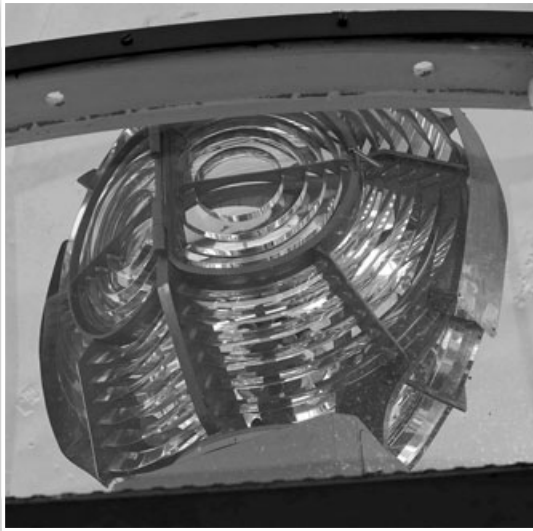




olīvu un rapšu eļļu. Taču arī šie uzlabojumi nebija pietiekami, tāpēc nācās meklēt jaunus, līdz tam nestaigātus ceļus. Tuvojās jaunā franču inženiera un zinātnieka Ogistēna Žana Freneļa zvaigžņu stunda! Viņa veiktie pētījumi optikas jomā, kuri skāra gaismas difrakciju, interferenci un polarizāciju, ļāva izveidot pilnīgi jaunu optisku gaismas aparātu bāku un navigācijas gaismu vajadzībām. Jaunās iekārtas vienkāršotā valodā sauca par Freneļa lēcām, un tās gaismas avota radītos starus apkopoja horizontālā plaknē, raidot tālāk koncentrētos un stipros gaismas staru kūļos.

1823. gadā Korduānas bākā uzstādītais pirmais Freneļa lēcu rotējošais gaismas aparāts deva lieliskus rezultātus, un sākās šo iekārtu uzvaras gājiens bāku gaismas sistēmu uzlabošanā. Rapšu eļļas padevi uz gaismekli šajā bākā nodrošināja un stiprināja ar īpaša eļļas sūkņa palīdzību. Pēc šiem uzlabojumiem jūrasbraucēji vairs nesūdžējās, ka bākas uguns ir grūti saskatāma vai neskaidra. Kuģošana bīstamo Žirondas upes sēkļu rajonā kļuva krietni drošāka.

Arī tagad Korduānas bākas gaisma atrodas 60 metru augstumā virs jūras līmeņa un ir saskatāma 22 jūras jūdžu (41 km) tālumā. Bāka ir savdabīgs pasaules mēroga vēstures, kultūras un tehnikas piemineklis un tūrisma objekts.



Kepu bāka.





Kriņģis Morskas bāka.



Pakri pussalas bāka Igaunijā.

## OGISTĒNS ŽANS FRENELS (1788–1827)

Šo izcilo franču inženieri un zinātnieku nereti dēvē par cilvēku, kurš izglābis tūkstošiem kuģu un jūrnieku dzīvību. Un pavisam droši var apgalvot, ka tas teikts ar cieņu un bez pārspilējuma. Viņš piedzima Normandijā. Zināms, ka viņa tēvs bija arhitekts, bet māte – pazīstamā rakstnieka Prospēra Merimē māsiņa. Mazajam Žanam humanitāras lietas gan neizrādījās tuvas un interesantas esam, viņa stiprā pusē bija matemātika. Vispirms viņš mācījās Politehniskajā skolā, tad Tiltu un ceļu skolā Parīzē. Pēc tās pabeigšanas Frenels strādā inženiera darbu. Viņu aizrauj gaismas daba un tās optisko parādību pētīšana, tajā viņš ar laiku sasniedz atzīstamus panākumus. Kaut arī Frenels bija vienpatis un dzīvoja visai trūcīgos apstākļos, tas viņu ne kavēja veikt dažādus eksperimentus. Iekārtas šādām vajadzībām viņš izgatavoja pats no pieejamām lietām un priekšmetiem. Pētījumi un atklājumi, ko veica zinātnieks, ievirzīja fiziku un optiku gluži jaunā attīstības spirālē, un tas bija milzīgs solis uz priekšu tā laika zinātnes attīstībā. Kaut arī citi diži zinātnieki tobrīd spīdēja spožāk pasaules zinātnieku zvaigznājā, Frenelja mantojums praktiskas izmantošanas un lietderības dēļ ļoti pārliecinoši ir nonācis līdz mūsdienām. Un vislielāko slavu un ievēribu viņam radīja tieši panākumi jūrniecības jeb bāku gaismas iekārtu jomā. Tagad viņa vārds iekļauts Francijas izcilāko zinātnieku

sarakstā. Diemžēl viņa dzīvi pārāgrī aprāva tuberkuloze. Pēc nāves viņš guldīts Perlašēzas kapsētā Parīzē.



## FRENEĻA MANTOJUMS

Vēl joprojām daudzu bāku laternās, tumsai iestājoties, sāk darboties rotējoši gaismas agregāti, kas aprīkoti ar Freneļa lēcu sistēmām. Neko jaunāku un ģeniālāku neviens vēl joprojām nav izgudrojis, gaismas kustības optiskie likumi ir palikuši nemainīgi. Tiesa, mēs esam iemācījušies izveidot mazākus, spilgtākus, spēcīgākus un daudz taupīgākus gaismas avotus un ar tiem pamazām aizstājam senās gaismas iekārtas. Tomēr Freneļa lēcu sistēmas un uz šiem principiem balstītas optiskās iekārtas joprojām ir mūsu ikdienas sastāvdaļas, sākot no ielu luksoforu signālugunīm un beidzot ar modernu automašīnu un pat lidmašīnu gaismas sistēmām. Visur tur, kur gaisma jākoncentrē noteiktā virzienā, mēs joprojām izmantojam Freneļa izstrādātos principus. Pat vismodernākajos "Nikon" un "Canon" sistēmas fotoaparātu zūmobjektīvos tiek izmantotas Freneļa lēcas, tā padarot objektīvus mazākus un vieglākus. Freneļa lēcu idejas redzamas modernajās foto zibspuldzēs, videoprojektoros, pat šķidro kristālu LCD iekārtās un supermodernajās viedajās ierīcēs. Arī saules kolektoros un saules enerģijas uztvērējos un pārveidotājos neiztikt bez Freneļa lēcām. Mēs joprojām plaši izmantojam ģeniālā franču zinātnieka izgudrojumu un pētījumu rezultātus.



Hēlas zemesstrēles bāka.

Kur tad slēpās Freneļa izdomas ģenialitāte? Frenels savu unikālo lēcu radija, pamatojoties uz šķietami vienkāršu ģeometriskās optikas principu – kad gaismas stars no vienas vides ieiet citā, tas maina virzienu. Zinātnieks radija pilnīgi jaunu lēcas koncepciju, tā vairs nebija liela, smaga un grūti pagatavojama. To aizstāja daudzu fragmentāru segmentu kopums, kurš visu gaismas ķermeņa izstaroto gaismu koncentrēja vienā noteiktā virzienā, tā iegūstot spēcīgu un koncentrētu gaismas staru. Un tāds sniedzās jūras tālēs daudz tālāk nekā visas iepriekšējās bāku gaismas iekārtas. Šai Freneļa idejai uzreiz ātri radās ideāls praktisks pielietojums.

Atgriežoties pie Korduānas bākas, jāteic, ka 1822. gadā, gadu pirms Freneļa lēcas aparāta uzstādīšanas bākā, iekārta tika izmēģināta Parīzes pašā centrā.

Bākas gaismas aparāts tika testēts, novietojot to Triumfa arkas virsotnē. Pārbaudē piedalījās pats karalis un arī izgudrotājs. Testa rezultāti bijuši



Freneļa lēcas eksemplārs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

teicami – uguns bijusi saredzama 32 kilometru attālumā. Tiem laikiem lielisks rezultāts! Gan izgudrotājs, gan Francijas karalis palikuši apmierināti.

## **KUR APSKATĪT FRENEĻA LĒCU?**

Lai bāku gaismu iekārtu ražošanu sistematizētu un arī zināmā veidā standartizētu, tika izveidotas sešas Freneļa

lēcu klases, kurās iekārtu diametrs svārstījās no nepilna pusmetra līdz pat 2,6 metriem. Pēc vajadzības katrai bākai pielāgoja attiecīga lieluma Freneļa lēcu sistēmu. Bija gadījumi, kad tika izgatavotas specifiskas un ļoti lielas lēcu sistēmas. Tā zināms, ka viena no visu laiku lielākajām lēcu sistēmām ierīkota bākā Havaju salās. Konstrukcija bija 3,7 metrus augsta un sastāvēja no vairāk nekā 1000 atsevišķiem prizmas veida segmentiem.

Šobrīd lielisku Freneļa lēcas eksemplāru var aplūkot Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja jūrniecības vēsturei veltītajā ekspozīcijas daļā. Nedaudz mazākas lēcu sistēmas redzamas Ovišu bākas pakājē iekārtotajā vēsturiskajā ekspozīcijā, kas stāsta par Latvijas bākām. Tajās bākās, kuras pie mums pieejamas un atvērtas tūrismam, Freneļa gaismas aparāti vairs nav saglabājušies, tur darbojas modernas un jaunas gaismas iekārtas. Lielisks Freneļa lēcu aparāts saglabājies un joprojām darbojas Pakri pussalas bākā Igaunijā. Arī Igaunijas un Baltijas jūras visvecākā vēl darbībā esošā Hījumā salas Kepu bāka ir aprīkota ar Freneļa aparātu, un tūristiem tas labi saskatāms caur laternas stiklu. Tāpat Polijas Gdaņskas ostas vecā bāka, Hēlas zemesstrēles bāka un uz Baltijas sēres esošā Kriņicas Morskas bāka aprīkotas ar šiem vēsturiskajiem gaismas aparātiem un pieejamas tūristiem. Un tās nebūt nav vienīgās šādas bākas Eiropā. Pilnīgi droši var teikt, ka franču inženiera Ogistēna Žila Frenela veidotās bāku gaismu sistēmas turpina rādīt drošu ceļu pasaules jūrniekiem un kuģiem arī 21. gadsimtā. ■

Normunds Smaljniskis



# ALEKSANDRS TIZIKS. NO JUNGAS LĪDZ KAPTEINIM

**Pieredzējušo jūrnieku un jūrniecības darbinieku atmiņas – rūpīgi vāktas, ikdienas steigā pierakstītas, apkopotas un nodotas vērtējumam. Cik daudz varam tām uzticēties, balstīties uz tajās aprakstītajiem notikumiem, faktiem, cilvēku dzīves gājumu? Ne velti franču rakstnieks, avīzes “Le Figaro” direktors Žans d’Orme-sons savā laikā rakstīja, ka pat atmiņas nav nekas cits kā sava veida iztēle, kas balstās uz realitāti un ko bloķē vēsture. Vēl viņš min, ka ikviens rada pats savu vēsturi un ikviens izgudro savu realitāti. Tās patiens atspoguļojums ir atkarīgs no katra cilvēka rakstura īpašībām, cik godprātīgi viņš izturas pret dzīves laikā piedzīvoto, ko noklusē un ko nepamatoti izceļ. Laikā, kad no mums aiziet vecie jūrnieki, katrs iepriekš pierakstītais viņu dzīves fragments vispirms rada mums ieskatu par tā laika latviešu jūrniekiem, viņu iespēto un padarīto. Atmiņas ir kā pavedieni, kas dažkārt saista kopā un apstiprina neapstrīdamus, dokumentētus faktus, vai arī ir ilūzija, kas radusies katra priekšstats kā neapšaubāma lieta. Jūrnieku pierakstīto atmiņu klades šķirstot, ik reizi jāatceras tajās pierakstīto notikumu un parādību subjektīvisms, bet vienlaikus tā ir arī vērtība, kas parāda, kā katrs autors tā vai citādi attiecas pret paša aprakstītajiem notikumiem daudzu gadu garumā un kādos apstākļos ritējusi paša jūrnieka dzīve.**

Šāds atmiņu krājējs un pierakstītājs bija Aleksandrs Tiziks, kurš pirms pārdesmit gadiem bija biežs viesis Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā un sniedza nelielu ieskatu savā dzīves gājumā. Dzimis ainažnieks, pēc tautības igauņi, pasaulē nācis 1930. gada 26. februārī. Viņš pārstāv to pēckara jaunatni, kura jūrnieka arodu apguva Vecmīlgrāvja jungu skolā. Savas dzīves gaitas un atmiņas pierakstījis klādēs, muzeja krātuvē tagad glabājas vairāki desmiti viņa dāvinātu fotogrāfiju no paša jaunības gaitām, mācībām jungu skolā, tālajiem braucieniem jūrās un okeānos. Dzīves gaitu fiksācija pierakstos sākusies jau tālajā 1946. gadā un turpinājusies visu darba mūžu, kā arī pensijas gados. Lai arī apraksti glabājušies drošās vietās, pat seifā, tomēr ik pa brīdim par to eksistenci atgādinājušas drošības iestādes, kurām tapis zināms par Aleksandra Tizika, viņuprāt, aizdomīgo aizraušanos. Par to arī padomju laikā ne reizi vien ticis izsaukts un pratināts. Bija jāuzrāda arī atmiņu pieraksti. Šāda veida kontrole bijusi padomju varas gados nepārtraukta.



Rīgas zvejniecības jūrskolas kursants A. Tiziks.

Vēl padomju drošības iestāžu pārstāvjiem aizdomīgi licies, ka Aleksandrs cītīgi mācījies angļu valodu, kas, no vienas puses, ir pilnīgi nepieciešama jūrniecei kā starptautiski atzīta saziņas valoda, bet, no otras puses, tās teicama pārzināšana rosināja aizdomas par iespējamu bēgšanu uz ārzemēm, it sevišķi, ja tajās atradās aizdomās turamā jūrniece. Te jāpiebilst, ka Personāla dokumentu valsts arhīvā, pāršķirstot tālbraucēju kapteiņu, kuģu mehāniķu personas lietas, iepretim ailītei “svešvalodu zināšanas” parasti krievu valodā lasāms “angļu valoda” un standartfrāze “ar vārdnīcas palīdzību”, kas lielāko tiesu nozīmēja to, ka persona zināja tikai pašus nepieciešamākos vārdus, sadzīviskus izteicienus šajā valodā, bet nebūt neliecināja par tās pilnīgu apguvi, kas nepieciešama ikdienas darbā. Pilnīga svešvalodu, it sevišķi vairāku, apguve, lai arī kāda tā būtu, nebija vēlama. Atmiņu pierakstus pēc tēmām var iedalīt paša dzīves aprakstos, rakstos par ievērojamākajiem kuģu kapteiņiem, mehāniķiem un citiem jūrnieceības darbiniekiem, ar kuriem A. Tiziks ticis un strādājis kopā savas dzīves laikā. Tāpat aprakstītas kuģu gaitas, ar kuriem viņš devies tālās zvejas ekspedīcijās vai tepat piekrastes braucienos. Atsevišķa tēma bija nepārtrauktā padomju drošības iestāžu uzraudzība. A. Tizika rados bija emigrants – vectēva brālis, kurš 20. gs. 30. gados brauca uz tirdzniecības kuģiem un no 1933. gada dzīvoja Dānijā, Helsingēras pilsētā. Tāpēc arī Aleksandram tika izsniegta vīza, kas liedza ieeju ārzemju ostās, un realitātē vēlāk tas radīja sarežģījumus, it sevišķi tālās zvejas ekspedīciju laikā.

Atmiņu pierakstu pirmajā lappusē paša autora rakstītajā piezīmē teikts, ka viņš strādājis savā jūrnieceības profesijā 42 gadus, 8 mēnešus un 23 dienas no agras jaunības līdz pensijai, kurā devies 2002. gada 28. novembrī. Pirmajā lappusē uzrakstīta jungu skolas himna, kas, pēc paša vārdiem, radīta 1945. gadā. Himnas vārdu un melodijas autors palicis nezināms, bet melodiju Aleksandrs nodungoja mūsu pirmajā tikšanās reizē. Vecmīlgrāvja jungu skolas absolventi



bieži vasarās, augustā, tikās salidojumos, dziedāja savu himnu un dalījās atmiņās. Šo kopāsanākšanu iniciators un organizētājs bija Vladislavs Buklovskis, kurš pats strādāja par mācībspēku jungu skolā un pagājušā gadsimta 80. gados Rīgā, Vecāķu rajona "Skanstinieku" mājās bija izveidojis toreizējā zvejnieku kolhoza "9. maijs" sabiedrisko muzeju, kuru arī man bija izdevība apmeklēt. Te arī notika iepriekšminētie salidojumi. Tajos aktīvi piedalījās arī visiem pazīstamais Hugo Legzdīņš. 2002. gada sanākšanas reizē V. Buklovskis vēlreiz mudinājis Aleksandru fiksēt savas atmiņas, ko viņš arī turpinājis darīt. Daļa šo atmiņu nodota rakstniekam Egonam Līvam, vēl A. Tizika dzīves ceļa pieraksti padomju laikā tika nodoti V. Lāča memoriālajam muzejam, kad tur par vecāko zinātnisko līdzstrādnieku strādāja tolaik ievērojamais kultūras darbinieks Voldemārs Kalpiņš.

Kā atceras atmiņu pierakstu autors, viņa dzimtā bijuši ar jūru saistīti cilvēki. Paša brālis Rolands 1953. gadā absolvējis Rīgas zvejniecības jūrskolu, pēc tam 1956. gadā Odesas jūrskolu kuģu mehāniķu specialitātē. Strādājis uz vidējiem zvejas traleriem, devies tāljūras zvejas ekspedīcijās Atlantijas un Klusajā okeānā. Pēc A. Tizika vārdiem, viņš pārāk labi zinājis angļu valodu, kas bijis iemesls tam, ka netika uzņemts Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā. Tas pats noticis ar Aleksandru, kad bez paskaidrojumiem viņam atteikta dokumentu pieņemšana tajā pašā mācību iestādē. Te ir tas gadījums, kad droši vien īstenība ir tepat blakus un mēs nezinām, kā īsti bijis. Aleksandra tēvs savulaik bijis gan piekrastes zvejnieks, gan vēlāk matrozis, kurinātājs, pavārs uz Latvijas pirmās neatkarības laika tirdzniecības kuģiem. A. Tizika vecāsmātes brālis bija tālbraucējs kapteinis Andrejs Paegļkalns, kura fotogrāfiju viņš nodeva muzeja krājumā. Paša bērnības gaitas arī saistījās ar jūru. Tā pirmo reizi Aleksandrs vadījis piekrastes baržu Ainažu piekrastē jau 1939. gadā deviņu gadu vecumā, bet piekrastes zvejā bija tēvam sācis iet līdzī jau sešu gadu vecumā. Piekrastes baržas vadīšana notikusi neparedzēta gadījuma pēc, jo parasti viņš bija klāja zēns, kurš izpildīja dažādus palīgdarbus, bet līdz stūrei nebija ticis un netika laists klāt. Barža toreiz vadāja kravas turp un atpakaļ no kuģiem, kuri lielās ieग्रimes dēļ stāvēja



Aleksandrs Tiziks (pa kreisi)  
ar tēvu Jāni Tiziku.



Ainažu ostas reidā un nevarēja tuvoties piestātnēm. Neskatoties uz dažiem starpgadījumiem, Aleksandram esot izdevies, kaut ar lielāku "švunku", tomēr pietāt pie ostas piestātnes. Šādi pirmie bērnības iespaidi parasti katram no mums visilgāk saglabājas atmiņā.

Mācību laiks Vecmilgrāvja jūrniecības jungu skolā A. Tizika atmiņās pārsvarā saistās ar satiktiem cilvēkiem, mācību un sadzīves apstākļiem. Interesanti, ka savulaik, kad tikos ar vairākiem šīs skolas absolventiem, viņi visi kā viens



Tālbraucējs kapteinis A. Paegļkalns ar sievu. 20. gs. sākums.

uzsvēra apstākli, kas visiem bija ļoti svarīgs – jumts virs galvas, apsildītas telpas ziemas mēnešos, apģērbs un regulāras ēdienreizes. Tā bija skarbā pēckara realitāte, kad daudzi par šādiem apstākļiem varēja vien sapņot. Ja bija šāds nodrošinājums, tad arī varēja domāt par mācībām un atpūtu. Skolai bija savs pūtēju orķestris, kurā A. Tiziks spēlēja. Jāatzīmē, ka jūrskola deva pamata zināšanas, 1950. gada 17. jūnijā to absolvējot, Aleksandrs kļuva par kuģu vadītāju uz kuģiem līdz 200 BT. Galvenā problēma, pēc viņa vārdiem, bija tā, ka, beidzot šo vai citu jūrniecības mācību iestādi, daudzi absolventi nesaņēma vīzas savas "nepareizās" biogrāfijas dēļ.

Savā mūžā Aleksandrs Tiziks strādājis uz vairākiem, pie tam dažādas nozīmes kuģiem. 1950. gada 25. decembrī Latvijas zivrupniecības organizācijas saņēma zvejas kuģi "Ilovļa",

kuru vēlāk pielāgoja glābšanas darbiem un nosauca par "Irbeni". Tā darbības areāls bija Rīgas jūras līcis, liča piekraste un arī Rīgas jūras zvejas osta. Kuģa komandā bija 17 cilvēki, kapteinis bija Krišjāņa Valdemāra jūrskolas 1935. gada absolvents tālbraucējs kapteinis Herberts Loļa, kurš jūrnieka gaitas bija sācis jau 1926. gadā un kā pieredzes bagāts tālbraucējs kapteinis jaunajam Aleksandram iemācīja praksē vienkāršos matroža darbus un ļāva arī vadīt glābšanas kuģi. Ar "Irbeni" vēl saistās daži notikumi. Kā interesantu piedzīvojumu A. Tiziks atceras izbraucienu, kurā uz Zvejnieku svētkiem Zvejniekiemā vesti augsti tā laika padomju varas pārstāvji, vispirms jau Vilis Lācis, Augusts Kirhenšteins un arī Kārlis Bude. Pēdējais Aleksandram palicis labā atmiņā. Kārlis Bude bija viens no tiem retajiem augsta ranga padomju funkcionāriem, kurš aizstāvēja latviešu jūrnieku





un it sevišķi zvejnieku intereses, ļaujot tiem doties jūrā un vadīt kuģus, pat ja nebija nokārtotas visas kvalifikācijas formalitātes vai arī dažam bija "ne tā" biogrāfija. Tas viss attiecas arī uz mūsu apraksta varoni: zvejas kuģu vadīšana viņam dažkārt tikusi ļauta ar K. Budes personisku ieteikumu, rakstītu ar roku uz papīra lapas un apstiprinātu ar valsts zīmogu. Toreiz, pēckara gados, kad bija liels kuģu vadītāju un mehāniķu trūkums, uz šādām lietām skatījās "caur pirkstiem". Kārlis Bude tā daudzus latviešu jūrniekus bija atbalstījis, bet tas noticis tikai tad, kad viņš pats droši zinājis, ka cilvēks viņu nepievils. Šī viņa darbība nepalika nepamanīta – pēc daudzkārtējiem aizrādījumiem viņš tika atbrīvots no Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības priekšsēdētāja amata un 1962. gadā izslēgts no PSKP rindām. Otrs dramatisks gadījums, kurā bija iesaistīts glābšanas kuģis "Irbene", notika 20. gs. 60. gados, kad Aleksandrs Tiziks bija vidējā zvejas tralera "Mazirbe" kapteinis. Vētras laikā, kad viņš savā kajītē atpūtās pēc sardzes maiņas, kuģis tika novirzīts no noteiktā kursa Monzunda šauruma rajonā un uzsviests uz akmeņiem, kā rezultātā tika bojāta stūres iekārta. Negadījuma lemesls – nākamais sardzes vīrs tralera vadīšanas laikā bija sajaucis bāku ugunis. Tad palīgā nāca glābšanas kuģis "Irbene", kura apkalpei izdevās "Mazirbi" nocelt no akmeņainā sēkļa un aizvilkt uz Rīgas jūras zvejas ostu remontā. Šis negadījums Aleksandram Tizikam maksāja pazemināšanu amatā. Viņš uz trim mēnešiem tika norīkots par traļmeistaru uz zvejas kuģiem, jo kapteinis atbild par visu, kas notiek ar viņa kuģi. A. Tiziks atmiņās pieminējis, ka iemesls šai avārijai bija arī ļoti biežās komandas maiņas, viņam nācies cīnīties gan ar zagļiem, gan dzērājiem, gan ar cilvēkiem, kuri absolūti nebija piemēroti darbam uz kuģa savu rakstura īpašību dēļ.



Glābšanas kuģis "Irbene".  
Aleksandrs Tiziks (pa labi) un Rolands Tiziks.

Kā jau minēju, jaunais kuģu vadītājs savas profesionālās prasmes ieguva uz dažādiem kuģiem. 1953. gadā viņš bija mācību kuģa "Mendeļejevs" kapteiņa trešais palīgs, vēlāk divmastu motoršonera "Hanny" (īkdienā saukts par "Gaņu") kapteiņa palīgs. Pēdējais kuģis bija ar nolaižamiem mastiem, pirms Otrā pasaules kara izmantots kā pašgājējbarža Nīderlandē, tāpēc to izmantoja ķieģeļu



vešanai no Kalnciema ķieģeļu fabrikas uz Ģipku, kur tika būvēta zivju apstrādes fabrika. Pie Ģipkas ķieģeļus pārkrāva liellaivās, un tie tika vesti uz fabrikas būves vietu. Apkalpē bija astoņi cilvēki, to vidū kapteinis Arvids Ūdris, kuru Aleksandrs raksturoja kā ļoti labu kuģu vadītāju. A. Ūdris 1932. gadā bija absolvējis K. Valdemāra jūrskolu un braucis par stūrmani uz Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem. Pati barža vēlāk kalpoja par peldošo noliktavu, un 1964. gadā to sagrieza metāllūžņos. Tāpat tika strādāts arī uz naftas bunkurētājuģa "Cēsis" un Rīgas



Aleksandrs Tiziks, zvejnieku kolhoza "9. maijs" VZT "Mailīte" kapteinis.

jūras zvejas ostā uz velkoņa "Rita". Lai tiktu uz naftas bunkurētājuģa "Cēsis" par kapteiņa palīgu, bija nepieciešams triju cilvēku galvojums. Pēc tam liktenis A. Tiziku aizveda tālajās zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā gan ar Kuivižu zvejnieku kolhoza "Enkurs" vidējo zvejas traleri "Eleja", gan ar traleri "Mailīte". Uz pēdējā Aleksandrs bija, kā viņš pats izteicās, "kapteinis uz laiku", jo nebija iegūts nepieciešamais kvalifikācijas dokuments, bet kapteiņu trūkuma dēļ un ar labu praktiķa slavu viņš kļuva par šā zvejas kuģa kapteini. Ar "Mailīti" saistās kāds notikums, kuram bija laimīgs noslēgums. Zvejas laikā aiz liela pārguruma pār bortu pārkrita toreiz 18 gadus vecais Valdis Bērziņš. Tas notika, velkot ārā ar lielu lomu pārpildītus zvejas tiklus. Laikā pamanīts, jaunais puisis tika ievilkts atpakaļ kuģī. Viņa liktenis turpmāk arī bija skaudru pārbaudījumu pilns. Sa-

dzīves negadījumā viņš pēc reisa zaudēja roku, bet nepadevās un nokārtoja visus jūrskolas eksāmenus, iegūstot tālbraucēja stūrmaņa kvalifikāciju. Tas nekas, ka rokas vietā bija protēze, komisija tomēr atļāva doties tālajos reisos. Ar šo cilvēku arī esmu ticis un savulaik uzklausījis viņa dzīves stāstu. Par tālbraucēju kapteini Valdi Bērziņu ir publikācija Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2003. gada laidienā. Šādu cilvēku aprakstus Aleksandrs ir veidojis kā piemēru tam, ko var panākt ar gribasspēku un neatlaidību sava mērķa sasniegšanā. Viens no viņa laikabiedriem bija tālbraucējs kapteinis Jānis Graumanis, vecais cīņu biedrs no Vecmīlgrāvja jaungu skolas laikiem. Ar viņu Aleksandra dzīves ceļi krustojušies bieži, Jānis Graumanis iemācījis tralēšanas prasmes uz mazā zvejas tralera un kļuvis par kolēģi Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūtā.



1976. gada 25. decembrī institūtam tika nodots kuģis "Zvezda Baltiki", un A. Tiziks kļuva par tā kapteiņa palīgu un kapteini līdz pat 1991. gada 2. novembrim, kad kuģi pārdeva privātfirmai. Jānis Graumanis tajā laikā bija institūta direktora vietnieks. Viņš lielāko tiesu no sava darba mūža pavadījis, strādājot uz vairākiem Padomju Savienības zinātniskās izpētes kuģiem, un bija lielisks padomdevējs Aleksandram darba jautājumos. Kuģa komandā bija 25 cilvēki, klāt pievienojās seši zinātniskie darbinieki. Te strādāts kopā ar Uldi Maču, zvejniecības veterānu un pieredzējušu kuģu mehāniķi, arī Rīgas zvejniecības jūrskolas absolventu. Uldis Mačs bija arī pirmo tāl-jūras zvejas ekspedīciju dalībnieks. Gan Aleksandrs, gan Uldis bija pazīstami kā cilvēki ar tiešu runu un nepiekāpīgu raksturu, kas dažkārt radīja konflikta situācijas ar kapteiņiem – militāristiem no plašās Krievijas. "Zvezda Baltiki" šāda kapteiņa dēļ reiz iekļuva avārijas situācijā biezas miglas laikā, bet pēdējā brīdī Aleksandram ar Uldi izdevās novērst nelaimi, jo stūres mājā tobrīd atradās nevis iepriekšminētais biedrs, bet gan viņa aizvietotājs, kurš tur nedrīkstēja atrasties. Taisnības labad jāsaka, ka pēckara jūrniecībā uz Latvijas tirdzniecības un zvejas flotes kuģiem strādāja arī pietiekami daudz augsti profesionālu un pieredzes bagātu kapteiņu, kuri pirms tam strādājuši Krievijā vai nākuši no PSRS Jūras kara flotes rindām, kā piemēru var minēt Mihailu Čurikovski, Zauru Eldaru Sadihzadi un citus.



Aleksandrs Tiziks, kuģu vadītājs, 2004. gads.

Pagājuši gadi, mainās jūrā braucēju paaudzes, vecās paaudzes vietā nāk jauni jūrskolu absolventi ar savu dzīves skatījumu un profesionālo sagatavotību, kura balstīta uz modernajām tehnoloģijām un pavisam citu pieredzi. Iespējams, kāds no viņiem arī raksta dienasgrāmatu tāpat kā Aleksandrs Tiziks. Būtu interesanti uzzināt, kā jaunajiem kuģu vadītājiem un mehāniķiem rit ikdienas dzīve, kāds ir viņu profesionālais varējums un skatījums uz profesijas izvēli, jo mana apraksta varoņi, arī Aleksandrs Tiziks, lielākoties jau dus kapu kalniņā. Atmiņas bagātina vēsturisko faktu, dod lasītājam klātbūtnes efektu un ir kustīgs mozaīkas stikliņš dzīves raibajā kaleidoskopā. ■



# KAPTEIŅA A. GRĪVAINA MĒRSRĀGĀ BŪVĒTAIS "ĀTRAIS"

**1936. gada 1. augusts Mērsragā bija īpašs. Valsts prezidents Kārlis Ulmanis, apceļojot Kurzemi, bija devies iepazīties arī ar Mērsraga piekrastes kuģniecības un zvejnieku patvērumu jeb ostu.**



Tā izskatījās "Ātrais" brīdī, kad to apskatīt ieradās Valsts prezidents Kārlis Ulmanis.



Vidū – Valsts prezidents Kārlis Ulmanis, bet kungs ar sirmo bārdu – teikās pieminētais Bāliņtēvs.

Kolīdz prezidents bija apskatījis Engures jūrmalu un Bērzciemu, engurnieki jau brīdināja mērsradzniekus par augstā viesu ierašanos. Vietējās aizsardzes ar ziediem sagaidījušas un sveikušas Valsts prezidentu. Prezidents vispirms apskatījis kapteiņa A. Grīvaiņa kuģu būvētavu. Tur tobrīd Grīvainis gatavojies beigt savu kuģa būvi, ar ko gribējis uzstādīt ātruma rekordu braucienā no Mērsraga līdz Rīgai.

Jaunā pasažieru – preču motorkuģa korpuss ticis būvēts no ozola plankām, tāpat arī brangas. Kuģis bijis 57 pēdas garš, 14 pēdas plats un ar 6 pēdu iegrimi.

Grīvainis kuģim devis zīmīgu nosaukumu "Ātrais", Prezidents aprunājies ar strādniekiem un aizbraucot nodevis kapteiņa Grīvaiņa rīcībā naudas balvu kuģa būvdarbu nobeigšanai, lai "Ātrais" būtu gatavs augusta beigās. Šī tautas Vadoņa atsaucība izsaukusi dziļu pateicību un jaunu pamudinājumu arī citiem.

Pēc tam prezidents ar pavadoniem zvejnieka Viļa Bitera un Kārļa Gegara motorlaivās devās braucienā pa Mērsraga kanālu, apmeklējot arī šaursliežu



dzelzceļa staciju, jaunbūvēto zvejnieku ostu, un iebrauca jūrā, kur bagarmašīna strādājusi pie ostas padziļināšanas. Atvadoties prezidents mērsradzniekiem pateicās un lūdza turpināt ar neatslābstošu enerģiju savu grūto darbu arī nākotnē. Pa ceļam uz Ķūļu ciemu prezidents vēl iegriezās Mērsraga pagasta namā, kur pagasta vec. Pēteris Zakss ziņoja par pagasta ienākumiem un darbību.

Ķūļu ciemā, kas atrodas lielā Engures ezera ziemeļrietumu piekrastē, prezidenta automobilis iebrauca

ap plkst.16.00. Pie ciema robežas pulcējās iedzīvotāji un organizāciju pārstāvji – A. Dirīšs no ugunsdzēsēju biedrības, E. Mazzālis no krejotavas u.c. Stacijas priekšnieks M. Foršts apsveica prezidentu Ķūļu ciema 300 iedzīvotāju vārdā, bet mazpulka dalībnieki lūdza savu Virsvadoni pieņemt pašu puķu dārzos audzētos ziedus.

Septembrī kuģu būvētājs Grīvainis vedis sarunas ar motoru firmām par 100 HP motora iegādi un lūdzis motoru ražotāju firmas piesūtīt piedāvājumus caur "Ilustrētās Tehnikas" izdevumu. Grīvainis tolaik bijis viens no uzņēmības paraugiem kuģu būvniecībā. Viņš pats devies uz "Ilustrētās Tehnikas" redakciju un stāstījis, ka tieši Nurmuižas ozoli ir tie, kas dod kuģiem pietiekamu drošību, un tos "Ātrā" būvniecībai izmantojis arī viņš pats. Kuģa izmaksa aprēķināta uz 16 000 latu, koka daļas izmaksājušas ap 5000 – 6000 latu. Kuģa 100 zirgspēku motors, kas spējis attīstīt līdz 10 mezglēm lielu ātrumu, saprotams, bijusi dārga manta. Kuģi būvēja Grīvainis pats pēc savas iniciatīvas, piesaistot palīgā savu tolaik 19 gadus veco dēlu.

1937. gada oktobra sākumā "Ātrais" devies savā pirmajā braucienā. Turpmāk kuģi piemeklējušas dažas ķibeles. Motorkuģa "Rolands" vadītājs A. Hermanis ziņojis, ka Mērsraga ostā viņa kuģim sānos ieskrējis motorkuģis "Ātrais".





Sadursmē "Rolandam" ielauzts reliņš un nedaudz bojāti sāni. Nākamā gada 13. oktobrī kuģim ceļā no Mērsraga uz Rīgu sabojājies motors, un ostas valdes velkonis nogādājis to ostā. Novembra beigās "Ātrais" gandrīz aizgājis bojā. Izbraucot no ostas, tas ar visu sparū sācis braukt nevis uz priekšu, bet atpakaļ, un ieskrējis krastā, sabojājot stūri. Pēc stūres remonta kuģis turpinājies braucienam. Atpakaļceļā uz Rīgu kuģis pievirzījies tuvu krastam, jūrā sacēlušies vētra,



Mērsragā būvētais pirmais motorkuģis "Ātrais"  
1937. gadā. Foto īpašnieks Konstantīns Grīvainis,  
"Ātrā" būvētāja Alekseja Grīvaiņa dēls.

un lielle viļņi to pārmetuši vairākiem sēkļiem un uznesuši seklumā iepretim Engurei. Viens no "Ātrā" matrožiem ar laivu devies krastā, lai pieprasītu no Rīgas palīdzību. "Ātro" tauvā ostā ievilcis spēcīgais jūras velkonis "Vanags".

1937. gadā "Ātrais" uzturējies satiksmei starp Rīgu un Mērsragu, bet 1938. gadā jau arī starp Ventspili un Pāvilostu. Izteikts arī piedāvājums

ar to pārvadāt tūristus no Rīgas uz citām Baltijas jūras ostām.

Vēlāk "Ātro" nopirka E. A. J. Feldmanis un pārdēvēja par "Laimgaitu".

1939. gada maijā "Laimgaita" ceļā no Jūrkalnes saplēsusi diviem zvejniekiem reņģu tiklus. Ar vienu kuģa īpašnieks izlīdzis, bet otram nekādu atlīdzību par bojājumiem nav maksājis, jo tas neesot izlicis pareizas signālugunis.

Kara laikā vācieši Feldmanim kuģi atņēmuši, viņš meklējis kādu, kas palīdzētu atgūt "Laimgaitu", taču tas nav izdevies, jo vācu flotes štābā Liepājā neviens vairs nav varējis pateikt, kur tieši kuģītis atrodas.

1940. gadā "Laimgaita" nonāca LPSR kuģniecības pārvaldes rīcībā, un "Kurzemes Vārdā" varēja lasīt, ka tiek meklēti gan kuģa mācekļi, gan motorists, kas uz "Laimgaitas" strādātu. ■

Inga Hartika



# JŪRNIKA PROFESIJA IZVĒLĒTA VISAM MŪŽAM

**Katru gadu Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuves papildinās ar jūrniecības vēsturei nozīmīgiem materiāliem. Šoreiz jaunieguvums ir tālbraucēja kapteiņa Arnolda Zantmaņa (dzim. 1937. gadā) dāvinājums, tai skaitā viņa fotogrāfija (līdz šim Arnolda Zantmaņa fotogrāfijas muzeja krājumā nebija). Vairāki materiāli, piemēram, krūšu nozīmes, navigācijas mērcirkuļi, logaritmiskais lineāls, kapteiņa svilpe, ir memoriāli priekšmeti, tāpēc sevišķi vērtīgi.**



Arnolds Zantmans, 1985. gads.

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā ir daudzas ar senu un ne tik senu pagātņi saistītas lietas par jūrniecību, kas glabājas vairākās kolekcijās. Gadu gaitā izveidotās kolekcijas ik pa laikam tiek papildinātas. Jauniegūtās krūšu un amatu nozīmes, kas sistematizētas faleristikas kolekcijā, ir papildinājums senākām enkurnieku, jūras ierēdņu un Liepājas loču biedrības krūšu nozīmēm.

Jau esošajām nozīmēm krājumā tagad klāt nākušas Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas audzēkņa un PSRS tālbraucēja kapteiņa krūšu nozīmes, kā arī "Par kuģu ilgstošu vadīšanu bez avārijām", Jūras inspekcijas un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas krūšu nozīmes.

1979. gadā PSRS Jūras flotes ministrija izdeva pavēli par simbolisku jūrniecības nozarē – īpašu krūšu nozīmi par bezavārijas darba nodrošināšanu uz kuģiem. To pasniedza labākajiem kuģu kapteiņiem un mehāniķiem, kas ilgstoši bija nodrošinājuši kuģa bezavārijas darbību. Kritērijs bija 5, 10, 15, 20, 25 un 30 gadi. Nozīmi nēsāja labajā pusē, to pasniedza kuģniecības priekšnieks, bet rīkojumu deva Jūras flotes ministrija. Divas jauniegūtās krūšu nozīmes apliecina, ka kapteinis Arnolds Zantmans ir vadījis kuģus piecus un 10 gadus bez avārijām.



Pirmo reizi kolekcijā būs skatāmas arī Jūras inspekcijas un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas krūšu nozīmes. Jūras inspekcijas nozīmi nodibināja 1979. gadā, to varēja nēsāt Jūras flotes ministrijas Galvenās jūras inspekcijas amatpersonas, ostu kapteiņi, kuģniecības dienesta darbinieki. Nozīmi nēsā labajā pusē, pieskrūvētu pie apģērba. Apaļās nozīmes centrā ir vertikāls admiralitātes enkurs, uz tā kāta – PSRS ģerbonis. Pa nozīmes perimetru uzraksts “Морская инспекция ММФ”. Nozīme klāta ar baltu un zilu emalju.



PSRS Jūras flotes Jūras inspekcijas nozīme, 20. gs. 80. gadi.

Atgādinājums par svarīgu notikumu atjaunotās Latvijas jūrniecības nozarē ir Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas nozīmīte, ko ieviesa 2004. gadā.

Paģājušā gadsimta 80. gados, augot sabiedriskajai aktivitātei, auga arī kapteiņu interese par atkalapvienošanos, un pirmais mēģinājums izveidot kapteiņu biedrību notika 1989. gada 5. aprīlī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja telpās. Ieradās 127 kuģu kapteiņi no dažādām jūrniecības un zvejniecības organizācijām. Mērķis bija apvienot visus Latvijas tālbraucējus kapteiņus, lai veicinātu un attīstītu Latvijas tirdzniecības kuģniecību.

Sanākumi vadīja kapteinis Arnolds Zantmans. Tika apstiprināti statūti un nosaukums – Latvijas Tālbraucēju kapteiņu asociācija (*Ассоциация капитанов дальнего плавания Латвии*) un asociācijas vadība. Bet sakarā ar vēsturiskajām izmaiņām PSRS struktūrā un dažādu citu iemeslu dēļ aktīva asociācijas darbība izpalika.

Aktīvie un bijušie jūras kuģu kapteiņi apvienojās 2001. gada 12. decembrī dibinātajā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā (LKKA). Tās biedrs ir arī Arnolds Zantmans.

2008. gadā notika Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas ikgadējā kopsapulce, kurā pieņēma lēmumu iestāties Eiropas Kuģu kapteiņu konfederācijā (*Confederation of the European Shipmasters' Associations, CESMA*), un tā paša gada 27. aprīlī LKKA kļūst par CESMA asociēto biedru, bet 2010. gada janvārī – par pilntiesīgu CESMA biedru. LKKA kopsapulcē, kurā pieņēma lēmumu iestāties Eiropas Kuģu kapteiņu konfederācijā, viens no padomes locekļiem bija Arnolds Zantmans.

Patēcoties kapteinim, muzejs savā krājumā ieguvis jaunus priekšmetus vēl vienai Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas kolekcijai. Par muzeja





īpašumu kļuvuši divi navigācijas cirkuļi, transportieris, logaritmiskais lineāls. Kapteiņa dāvinātie navigācijas instrumenti ražoti Vācijā 20. gadsimtā, un tie vietu atradis jaunizveidotajā Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē.

Arī Arnolda Zantmaņa kapteiņa svilpe ir jauns priekšmets muzeja krājumā līdzās jau esošajām, kas piederējušas izcilajiem Latvijas tirdzniecības flotes kapteiņiem Bruno Kondrusam un Paulam Brašķim. Svilpe ir no misiņa ar bumbiņu iekšienē, izgatavota Anglijā 19. gadsimta beigās.

Arnolds Zantmans ir viens no redzamākajiem pagājušā gadsimta Latvijas jūras kuģniecības flotes kapteiņiem. Sācis kā matrozis un gadu gaitā sasniedzis kapteiņa amatu. Par kapteini braucis no 1967. līdz 1973. gadam, kad pārgāja krasta dienestā. Viņa darba mūžs novērtēts ar Latvijas Republikas satiksmes ministra atzinības rakstu "Par mūža ieguldījumu jūrniecībā."

Starp muzejam nodotajām lietām ir kapteiņa īss dzīves apraksts. Tajā minēts, ka Arnolds Zantmans dzimis 1937. gada 2. novembrī Baškīrijā, 19 gadu vecumā beidza Rīgas jūrskolu un sāka darba gaitas Baltijas jūras kuģniecībā kā ierindas sastāva jūrnieks.

1953. gadā Latvijas jūras kuģniecību iekļāva Baltijas jūras kuģniecībā. Tas bija PSRS saimnieciskais eksperiments, kas sevi neattaisnoja. 1958. gadā apvienoto Baltijas kuģniecību sadalīja un no jauna nodibināja Latvijas valsts jūras kuģniecību. Latvijas tirdzniecības flote bija atzīta jūrniecības aprindās visā pasaulē.

Tāpat kā daudzi Latvijā zināmi jūrniecības darbinieki, arī Arnolds Zantmans pēc Rīgas jūrskolas profesionālās vidējās izglītības iegūšanas izglītību turpināja



5 gadu bezavārijas kuģošanas krūšu nozīme, 20. gs. 70. gadi.



10 gadu bezavārijas kuģošanas krūšu nozīme, 20. gs. 70.–80. gadi.



Mērcirkulis, 20. gs. 60.–70. gadi.

Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā, ko beidza 1969. gadā. Krievijā lielākajā un vecākajā jūras transporta augstskolā sagatavoja augstas kvalifikācijas jūrniecības kadrus – kuģu kapteiņus, mehāniķus, radiotehniķus, hidrogrāfijas un hidrometeoroloģijas speciālistus.

No 1958. Arnolds Zantmans gāja jūrā jau kā ceturtais, trešais, otrais un kapteiņa vecākais palīgs uz motorkuģiem “Balaklava”, “Amata”, “Sigulda”, “Rava Russkaja”, “Jeļņa”, “Balvi”, “Preiļi” un “Gribojedovs”.

No 1973. līdz 1990. gadam Arnolds Zantmans strādāja Latvijas kuģniecībā par kapteini instruktoru. Savulaik Latvijas jūras kuģniecības flotē bija kuģis ar nosaukumu “Limbaži” (būvēts 1984. gadā Gdaņskā). 1991. gadā mainījās kuģa vadošā personāla kopums un kuģa nosaukums. Kuģis brauca ar vārdu “Red Point”, un kuģa kapteinis 1990.–1991. gadā bija Arnolds Zantmans.

Atjaunotajā Latvijā jūrnika gaitas Arnolds Zantmans uz vairākiem gadiem pārtrauca, taču savu profesionalitāti jaunajos ekonomiskajos apstākļos apliecināja krasta darbā dažādos amatos “Latvijas kuģniecības” struktūrvienībās un Latvijas jūras administrācijā. Kapteinis bija “Latvijas kuģniecības” kuģošanas drošības dienesta priekšnieks, uzņēmuma viceprezidents, Flotes atbalsta departamenta direktors. Viņš aktīvi piedalījās jūrniecības pārkārtošanā jaunajam tirgus modelim – brīvā tirgus apstākļiem.

Savu pēdējo reisu Arnolds Zantmans piedzīvoja jau šajā gadsimtā. Kapteinis pēc ilgāka pārtraukuma atkal vadīja bijušo “Latvijas kuģniecības” tankkuģi “Taganroga” ar naftas kravu uz Eiropas ostām. Tas bija kapteinim pēdējais kuģis viņa darba mūžā.

Muzeja darbinieki pateicas Arnoldam Zantmanam par lietiskajiem materiāliem, kas papildina muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā savākto par pēckara gadu notikumiem jūrniecībā, un novēl kapteinim veselību.■

Inta Kārklīņa

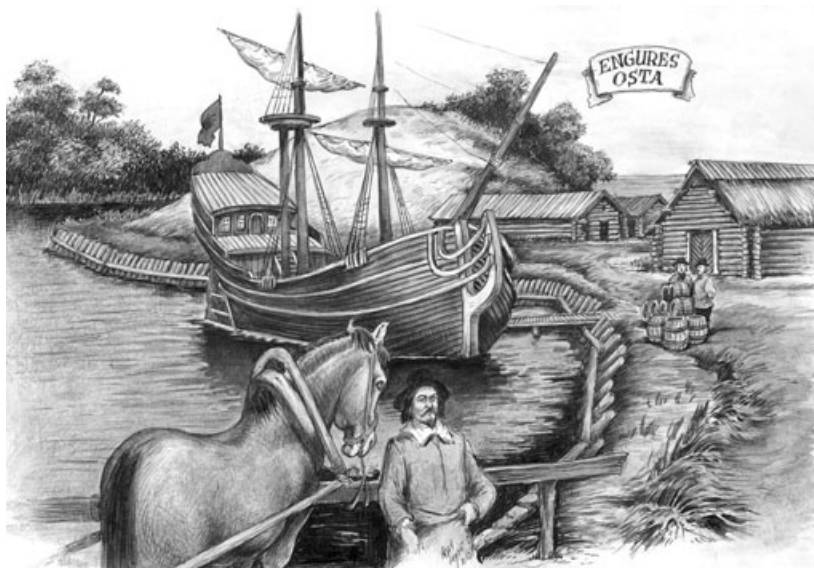


## DZELZCEPLIS UN ENGURES OSTA

**1969. gadā pāri Kurzemei brāzās vēja aukas, likās, ka velns ar ragām būtu uzsācis neprātīgu deju, līdz paraudams koku zarus un sētu mietus. Vilnis pēc viļņa triecās pret krastmalu un skaloja nost granti, Engure applūda līdz pat šosejai. Vecā kapsēta atradās pašā jūras krastā, starp kapu kopiņām trakoja vētras brāzmas, locīdamas zāli un vecos čuguna krustus. Nākamajā rītā, vētrai rimstoties un jūrai atkāpjoties, vietējo iedzīvotāju acīm pavērās spocīga aina. Vēja māte bija nolaupījusi daļu no kapsētas un ūdeni skalojās zārki. Viens apbedījums bija sevišķi izteiksmīgs. Zārka vāks vētrā aizpeldējis, no mūža mājas ārā rēgojās ģindeņa kājas ar visiem zābakiem. Vilnim pienākot, zābaki pacēlās, vilnim atkāpjoties, zābaki nolaidās uz leju. Labi zābaki, vecmodīgi, tādus hercoga Jēkaba laikā valkāja zviedru amatnieki. Tolaik Engurē darbojās Kurzemes hercogistes dzelzs manufaktūra un, sekojot tā laika modei, amata pratējus un dzelzs cepļa vadītājus uzaicināja no ārzemēm. Te, Engurē, 1710. gada lielā mēra nopļauti, viņi arī tika apglabāti.**

Hercogs Jēkabs (1642 – 1682) bija kvēls merkantilisma politikas piekritējs un uzskatīja, ka visu, ko vien iespējams, vajag ražot savā zemē un apgādāt ārzemju tirgus ar pašu ražotajām precēm. Pēc hercoga Jēkaba rīkojuma 1677. gadā Engurē sāka celt dzelzs manufaktūru. Celtniecība ilga divus gadus. 1679. gadā hercogs noslēdza līgumu ar domnas meistarū Klāsu Denī, kuram uzdeva pabeigt domnas būvi un pēc tam strādāt uzņēmumā par 200 dālderu lielu gada algu. Apkārtējo muižu pārvaldītājiem vajadzēja gādāt par izejmateriāliem. Katru gadu, līdzko zeme bija atkususi, Engures ezera apkārtējās pļavās sākās dzīva rosība. Zemākajās un purvainākajās vietās, kur lāmās ūdens iekrāsojās rūsgani sarkanīgs, vietējo muižu zemnieki ar gariem iesmiem meklēja dzelzs rūdu. Dzelzs rūdas slānis negāja dziļumā, tas atradās kādu pusmetru zem zemes virskārtas un pletās plašumā tālu visapkārt. Kad rūdas slānis bija uzietis, vīri ar laužņiem pacēla zemes virskārtu un ar lāpstām atraka rūdu. Pļavas malā zemnieku zirdziņi apcerīgi grauza cieta purva grīsli un ar baltu aci vēroja, vai vezumi jau piekrauti. Pilnos ratus kleperi aizvilka līdz Engures ezera krastam. Smiltis un mālā sabristām drēbēm vīri atvesto rūdu ievietoja lielos klūgu grozos un ūdeni skaloja nost liekās smiltis. Noskaloto rūdu ar laivām pa Melnupi veda uz pāris verstis attālo dzelzcepli.

Dzelzs manufaktūrai bija vajadzīgas kokogles. Arī tās apkārtējos mežos sagatavoja zemnieki. Ogļu dedzināšanai manufaktūras nominiekam hercoga mežā ļāva cirst 1400 kubikasis malkas gadā, bet Engures mežzinim bija



uzdots raudzīties, lai nominieks neaiztiktu lietaskokus. Lēzenā bedrē ap vertikāli novietotu baļķi, kuru vēlāk izņēma, sakrāva malku. Malkas krāvējumā apbēra ar smiltīm un aplika ar velēnām. Pa caurumu, kas izveidojās, izņemot baļķi, pielaida uguni un atstāja vien mazu mazītiņu spraudziņu. Šādos bezskābekļa apstākļos sakrūtā malka vairāku dienu laikā pārvērtās par kokoglēm. Rūdas rakšanai, tās skalošanai un pievešanai, malkas ciršanai un skaldīšanai, ogļu dedzināšanai un citiem palīgdarbiem, kuri nepieciešami dzelzs manufaktūras darbināšanai, no apkārtējām muižām ik nedēļu norīkoja vismaz septiņus zirzīniekus un divdesmit piecus kājiniekus.

Pati dzelzs manufaktūra atradās Melnupes krastā pusceļā starp Engures ezeru un jūru. Dzelzceplis slējās deviņu olekšu jeb piecu metru augstumā, to kvadrātveidīgi apņēma tēsti baļķi un augšpusē norobežoja pusjums. Cepļi no trim pusēm aizsedza plēšu darbināmais ūdens rats, cepļa meistara āmurs un kambari. Lai aizvadītu ūdeni uz cepļa veseri un zāgētavu, no baļķiem un dēļiem uzbūvēja ūdens renes. Dzelzs manufaktūra sākotnēji sastāvēja no dzelzcepļa, veidotavas jeb lējēju darbnīcas, urbšanas darbnīcas, ar ūdens spēku darbināmas mehāniskās kalves ar divām ēzēm un parastās smēdes. Lai ūdens padevi varētu regulēt, uz Melnupes ierīkoja dambi no divdesmit centimetru resniem baļķiem. Sākotnēji darbi gāja kā pa celmiem – te iebrauka krāsns ēze, te ierēdņu nolaidība, te sūdžības, ka nepietiekamas uzraudzības dēļ ogļu un rūdas sagāde ir bijusi tik slikta, ka cepļi varēja strādāt vien trīs nedēļas vasarā. Tomēr jau 1680. gadā, tāpat pirmajā darbības gadā, viena mēneša laikā



manufaktūrā saražoja četrus četrmārciņu kalibra lielgabalus, vienu sešmārciņu lielgabalu, 4170 dažāda kalibra lielgaballodes, 630 rokas granātas, divas lielas laktas, divus trijkājus un vienu pavarda plati. Drīz vien Engures manufaktūra pārvērtās par galveno stieņu dzelzs ražotni Kurzemes hercogistē. Bez stieņu dzelzs tajā vēl izgatavoja lielgabalus, lodes, enkurus un ķēdes un visdažādākos saimniecības piederumus. Dzelzi pārdeva arī vietējiem iedzīvotājiem un pieņēma pasūtījumus no ārzemēm, piemēram, no tolaik zviedriem piederošās Rīgas. Gan dzelzi, gan izstrādājumus veda gan uz Ventspili, gan Rīgu, gan Zviedriju un Holandi.



## VAJADŽĪGA TIRDZNICĪBAS FLOTE

Lai saražoto nogādātu Vakareiropā, bija vajadzīga tirdzniecības flote. Kurzemes hercogistē būvēja gan tirdzniecības kuģus, gan karakuģus. Hercogistes galvenās ostas bija Ventspils un Liepāja, tomēr arī caur mazākajām Kurzemes ostām plūda preces uz visu plašo pasauli. Kādu versti aiz dzelzceplja, netālu no ietekas jūrā, vietā, kur Melnupe meta likumu, Engures iedzīvotāji ierīkoja ostu. Ostas rakšanas darbos iegūto zemi sabēra valni, jaunais smilšu kalns teicami sargāja ostu no skaudrajiem jūras vējiem. Hercoga noligtie inženieri naudu neželēja – ostas akvatoriju izklāja ar ozolkoka balķiem, uzcēla četras noliktavas un mucinieku darbnīcu. Pēc darbu pabeigšanas ostā brīvi varēja ienākt vismaz trīs burinieki vienlaikus. Caur Engures ostu veda dzelzs manufaktūrā saražoto – dzelzs naglas un eņģes Kurzemes muižu dzirnavām, enkurus un kuģu ķēdes kuģu būvniecībai Ventspili un daudz ko citu. Notika aktīva tirdzniecība arī ar ārzemju partneriem. Lielī dzelzs produkcijas noņēmēji bija zviedri, daudz saražotā sūtīja uz zviedriem piederošo Rīgu, bet arī uz pašu Zviedriju veda stieņu



dzelzi, kurš pēc zviedru inženieru atzinuma ne ar ko neatpalika no Zviedrijā saražotā. Hercogs noslēdza tirdzniecības līgumus ar Angliju, Spāniju, Franciju un Portugāli. Sākot ar 1680. gadu, slokšņu dzelzi no Kurzemes, tai skaitā arī no Engures ostas, eksportēja uz Holandi. Engures dzelzs manufaktūrā izgatavoja un caur Engures ostu uz Kurzemes hercogistes koloniju Tobago nosūtīja divdesmit dažāda tilpuma dzelzs katlus. Tāpat caur hercogistes ostām sūtīja sveķus, darvu, kaņepājus un labību. Francijas tirdzniecības māklēri atzina, ka Kurzēmē nopērkami labi priedes koka dēļi un mastu koki. Tomēr visvairāk caur Engures ostu sūtīja no hercogistes Zemgales muižām atvestās linsēklas. 1681. gadā Jēkabs noslēdza līgumu ar Dānijas karali par 2000 tonnu linsēklu piegādi, bet nākamā piecu gadu laikā ik gadus bija jāpiegādā vēl 11 000 tonnu linsēklu.

Sākoties Lielajam Ziemeļu karam (1700 – 1721), pieauga pieprasījums pēc militārās produkcijas. Šai laikā par vienu no galvenajiem Engures dzelzs manufaktūras ražojumu noņēmējiem kļuva zviedru Rīga. 1702. gadā Kurzemes hercogiste noslēdza līgumu ar Rīgas pilsētu par bumbu, granātu, lielgaballožu, skrošu, pakavu un pakavnaglu piegādi 280 birkavu apjomā, un caur Engures ostu sāka plūst kara materiāli. Karš un 1710. gada mēris samazināja gan dzelzs manufaktūras darbību, gan Engures ostas apgrozījumu. Saimnieciskā rosība lēnām panīka, bet vēl 1729. gadā Kurzemes hercogiste noslēdza līgumu ar Rīgas pilsētu par vecu lielgabalu un metāllūžņu pārkalšanu dzelzī. Gadiem ejot, Engures osta panīka, un šodien vietā, kur kādreiz bija osta, atrodas mazdārziņi. Palicis vien ostas rakšanas darbos uzbērtais kalns, ko vietējie iedzīvotāji iesaukuši par pilskalnu.

Pateicība raksta tapšanā Engures saieta nama vadītājam Jolantai Krauklei.■

Agris Liepiņš



# JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

**Alfrēds Ābele** dzimis 1920. gada 6. septembrī Dunties pagastā, Valmieras apriņķī. Pēc VEF arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas 1939. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. To beidzis 1940. gadā. Amatu apguvis darbnīcā “L. Neiburgs & Co” (1937) un strādājis par atslēdznieku VEF (1937–1938) un “Rīgas telefons” (1939). Jūrā sācis iet 1939. gadā par ogļu padevēju uz tvaikoņa “Daugava”. 1940. gada decembrī iecelts par kuģa 3. mehāniķi. PSRS – Vācijas kara sākumā bijis Ļeņingradā. Iesaukts Sarkanajā armijā. Frontē pazudis bez vēsts.

**Pēteris Ančupāns** dzimis 1920. gada 27. maijā Makašēnu pagastā, Rēzeknes apriņķī. Pēc Rēzeknes arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas 1937. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1942. gadā. Kuģu mehāniķa 3. šķiras diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku Šoseju un dzelzceļu departamenta 6. rajona darbnīcā (1937). 1939. gadā braucis par smērētāju uz motorkuģa “Hercogs Jēkabs”. Pēc kara strādājis Rīgas jūras tirdzniecības ostā.

**Edgars Andersons** dzimis 1920. gada 17. jūnijā Tukumā. Vēsturnieks, 1943. gadā beidzis Latvijas Universitāti, mācījies ārzemju universitātēs Vircburgā (Vācija), Pensilvānijā un Čikāgā (ASV). 1956. gadā aizstāvēja doktora disertāciju par tēmu “Kurzemnieki un Rietumindijas salas”. Pētījis Eiropas vēsturi, īpaši Kurzemes hercogistes jūrniecības vēsturi, veicis pētījumus Tobago salā. Gājis bojā satiksmes negadījumā 1989. gada 5. jūlijā ASV, Kalifornijā.

**Kārlis Balodis** dzimis 1920. gada 17. februārī Valgundes pagastā, Dobeles apriņķī. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuras 3. klasi beidzis 1943. gadā. 1930. gadu beigās braucis par kurinātāju uz velkoņiem. Kara laikā velkoņa “Hamburga” mehāniķa palīgs.

**Genādijs Bērziņš** dzimis 1920. gada 24. oktobrī Veļikije Lukos, Krievijā. Jūrniecību sācis apgūt 1938. gadā, iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 1943. gadā beidzis jūrskolu. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1942. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā par klāja zēnu uz tvaikoņa “Katvaldis”. 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. Pēc kara dzīvojis ārzemēs. 1947. gadā bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņa “Venta”, kas brauca zem Lielbritānijas karoga.

**Inokentijs Bezrukovs** dzimis 1920. gada 15. novembrī Krievijā, Habarovskas novadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1948. gadā. Ventspils ostas locis, vecākais locis (1954–1981).

**Tālvāldis Kārlis Brinkmanis** dzimis 1920. gada 13. februārī Rīgā. 1941. gadā beidzis Rīgas jūras tehnikuma (bij. Krišjāņa Valdemāra jūrskola) Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi.



Jūrā sācis iet 1935. gadā par apkalpotāju uz tvaikoņa "Biruta". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem un motorkuģa "Hercogs Jēkabs". PSRS – Vācijas kara sākumā ar tvaikoni "Sigulda" bijis Ļeņingradā. Evakuēts uz Balhaša ezeru.

**Vasilijs Cvetkovs** dzimis 1920. gada 19. decembrī Krievijā, Kaļiņinas apgabalā. Kuģu vadītājs. 1941. gadā beidzis Augstāko kara jūrskolu Ļeņingradā. No 1941. līdz 1961. gadam dienēja PSRS jūras kara flotē. 1961. gadā sāka strādāt Latvijas valsts jūras kuģniecībā, bija kapteiņa 3. un 2. palīgs uz tvaikoņiem un motorkuģiem, no 1967. gada kapteinis uz tvaikoņiem "Vigozero", "Sivašs", "Rjazaņa", "Imandra", "Balašova", uz motorkuģiem "Engure", "Gauja", "Sēna" u.c. Latvijas jūras kuģniecībā strādāja līdz 1991. gadam.

**Harijs Fersters** dzimis 1920. gada 14. oktobrī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 4. klasi beidzis 1944. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Latvis". Kara laikā braucis par matrozi uz burinieka "Elfriede" un motorkuģa "Bru". 1944. gadā pārcēlies uz Zviedriju. 1958. gadā beidzis Gēteborgas jūrskolu. Pēckara gados vadījis Zviedrijas tirdzniecības kuģus, bijis rēderejas "Aras" kuģu kapteinis. Vairākkārt apciemojis Latviju un viesojies Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kuram nodevis vairākus Zviedrijā mirušā kolēģa tālbraucēja kapteiņa Paula Skultes dokumentus. Izgatavojis kuģu modeļus. Ziņu par H. Ferstera dzīvi pēc 1998. gada un iespējamo aiziešanu mūžībā pagaidām trūkst.

**Voldemārs Gailītis** dzimis 1920. gada 27. janvārī Rīgā. 1938. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1943. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Velta". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. 1941. gada aprīlī iecelts par 3. stūrmani uz tvaikoņa "Ausma" (Rīga).

**Igors Geraņins** dzimis 1920. gada 22. janvārī Krievijā, Saratovas apgabalā. 1941. gadā beidzis Melnās jūras Augstāko kara jūrskolu, 1963. gadā ieguvis tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Līdz 1959. gadam dienējis PSRS jūras kara flotē. No 1960. gada dzīvoja Latvijā; bija Latvijas Ekspedīcijas zvejas pārvaldes kuģu karavānas kapteinis, flotes kapteinis. Liepājas jūras zvejas ostas kapteinis (1963–1975), (1980–1991). Miris 1997. gada 19. maijā Liepājā.

**Kārlis Kalniņš** dzimis 1920. gada 24. oktobrī Rīgā. 1941. gadā beidzis Rīgas jūras tehnikuma (bij. Krišjāņa Valdemāra jūrskola) Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1943. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku Gustava Ērenpreisa velosipēdu fabrikā (1936–1939). Jūrā sācis iet 1938. gadā par ogļu padevēju uz tvaikoņa "Rauna". Kara laikā braucis par mašīnista palīgu un kurinātāju uz velkoņa "Rīga".

**Jānis Kārklīņš** dzimis 1920. gada 10. februārī Kandavā. Pēc Ventspils amatniecības skolas Mehānikas nodaļas beigšanas iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1940. gadā. Braucis par kurinātāju uz tvaikoņa "Arethusā" (1939–1940).





**Kārlis Eduards Krūmiņš** dzimis 1920. gada 19. maijā Nogales pagastā, Talsu apriņķī. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1942. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā par matrozi uz burinieka "Tamāra". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz tvaikoņa "Miervaldis".

**Vilberts Mārtiņš Kviesītis** dzimis 1920. gada 22. augustā Vecmīlgrāvī, Mangaļu pagastā, Rīgas apriņķī. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1934. gadā par apkalpotāju uz tvaikoņa "Astra". 1941. gadā bijis vecākais matrozis uz tvaikoņa "Saule". Pēc kuģa evakuācijas uz Ļeņingradu iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

**Kārlis Lagzdīņš** dzimis 1920. gada 9. aprīlī. Pēc Kandavas arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas 1940. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1944. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1942. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku Kandavas arodskolas darbnīcā (1937–1940), C. T. F. būvkanтора remontdarbnīcā (1940–1941) un Krišjāņa Valdemāra jūrskolas darbnīcā (1941). Jūrā sācis iet 1941. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Kaija". Kara laikā braucis par kurinātāju uz bijušiem Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem "Schilksee" (bij. "Rīga"), "Ortelsburg" (bij. "Auseklis"), "Walter" (bij. "Velta").

**Kārlis Salgus** dzimis 1920. gada 15. februārī Valkā. 1944. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā par matrozi uz burinieka "Mikus". Kara laikā braucis par matrozi uz latviešu un vācu kuģiem.

**Edgars Sildedzis** dzimis 1920. gada 12. februārī Rīgā. Kuģu mehāniķis. Darba gaitas sācis 16 gadu vecumā; strādājis mehāniskajās darbnīcās, vienlaikus mācījies Rīgas pilsētas amatnieku skolā un tehnikumā. 1941. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrā sācis iet par kurinātāju uz tvaikoņa "Neptūns". 1943. gadā iesaukts Vācijas kara flotē. Pēc kara izsūtīts uz filtrācijas nometni Tālajos Austrumos. 1947. gadā atgriezies Latvijā, bijis atslēdznieks rūpnīcā "Sarkanā zvaigzne", strādājis tipogrāfijas "Ciņa" cinkogrāfijas cehā. Aizraušanās – burāšanas sports, vairākus gadu desmitus sabiedriskā kārtā piedalījies Republikas centrālā jahtkluba burātāju sekcijas tiesnešu kolēģijā. Līdz mūža beigām bija liels draugs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejam. Miris 2003. gada 30. jūlijā Rīgā.

**Ferdinands Eduards Silēvics** dzimis 1920. gada 9. septembrī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis, beidzot Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļu 1944. gadā. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku K. Baldiņa mehāniskā darbnīcā (1937–1938). Jūrā sācis iet 1939. gadā par ogļu padevēju uz tvaikoņa "Skrunda".

**Jānis Ipolits Stalbovs** dzimis 1920. gada 14. novembrī Tallinā, Igaunijā. 1942. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 3. klasi. Jūrā sācis iet 1937. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Everanna". Iesaukts Latviešu leģionā. 1944. gadā kritis pie Opočkas.

**Reinholds Šlavteris** dzimis 1920. gada 14. jūnijā Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 4. klasi beidzis 1942. gadā.



Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Sigulda". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

**Voldemārs Štrauss** dzimis 1920. gada 20. jūnijā Kubaņas apgabalā, Krievijā. 1940. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1939. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Banga". 1941. gada 22. jūnijā bijis matrozis uz tvaikoņa "Gaisma", kad to Baltijas jūrā torpedēja un nogremdēja vācu karakuģi. Kara laikā turpinājis mācības jūrskolā un braucis uz vācu kuģiem. Pēc kara strādājis Latvijas valsts jūras kuģniecībā.

**Rihards Roberts Tērs** dzimis 1920. gada 29. septembrī Rīgā. 1940. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku O. Birkāna elektromontāžas darbnīcā (1935–1938). Jūrā sācis iet 1938. gadā par pavāru uz burinieka "Vilnis". 1930. gadu beigās braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

**Visvaldis Vāks** dzimis 1920. gada 15. oktobrī Ventspilī. 1943. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1939. gadā par jaunāko matrozi uz tvaikoņa "Saulē". Kara laikā braucis par matrozi uz velkoņiem. Miris 2007. gada 16. septembrī, apglabāts Ventspils Meža kapos.

**Viktors Zakss** dzimis 1920. gada 15. oktobrī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuras 2. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1937. gadā par apkalpotāju uz tvaikoņa "Iris Faulbaums". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

**Kārlis Zālīte** dzimis 1920. gada 6. aprīlī Rīgā. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1941. gadā. Amatu apguvis un strādājis par mācekli A. J. Buka elektromotoru iestādē (1935–1936) un par atslēdznieku P. Bērziņa elektrotehniskajā fabrikā (1937). Jūrā sācis iet 1938. gadā par kurinātāju uz tvaikoņa "Abgara". 1930. gadu beigās braucis par kurinātāju un mašīnistu uz karakuģa "Imanta".

**Zigurds Gustavs Zariņš** dzimis 1920. gada 23. martā Smiltenes pagastā, Valkas apriņķī. Pēc Cēsu arodskolas Mehānikas nodaļas beigšanas 1941. gadā iestājies Rīgas jūras tehnikuma (bij. Krišjāņa Valdemāra jūrskola) Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasē. Jūrskolas 3. klasi beidzis 1944. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1944. gadā. Kara laikā braucis par kurinātāju uz kabotāžas kuģiem un velkoņiem.

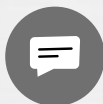
**Edgars Teodors Zirnis** dzimis 1920. gada 6. janvārī Cēsīs. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 2. klasi beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1938. gadā par klāja zēnu uz tvaikoņa "Krīvs". 1930. gadu beigās braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. ■



## Laiks mobilizēties un sakārtoties

Tranzīta un ostu nozares analītiķi uzskata, ka uz pandēmiju var raudzīties dažādi – kā uz krīzi, kā uz ierasto biznesa modeļu nobeigumu, kā uz paūzi, taču uz šo situāciju var raudzīties arī kā uz iespēju nākotnē stiprināt starptautisko konkurētspēju. Latvija, skatoties no starptautiskā kravu tranzīta attīstības perspektīvām, noteikti atrodas izdevīgākā ģeogrāfiskajā situācijā nekā tādas ES dalībvalstis kā Malta vai Portugāle, kuras nekādi nevarētu pretendēt uz globālo piegāžu ķēžu dalībnieču statusu, jo nav atbilstošas ģeogrāfiskās situācijas. Šis visai sarežģītais laiks Latvijai arī parāda, kā mēs izskatītos, ja neveiktu aktīvas darbības starptautiskā mērogā, piemēram, LDz rūpētos tikai par iekšzemes kravām un, ja nedaudz pieaugtu pārvadāto graudu kravu apjoms, tad to demonstrētu statistikas grafikā – lūk, pārvadāts par piecām vai desmit tonnām graudu vairāk. Tabulā izskatītos perfekti, bet realitātē būtu maz darba vietu un nevarētu runāt par A līmeņa infrastruktūru.

Mūsu valstij kopumā pandēmijas laiks būtu jāizmanto, lai sagrupētos, mobilizētos un pašsakārtotos, lai izpildītu tos mājas darbus, ko iepriekš lielā skrējiena laikā nebija iespējams paveikt vai tie tika izdarīti pavisai. Tāpat šis laiks jāizmanto, lai apzinātos savas priekšrocības un stiprinātu konkurētspēju arī konkurencē ar mūsu Baltijas kaimiņvalstīm, jo gan Lietuva, gan Igaunija arī vēlas izmantot savu ģeogrāfisko stāvokli, lai iekļautos globālajos tranzītkravu maršrutos.





## PELDUS NO KOLKAS BĀKAS LĪDZ KRASTAM

**“Ideja par peldējumu uz Kolkas bāku radās pēc tam, kad kāds mans kolēģis nopeldēja no Jelgavas līdz Rīgai. Sāku nopietni pievērsties peldēšanai un domāt, ko varētu paveikt. Esmu kolceniēks, uzskatu sevi par Kolkas patriotu, turklāt kāds bija sastāstījis, ka mans krusttēvs savulaik esot aizpeldējis līdz bākai. Tās gan bija pilnīgas muļķības, tomēr radās pārliecība, ka es to varu,” saka Latvijas armijas virsnieks Matīss Stīpnieks.**

Sākot gatavoties iecerētajam pasākumam, viena no pirmajām atziņām bijusi, ka jāpeld būs nevis uz bāku, bet gan no bākas. “To noteica gan viļņi un vējš, gan šaubas par to, vai peldot bāku kā orientieri visu ceļu varēšu saskatīt. Bākā pirms tam nekad nebiju bijis, taču biju pārliecināts, ka krastu jau nu redzēšu. Un tā arī bija – krastā ir Krasta apsardzes radars, to varēju redzēt labi. Kad veicu peldējumu no Kokneses uz Aizkraukli, man blakus bija trīs kolēģi no zemessardzes uz SUP dēļiem, viņi man palīdzēja gan ieturēt kursu, gan atjaunot enerģiju. Peldot no bākas, laiva visu laiku atradās aiz manis, kā orientieris tā man nebija vajadzīga. Drošības komanda, kas man sekoja, bija trīs vīri laivā un suns! Šie trīs vīri bija mans draugs zvejnieks Arnis, kurš nācis no Latgales, mans pusbrālis Kristaps un Mārtiņš, organizācijas “Strēlnieki” vadītājs, kurš savu suni ņem līdzi visos pasākumos, un es patiesībā brīnos, kā suns viņu vēl pacieš,” tā Matīss.



Nopietna gatavošanās peldējumam sākās jau ziemā – Matīss trenējās Kokneses peldbaseinā, regulāri peldot stundu pusotras bez pārtraukuma, kaut gan kustība uz priekšu un atpakaļ 25 metru baseinā bijusi visai apnicīga. Pienākot pavasarim, treniņus bija iespējams veikt Daugavā. “To laiku man nebija hidroterpa, to ligava vēlāk



uzdāvināja, jo bez hidrotērpa garās distances diezin vai būtu izpildāmas. Zināju, ka no Kolkas bākas līdz krastam ir seši kilometri, rēķinoties ar vēju un viļņiem, sapratu, ka faktiski var nākties nopeldēt ap 12 kilometriem. Tāpēc veicu peldējumu no Kokneses pilsdrupām līdz Aizkrauklei, tur ir tieši 12 kilometri," atceras Stīpnieks.

Bija skaidrs, ka peldējumu nāksies veikt jūlijā, jo tad Matīsam bija atvaļinājums. Svarīgi bija sagaidīt piemērotus laika apstākļus. "Pētīju laika ziņas internetā, zvanīju uz mājām, jautāju, kas notiek jūrā. Gadījās, ka atbraucu par vēlu, laiks nupat vēl bijis labs, bet nu jau sabojājies. Bija diena, kad peldējumu būtu varējis sākt pēcpusdienā, taču pastāvēja risks, ka līdz krēslai varētu netikt krastā, tāpēc atliku. Biju šo pasākumu iecerējis kā Kolkas bākas apmeklējumu savai ģimenei, draugiem un radiem, lai viņi varētu atpūsties bākā, iedzert alu un noskatīties, kā es tur mokos. Tas, protams, visu vēl vairāk sarežģīja un patiesībā bija man laba mācība – jākoncentrējas tikai uz to, ko tu gribi paveikt, bet loģistika jāatstāj kādam citam! Un tad pienāca četras lieliskas dienas, kad visi apstākļi ideāli sakrita. Tā jau ir – plānotāji var plānot, bet jūra pati saplāno vislabāk," skaidro Matīss.

Peldējums tika veikts 8. augustā, tas ilga trīs stundas un 21 minūti. Matīss bija iepļānojis peldēt ne ilgāk par četrām stundām, taču viņa komanda zināja, ka jebkurā gadījumā viņš peldēs līdz galam, pat ja tam vajadzēs piecas, sešas vai astoņas stundas.

"Visi izdevās, kā iepļānots. Uz bāku devās vairākas laivas, arī mani paziņas, vietējie iedzīvotāji, daudzi pat nezina, ko esmu nolēmis darīt, un brīnījās, kāpēc esmu tajā melnajā kostīmā. Peldot sastapu vairākus braucējus ar kajakiem, kuri novēlēja veiksmi. Bija tiešām ļoti jauka diena, taču tam bija arī sliktā puse:



peldēju un prātoju, ka būtu taču varējis atpūsties un gulšņāt saulītē, ej nu saziņi, cik šovasar vēl būs tik labu dienu! Domāju par savu alus kasti laivā – vai tik tie trīs vīri neizdzers! Domāju par tiem, kas bākā, vai viņiem viss kārtībā, vai viņi tur labi atpūšas. Domāju, ko darišu tālāk. Pa ceļam uzdūros veselam medūzu mākonim. Tad atcerējos zvejnieka brīdinājumu, ka iepriekšējā nedēļā viņa dēlam ronis gar kājām nopeldējis! Domāju, vai tiešām satikšu roni jūrā, nevis krastā, un ko darīt, ja ronis kļūst agresīvs. Bet vispār biju priecīgs – es biju mājās, biju jūrā, jūras ūdens ir mana mīļākā stihija, to nevar salīdzināt ne ar upēm, ne ezeriem! Nu jā, un biju gatavs tam, ka sevi liks manīt sporta traumas, kā tas bija, peldot pa Daugavu no Kokneses uz Aizkraukli. Tad jau domāju, kā labāk peldēt, kā mainīt tehniku, lai sāpētu mazāk. Zināju, ka būs jācīnās ar sevi, bet palīdzēja dienesta laikā gūtā pieredze – sakod zobus un dari! Par to paldies instruktoriem un virsniekiem, kas man to iemācīja Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā studiju laikā. Padoties jau varēs paspēt vienmēr.”

Ceļā Matiss divas reizes piepeldēja pie laivas, lai uzēstu “Isostar” želejas un iedzertu ūdeni ar vitamīniem un sāļiem. To nedarot, enerģijas zudums būtu pārāk liels. Saprotot, ka mērķis jau gandrīz sasniegts, tālāk papildēt vairs nevar, jo kļūst par seklu, Matiss mēģināja piecelties kājās, taču organisms atteicies saprast, ka vairs nav jāpeld, un turpinājās kustēties peldēšanas ritmā. “Drusku pavārtījos par ūdeni, tad jau arī varēju visu kontrolēt. Tajā brīdī bija tāda eiforijas sajūta, taču tā ātri pārgāja, pat saskumu, jo biju tik ilgi gatavojies, un nu viss beidzies! Krastā, ejot uz mašīnu, draugs man uzdeva jautājumu: nu, un ko dariši tālāk? Atbildēju nedomājot: Kolkas rags – Serves rags! Tikai pēc tam aptvēru, ko esmu pateicis – tie taču ir 36 kilometri! Bet ejot jau sākām domāt, vai un kā būtu iespējams to noorganizēt, sapratām, ka tur vajadzētu nevis pavadošo laivu, bet gan kuģi, ka tas viss būtu jāsaskaņo ar Lgaunijas pusi, ka jāšķērso kuģu ceļš, un prātojām, kā to iespējami ātrāk varētu izdarīt,” atceras M. Stipnieks.

“Man visu laiku nepieciešams kaut ko darīt, būt kaut nelielā iespringumā. Droši vien ar to sakrītu saviem kolēģiem uz nerviem, bet tāds nu es esmu. Lie-la daļa manu skolasbiedru devās mācīties uz jūrskolu, lai kļūtu par jūrnikiem. Kolkā un Rojā, kur mācījos vidusskolā, tas nav nekas pārsteidzošs. Bet manī tas viss bija jau tik dziļi iekšā, ka sapratu – man vajag kaut ko citu, turklāt kaut ko tādu, kas ir nepārtraukts izaicinājums. Vēlējās studēt Aizsardzības akadēmijas Gaisa spēku studiju kursā un kļūt par militārās aviācijas pilotu, bet tolaik, kad stājos akadēmijā, tas nebija iespējams. Labi, tad kas ir nākamais? Sauszemes spēki! Tā arī izlēmu mācīties sauszemes spēku studiju kursā. Tagad, septiņus gadus vēlāk, esmu Zemessardzes 3. Latgales brigādes 55. kājnieku bataljona kaujas atbalsta rotas komandiera vietnieks. Ikdienā strādāju ar zemessargiem, tā ir ļoti laba pieredze un iespēja mācīties strādāt ar cilvēkiem no dažādām nozarēm, kuri brīvprātīgi izvēlējušies dienestu valsts aizsardzībā blakus savai civilajai profesijai un ikdienas dzīvei. Esmu priecīgs, ka man izdevies gan kuplināt



Zemessardzes rindas, uzrunājot paziņas, gan motivēt un palīdzēt zemes-sargiem uzsākt aktīvo dienestu un studijas akadēmijā,” spriež Matīss.

Tomēr joprojām dzīvs ir arī sapnis par aviāciju. Matīss mācās un kārtu pārbaudījumus, lai kļūtu par izpletņlēcēju. Viņš vairs nedomā kļūt par pilotu, bet gan par glābēju Nacionālo bruņoto spēku Gaisa spēku Aviācijas eskadrijā, lai varētu strādāt visur – uz zemes, ūdenī un gaisā.

Tālākas nākotnes sapnis ir par atgriešanos Kolkā, kad būs pienācis laiks beigt militāro karjeru. “Esmu kolceniķis, Kolka un jūra velk atpakaļ visu laiku. Man vajag to vēju, man vajag satikties ar Kurzemes cilvēkiem, ar viņu tiešumu. Ja vairāk nekā mēnesi neesmu tur bijis, jau sāku trīcēt. Ar peldējumu no Kolkas bākas mēģināju piesaistīt uzmanību šai vietai. Man radusies ideja par triatlonu – ne jau parasto, bet tādu riktīgi smago, piemēram, noskriet no Ventspils līdz Kolkai, nopeldēt līdz bācai un tad ar riteni izlaist likumu līdz Liepājai. Kāpēc ne? Kādreiz Kolkā regulāri tika rīkotas daudzas un dažādas sporta nometnes, jo apstākļi ir vienkārši ideāli. Nu vairs nekā. Taču es gribu, lai cilvēki, kas devušies prom no Kolkas tādēļ, ka tur nav ko darīt, atgrieztos!

Es tāds neesmu viens, ir arī citi entuziasti, ir vīzija, ir idejas. Jāceļ kolceniķu pašapziņa, jāreklamē šī vieta. Līvu krasts, līvu vēsture, līvu valoda – tas labi iedarbotos uz ārzemniekiem. Taču ir arī jāuzmanās, lai tūrisms nesabeigtu neskarto vidi, kas ir viena no Kolkas lielākajām vērtībām. Mēdz uzskatīt, ka kurzemnieki ir skarbi ļaudis. Taču, ja atbrauksi pie mums kā krietns cilvēks un iegūsi mūsu uzticību, tad mēs būsim tikpat sirsnīgi saimnieki kā latgalieši!”



Sarma Kočāne



## UZMANĪBU – LAIVOŠANA VAR RADĪT ATKARĪBU!

**“Ja cilvēks nekad nav laivojis, es iesaku pamēģināt. Tikai jāņem vērā, ka tā ir lieta, kas var radīt atkarību! Es sevi vairs nevaru iedomāties bez laivošanas, zinu, ka braukšu atkal un atkal. Nāks rudens, būs lietavas – būs Līgatne, Amata, Jugla, Kurzemes mazupes. Ja lietavu nebūs – būs lielās upes. Latvijā vēl tik daudz neizzinātu upju!”** saka Ģirts Sarja, Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta kuģu inspekciju koordinators.

“Kā jau parasti šādos gadījumos, viss sākās ar āķa iebarošanu. Braucām pa Ogrī ar laivām, noirējām tās “Mežmalas laivās”, finišā laivu īpašnieks man teica: “Re, kur man ir kajaks. Negribi?” Sākotnēji viņš mani arī apmācīja pamatiemaņās. Kāpēc tieši man viņš to piedāvāja, es nezinu, nav ne jausmas, bet āķis lūpā ieķērās,” atceras Ģirts.

Viņš apgalvo, ka laivošanā visvilinošākais ir būt prom no pūļa, būt vienam vai dažu domubiedru kompānijā. Straujūdenī vilinoša ir dinamika un kustība, bet garajos gabalos laiks sev. Turklāt katram, kuru šis sporta veids ieinteresējis,



Turi – Tori maratons.



Soča Slovēnijā.

ir iespējams atrast tieši sev piemērotāko veidu. Ir laivošana pa straujiem ūdeņiem, krācēm, vai arī garie gabali pa mierīgiem ūdeņiem, un arī tie atšķiras – var braukt pa upi, jūru vai ezeru.

“Ja brauc pa straujūdeņiem, tad tikai brauc, un nekas cits vairs neeksistē. Ja brauc garos gabalus, tad tikai airē un airē... un pēc tam vēl airē! Var visu ko izdomāt, izprātot un atcerēties. Tās ir pilnīgi atšķirīgas lietas, ko nevar salīdzināt. Parasti Latvijas upēs straujūdeni var baudīt rudenos, kad ir daudz liijs lietus, vai pavasaros, kad kūst ziemas sniegi. Vasarās Latvijas mazupēs parasti ūdens laivošanai nav, ja nu vienīgi gadās ilglaicīgi lieti. Lielajās upēs ūdens ir gandrīz vienmēr, arī decembrī var braukt – tikmēr, kamēr vien ūdens ir šķidr. Protams,





vajadzīgs attiecīgs aprīkojums un apģērbs. Jādomā arī par transportu. Pa straujūdeņiem braucot, noteikti ir jākooperējas, jāpārdzen mašīnas – vienam tas gandrīz nav iespējams. Arī gatavojoties garākiem gabaliem, transportēšanas jautājums ir jāsaplāno. Atceros, reiz aizvedām laivas, atstājām vienās mājās, tad pārbraucām mašīnas uz vietu, kur grasījāmies laivošanu beigt, tad ar velosipēdiem braucām līdz laivām, aizlaivojām līdz mašīnām un tad braucām pakaļ rīteņiem! Var, protams, izmantot arī sabiedrisko transportu. Piemēram, braucot pa Braslu, tā darījām – sākām no Plāča, līdz Gaujai un līdz Rāmkalniem, bet no Rāmkalniem atpakaļ ar autobusu. Pa jūru braucot, ir iespējams visu pasākumu saplānot apļveidā – aizbraukt uz priekšu un tad atkal atpakaļ. Jāsaka, ka “Igaunju jūra” tam vairāk piemērota nekā mūsējā,” stāsta Ģirts.

Meklējot straujūdeņus, pa kuriem, kā Ģirts saka, “padauzities”, izbraukātas gan Latvijas straujākās un krācainākās upes, gan pabūts Polijas, Slovākijas un Alpu upēs. Citi laivotāji mēdz doties uz Zviedriju, Somiju, Norvēģiju, Korsiku, arī tālākos ceļos. Ģirtam patīk arī “ielekšana” laivā pēc darba, kaut uz stundu vai pāris stundām. Tiesa gan, darbadienu vakaros pieejamākā ir Daugava, kura Rīgas robežās jau diezgan izpētīta. “Ir, piemēram, tāds “Lucavsalas seriāls”, tas notiek sešas reizes vasarā, ceturtdienās pēc darba. Laba lieta, kaut arī sacensības, tomēr galvenais ir satikties ar līdzīgi domājošajiem, papļāpāt. Tādi organizētie braucieni jau ir dažādi, un tajos piedalās dažāda līmeņa laivotāji. Lai pieredzējušie maratonisti tevi atzītu par nopietnu cilvēku, tev jābrauc un jābrauc, un jāuzrāda rezultāti. Šogad modernais viruss ir ieviesis korekcijas, bet Latvijā katru gadu notiek vairāki airēšanas maratoni, tāpat Igaunijā un Lietuvā. Pēdējos gados airēšanas maratonus gan mazāk piedalos. Tie ir iepazīti, gribas kaut ko citu. Pats jau esmu paspējis šo to iemācīties, daudz ko vēl nemāku. Ir lietas, ko es citiem



Moraka Melnkalnē.

varu pamācīt, ir lietas, ko es no citiem mācos. Man patīk pa reizei pēc darba kolēģus iesēdināt laivās. Ja viņiem patīk, ja viņi pēc tam smaida – nu, tad ir forši!”

Regulāri braucot, būtiska lieta, protams, ir sava laiva. Tā ir laiva, pie kuras laivotājs pieradis, par kuru zina, kā tā uzvedīsies ūdenī, kuru pilnībā apguvis. Ģirts saka – sadraudzējies. Viņam pašam ir vairākas laivas, taču ar vienu no tām tā arī neesot izdevies sadraudzēties. Katra no laivām savai vajadzībai. Jūras kajaks – nosaukums jau visu izsaka. Nobraucieniem pa mazupēm straujūdeņu laiva, kuru Ģirts iesaucis par *dī-*

*vānu* – liela, ērta, noturīga. Rodeo jeb frīstaila laiva – tai Latvijā grūtāk atrast pielietojumu, tā ir īsa un plata, apgriežama pat uz vietas, un ar to varot pasēfot īsā vilnī. Tad vēl gludūdens kajaks jeb fitnesa laiva – tā, ar kuru tā arī nav izdevies “saududzēties”, jo īsti tomēr neatbilstot vēlmēm. Ja iznāk apgāzties, tad neizkāpjot piecēties nav iespējams, atliek tikai peldēt uz krastu. “Man šķita, ka vairāk laivu man nevajag, bet tad gluži nejauši ieraudzīju SS sludinājumos, ka pārdod īsu laivu ar plakaniem galiem, un man sagribējās to izmēģināt. Laiva ļoti interesanta – galus viegli dabūt zem ūdens, ieskrienies tikai un uzcel laivu vertikālā stāvoklī! Taču ir arī mīnuss – šajā laivā grūti iekāpt un izkāpt, un kājas ātri notirpst. Pavasarī braucu pa Līgatni, tur ir koku aizgāzumi, dabūju kāpt ārā – jā, tas nūdien nebija viegli! Šai laivai tomēr vajag upes bez pārsteigumiem, kur “padauzēties”.”

Laivošana patiesībā nav lēts prieks, ja šai lietai pieiet nopietni. Jauna laiva maksā ap 1000 eiro, jūras kajaks pat līdz 3500 eiro. Taču arī lietoto laivu segmentā varot atrast visnotaļ labus variantus. Ir iespēja laivas īrēt vai aizņemties no kāda pazīstama laivotāja. Iemēģinot laivošanu kopā ar zinātāju, pie viena būs arī kāds, kurš pamācīs. Straujūdens laivas ir no polietilēna, izturīgas un gandrīz



neiznīcināmas, par tām galva parasti nesāp. Taču laiva vēl nebūt nav viss – vajadzīgs airis, arī veste un ķivere. Straujūdenī bez tām nevar un nedrīkst. Lai laivotu ne tikai karstā vasarā, nepieciešams arī atbilstošs apģērbs – hidrotērps. Arī tie ir dažādi – “slapjie” un “sausie”, dalītie un viendabīgi. “Labs “sausais” hidrotērps arī maksā ap tūkstošiem, bet tas tad tiešām ir sauss jebkurā situācijā: vari izkrist no laivas, vari izkāpt un paplūncāties – nekas nekaitēs, apakšā pavilktais apģērbs paliks sauss. Tad var droši braukt arī ziemā, piemēram, atkušņa laikā. Ir gadījies, ka braucot laiva apledo. Straujos ūdeņos, protams, ne, bet, ja iznāk braukt pa rāmu upi, tad laiva kļūst “glazēta”.

Ģirts nenoliedz, ka airēšana var būt arī ļoti ekstrēma izklaide. Saprātīgs cilvēks ar to rēķinās un apzinās, ka vispirms jāapgūst svarīgākās iemaņas. “Iebraukšana straumē, iebraukšana atstraumē, upes šķērsošana jeb “prāmis”. Jāmāk ielikt pareizās “kantēs”,



Milosas salā Grieķijā.

eskimosu apgriezīens – apgāzties, neizkāpjot no laivas uzcelties un braukt tālāk. Braucot pa jūru, būtiski ir mēcēt tikt atpakaļ laivā, ja gadījies izkrist. Ja kāds palīdz, tad to ir viegli dabūt gatavu, ja esi viens un viļņos, tad tas ir krietni grūtāks uzdevums. Jūrā vienam braukt nav tā labākā doma. Viena no svarīgākajām mācām ir, izvērtējot situāciju, spēkus un visu pārējo, spēja pateikt “šoreiz nē”. Nav būtiski, vai tā ir sarežģīta krāce, koku aizgāzums straujā upē vai jūrā vējš stiprāks nekā parasti – ir situācijas, kad jāatkāpjas, laiva jāapnes bīstamai vietai, jāatliek uz citu reizi, citu dienu.”

Ir cilvēki, kuri par savu vaļasprieku saka – tas ir mans dzīvesveids! Ģirts nesot īsti pārliecināts, vai var apgalvot, ka laivošana ir viņa dzīvesveids. Ir taču vēl tik daudz citu interesantu nodarbu! Tomēr gandrīz visi viņa draugi arī nodarbojas ar laivošanu. Meitiņu peciņu gan neizdodoties pievērst laivošanai, bet tas laikam tādēļ, ka viņa laivojusi jau no gada vecuma, droši vien kādā brīdī bijis par daudz.

“Tomēr tā airu vicināšana ir forša lieta! Bija laiks, kad sāka sāpēt mugura. Dakteris teica, ka kāds muguras skriemelis esot kaut kur aizšļūcis, un izstāstīja, kā man turpmāk jādzīvo. Taču kopš pievēršanās airu vicināšanai muguras sāpes kaut kā piemirsušās,” saka Ģirts Sarja.■



## AR BURINIEKU MODEĻIEM JAU NO 12 GADU VECŪMA

**Tālbraucējs kapteinis Aleksandrs Nadežņikovs, jūrniecības darbinieks un pasniedzējs, atzīst, ka ar savu vaļasprieku sācis nodarboties pirms 48 gadiem – 12 gadu vecumā.**

“Vecāki bija ievērojuši, ka man patīk roku darbi – kaut ko būvēt un meistrot, un viņi man pasniedza ļoti vērtīgu dāvanu – galdnieka darbarīku komplektu. Tur bija pilnīgi viss nepieciešamais, sākot no knīpstangām un āmura un beidzot ar rokas urbjmašīnu. Tad arī sāku nopietni nodarboties ar modeļu būvēšanu. Pirmais paša uzbūvētais burinieka modelis bija Kristofora Kolumba karavēla “Santa Maria”. Šis modelis man vēl ir, vecāki to bija saglabājuši un man atdeva!”

Tagad kapteinim Nadežņikovam ir pašam sava darbnīca ar visu nepieciešamo aprīkojumu – darbgaldu, mazu virpu, mazu urbjmašīnu un daudziem citiem instrumentiem. Tur parasti top vairāki burinieki vienlaikus. “Ir racionāli strādāt uzreiz ar vairākiem kuģiem. Piemēram, veidojot korpusu, tiek līmēti ļoti tievi dēļi, reizē divi, katrs no savas puses, un tad ir jāgaida, kamēr tie būs pielīmējušies. Tikmēr var darīt ko citu. Ja man ir brīvs brīdis, ko varu izmantot savam vaļaspriekam, tad šis laiks ir jāizmanto pilnībā,” saka A. Nadežņikovs.

Kuģu modeļus viņš izgatavo vai nu pēc rasējumiem un zīmējumiem, vai arī iegādājoties īpašus kuģu modeļu detaļu komplektus. “Tādus komplektus kādreiz varēja nopirkt arī Latvijā, bija speciāls veikaliņš, taču noieta tirgus esot bijis pārāk neliels. Tagad tos var nopirkt Sanktpēterburgā, bet man tur reti iz-



nāk pabūt. Tā diemžēl ir – kādreiz Latvijā bija ļoti spēcīgi kuģu modelisti, bet tagad atrast domubiedrus ir gandrīz neiespējami. Tā es arī pamatā strādāju viens. Manā ģimenē ir pārsvarā sievietes, viņām ir citas intereses.”

Kuģu modeļi iedalāmi vairākās kategorijās – tā saucamie galda modeļi, ātrgaitas



Kapteiņa vecākais palīgs Aleksandrs Nadežņikovs ar burinieku "Jana", ko reisa laikā uzbūvēja no uz kuģa atrodamiem materiāliem.

modeļi, manevrēšanas modeļi. A. Nadežņikovs skaidro, ka ātrgaitas modeļiem svarīgākais ir ātrums un peldspēja, manevrēšanas modeļi parasti ir radiovadāmi, bet galda modeļiem svarīgākais ir autentiskums un precizitāte. Galda modeļi var būt metāla vai koka. "Man koks ir tuvāks materiāls, tas ir silts, kamēr metāls – auksts. Modeļiem izmantoju dažādas koksnes – ābeli, bumbieri, alkšni, bērzu, liepu un citas. Katram kokam ir savs pielietojums. Piemēram, liepa labi lokās, bet nav tik izturīga. Cietākas koksnes materiāli ir izturīgāki, bet nav tik elastīgi, tos nevar izlocīt. Taču autentisku burinieka modeli nevar uztaisīt tikai no koka, ir vajadzīgs arī metāls, un, protams, vēl arī citi materiāli. Es esmu arī atslēdznieks, protu strādāt ar metālu. Lai izgatavotu autentisku modeli, ir jāzina kuģniecības vēsture. Jūrniekiem to vajadzētu zināt, diemžēl tagadējie jūrnieki visbiežāk nezina. Ar vēsturi saistīta arī profesionālā jūrnieku valoda, un arī tā izzūd. Lai darbotos ar modeļiem, terminoloģija ir jāzina, tā ir gan rasējums, gan apraksts. Ja nu kaut ko nezini, tad meklē vārdnīcās un enciklopēdijās. Man arī tas šķiet ļoti interesanti."

Kapteinis Nadežņikovs atzīst, ka burinieki viņam ir īpaši tuvi un tiem viņš palicis uzticīgs visus garos gadus, kopš nodarbojas ar kuģu modeļiem. "Burinieks tomēr ir kaut kas īpašs, cilvēkiem burinieki patīk, jo vienmēr atmodina to romantiku, kas snauz ikvienā. Un vēl es atceros leģendāro teicienu – "agrāk bija koka kuģi un dzelzs vīri, tagad ir otrādi". Burinieku modeļi mēdz būt gan



ar burām, gan bez tām. Ja buriniekam nav buru, tad ļoti labi var redzēt visas vantis, visu takelāžu, jo arī visam tam ir jābūt autentiskam. Buru izgatavošana ir ļoti piņķerīgs darbs, es tās šuju ar rokām, tas nereti ir pat grūtāk nekā kuģa korpusa un pārējo detaļu izgatavošana. Lai nostiprinātu tikai vienu virvi, nereti paiet vismaz stunda!"

Muzejos esošos kuģu modeļus arī visbiežāk ir izgatavojuši modelisti. "Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ir vesela zāle ar burinieku modeļiem, daži no tiem ir tapuši Rīgas jūrskolā, tur savulaik bija modelistu pulciņš, un nākamajiem jūrnikiem tas bija ļoti noderīgi. Tie kursanti, kuri tur darbojās, lieliski zināja arī speciālos priekšmetus – kuģu uzbūvi, kuģu aprīkojumu. Latvijas



Tirdzniecības flotes jūrnīeku arodbiedrības telpās ir lielisks burinieka "Viktorija" modelis, cilvēks, kurš to izgatavoja, ir taisījis modeļus arī Vāsas muzejam Stokholmā. Vispār visi muzejos redzami modeļi ir tikai ar rokām izgatavoti. Tos nevar pat salīdzināt ar rūpnīcās ražotajiem. Tie, kurus cilvēki pērk veikalos kā suvenīrus,

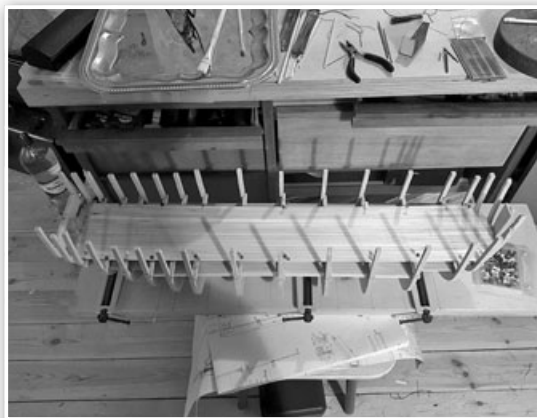
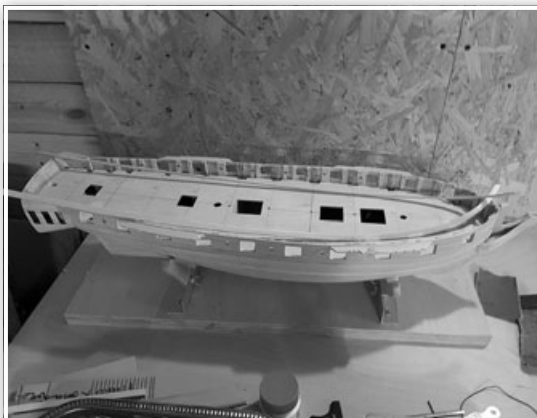
rūpnieciski ražotie – tie patiesībā nav modeļi! Tā ir pilnīga idejas *izvarošana*. Bet, protams, ja cilvēks neko nezina par buriniekiem un to vēsturi, tad viņš to nevar saprast. Cilvēks priecājas – re, astoņas buras uz viena masta, cik skaisti! Taču tādi kuģi nekad nav bijuši, astoņas buras masta vienkārši salauztu! Pats lielākais buru skaits uz viena masta ir piecas," uzsver A. Nadežņikovs.

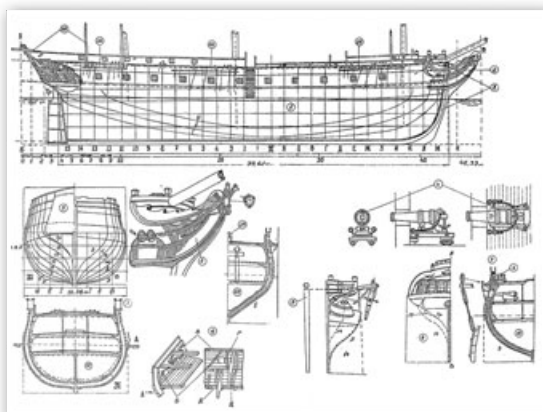
Gandrīz katrs modeļu būvētājs izvēlas savu sistēmu – būvē ļoti pazīstamus buriniekus vai arī mazzināmus, ļoti sarežģītus vai vienkāršākus, mēdz izvēlēties noteiktu tēmu – vācu, angļu, spāņu kuģi, kāda noteikta vēstures posma kuģi un tamlīdzīgi. A. Nadežņikovs pašlaik pievērsies leģendāriem krievu buriniekiem, piemēram, admirāļa Nahimova kurjerkuģim "Fenikss", mazajam, tikai 20 lielgabalu buriniekam "Merkurijs", kurš uzvarēja kauju pret diviem turku līnīkuģiem un pirmais tika apbalvots ar gvardes standartu, Antarktīdas atklājēja Belingshauzena kuģim "Vostok" un citiem ne mazāk slaveniem buriniekiem.

"Es neplānoju piedalīties modeļu būvētāju biznesā, taču augstas kvalitātes burinieki ir ļoti dārgi. 2014. gadā Sanktpēterburgā notikušā čempionāta uzvarētājs franču bombardierkuģis tika pārdots par 14 000 eiro. Šis kuģis tiešām bija izstrādāts līdz vissīkākajām detaļām, ieskaitot naglīņas, ar kurām dēļi



pienagloti korpusam! Taču vienkāršu modeļi var izgatavot gandrīz no jebkādiem materiāliem. Atceros kādu gadījumu. Biju kapteiņa vecākais palīgs, mūsu kuģim bija piecu nedēļu pārgājiens no Singapūras uz Brazīliju. Kādu rītu satieku matrozi, kurš nāk uz dežūru, un jūtu, ka viņš ir lietojis alkoholu. Es pats alkoholu nelietoju vispār, tāpēc uzreiz to smaku jutu. Sāku viņu "audzināt", man kā kapteiņa vecākajam palīgam tas bija jādara. Skaidrs, ka cilvēki ir noguruši, bet var taču atrast citu brīvā laika pavadīšanas veidu! Saku, ka var palasīt grāmatu, bet matrozis atbild, ka visu, kas viņu interesē, jau paguvjis izlasīt. Var paskatīties video, pamācīties angļu valodu. Nē, tas arī viņam apnicis. Beigās es saku, ka var uzbūvēt kādu kuģa modeli. Matrozis smejas, no kā tad lai viņš būvē to modeli? Saku, ka uz kuģa ir daudz visādu materiālu. Beidzās ar to, ka noslēdzām derības – es apņēmos līdz Brazīlijai uzbūvēt burinieka





modeli. Nu skaidrs – kas solīts, tas jāpilda. Vispirms pats izgatavoju rasējumus, korpusu būvēju no vecas glābšanas jostas putuplasta, to nošpahtelēju, izkrāsoju. Izmantoju dažādu iekārtu iepakojumus, atradu visu, ko man vajadzēja! Tas, protams, bija primitīvs modelis, nekāda zināma burinieka kopija. Nosaucu to

savas meitas vārdā par “Janu”. Kad burinieks bija gatavs, visa apkalpe gāja uz tiltiņa to aplūkot. Kā jau teicu – cilvēkiem patīk burinieki!”

Aleksandrs Nadežņikovs neslēpj savu sarūgtinājumu par to, ka šodienas bērniem vairs nav kādreizējās iespējas attīstīt savas prasmes. “Kādreiz pulciņi, arī kuģu modelēšanas pulciņi, bija valsts finansēti. Par tiem bija liela interese. No otras puses, šodienas bērni vairs nav tam motivēti, viņiem labāk patīk spaidīt podziņas datorā vai telefonā. Lai būvētu modeļus, vajadzīga pacietība, uzmanība, precizitāte. Nesen kādā konferencē redzēju dāņu prezentāciju, tajā viņi teica: mūs nomaina “Z” paaudze, tā ir paaudze, kas nevar ilgstoši koncentrēties, nevar veikt monotonu darbu, kas prasa pacietību. Ārprāts, es nodomāju, kā tad mēs šai paaudzei uzticēsim kuģus? Kas notiks, ja sardzes virsnieks nespēs koncentrēties un veikt monotonu darbu?”

Kapteinis Nadežņikovs atzīst, ka kuģu modeļi var šķīst ļoti intraverti cilvēki, jo, kad iegrimst savā iemīļotajā nodarbē, viss pārējais tikai traucē. Taču tas ir vaļasprieks, kas lieliski nomierina nervus, jo prasa maksimālu koncentrāciju un liek vismaz uz laiku aizmirst visas problēmas.

Jāteic, ka, kaut nedaudz pazīstot kapteini Aleksandru Nadežņikovu, tiešām grūti iztēloties situāciju, kurā viņš zaudētu mieru, izrādītu uztraukumu vai nezinātu, kā rīkoties. ■

Sarma Kočāne





# GAN KUĢA KAPTEINIM, GAN HOKEJA TIESNESIM LĒMUMI JĀPIEŅEM ĻOTI ĀTRI

**Nauris Upenieks 2016. gadā beidzis Liepājas Jūrniecības koledžu, strādā Norvēģijā par velkoņa kapteini. Viņa vaļasprieks ir hokeja spēļu tiesāšana, ar to Nauris nodarbojas jau gadus septiņus – sākumā kā brigādes tiesnesis, video tiesnesis, bet pēc tam iemācījies slidot, lai varētu strādāt arī uz ledus.**

“Vismaz 95% hokeja tiesnešu ir bijušie hokejisti, spēlējuši jaunībā vai bērnībā, bet es ne. Skolas laikā gāju skatīties, kā klasesbiedri spēlē, un man tas patika. Mūsu ģeogrāfijas skolotājs nodarbojās ar hokeja tiesāšanu un paaicināja mani palīgā. Tā arī viss aizsākās. Taču pats uz slidām uzkāpu tikai 17 vai 18 gadu vecumā, tad jau sākt trenēties hokejā ir daudz par vēlu. Hokeju varu uzspēlēt tikai tā, savā kompānijā, uz diķa ledus!” saka Nauris.

Nauris atzīst, ka kuģa kapteiņa un hokeja tiesneša darbam ir ne mazums kopīga. Galvenais – spēt ātri reaģēt un pieņemt lēmumus. “Uz kuģa vēl var būt pusminūte laika apdomāties, bet hokejā laika nav – pagriez galvu, un viens jau guļ uz ledus! Kāpēc – to neviens nezina, un neviens neko nav redzējis... Man nereti jautā: nu, kā tev var patikt tiesāt? Visi uz tevi bļauj! Pirmajā gadā tas ir sarežģītāk, jo visi tev grib pateikt, kas tu esi un uz kuriem tev jāiet. Bet pēc tam jau to vairs vienkārši nedzird. Parasti jau tā ir: ja uzvar, tad pateicoties labai komandai, ja zaudē – vainīgs tiesnesis. Gadās, protams, ļoti reti, ka pēc spēles zaudētāja komanda pasaka paldies par tiesāšanu. Tad ir gandarījums. Protams, vislabāk ir tad, ja tiesnesis uz laukuma vispār nav manāms, viņš mierīgi dara savu darbu, tas ir visforšākais!”



Hokeja tiesnesis Nauris Upenieks.



## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

Nauris visbiežāk tiesā spēles Junioru attīstības hokeja līgā, reizēm arī augstākas kategorijas spēles. Hokeja tiesnesim ir iespējama izaugsme – vispirms jāpierāda sevi Latvijas līmenī, pēc tam jau var kļūt par starptautiskas kategorijas tiesnesi. “Bet man neder, ja man, piemēram, septembrī pateiktu, ka martā jātiesā turnīrs! Es taču esmu jūrnieris, kā varu zināt, kur būšu martā? Nereti gadās, ka, atgriežoties no Norvēģijas, iebraucu Liepājā un tūlīt uz slidām. Vai arī notiesāju spēli, sēžos mašīnā un dodos prom. Jā, esmu kādreiz tiesājis virslīgas spēles



“Amber Puck” Ziemassvētku  
kauss U-9 vecuma grupā.



“Amber Puck” PRO turnīrs  
Liepājā, tiesnešu komanda.

kā līnijtiesnesis. Parasti tiesāju turnīrus Liepājā, sākot no pašiem mazākajiem, U-9, līdz PRO līmenim. U-9 – tā jau patiesībā nav tiesāšana, tas vairāk ir šovs, tu puikām palīdzi, tu viņus māci. Pieaugušo spēles ir kas cits, citi ātrumi, lielākas iespējas kļūdīties, bet man patīk gan viens, gan otrs!” skaidro Nauris.

Sacensībās, kur spēlē mazie puikas, viņu vecāku ambīcijas daudzkārt pārsniedz pašu hokejistu aizrautību. “Vecākiem šķiet, ka viņu bērni ir jau gatavas hokeja zvaigznes. Ir vecāki, kuri spēles laikā tā uzvelkas, ka nevar saprast – skaidrā viņi vai ne. Ir pat gadījies saukt policiju, lai dabūtu iekarsušos vecākus nost no ledus! Puikām pašiem tā ir spēle, viņiem ir jautri! Bet gadās, ka kādam ievajagas mammu, un viss, nevajag viņam nekādu hokeju, viņam mammu vajag! Reiz skatos – viens puikiņš stāv malā uz ledus un raud. Jautāju, kas noticis? Izrādās, viņam zem ķiveres ir cepurīte, tā noslidējusi uz acīm, un cilvēks vispār vairs neko neredz! Jaunāko grupu spēlēs maiņas notiek visiem uzreiz, ir signāls, un vienai maiņai jānoiet no ledus, nākamajai jāuzslido un jāturpina spēle. Kādi tik kuriozi negadās! Reiz vienam puikam jāiet nost, bet viņš paliek uz ledus un neiet. Es pieslidoju, pārmetu viņu pār plecu un nonesu no ledus. Viss, puisim spēle vairs nebija prātā, viņš tikai gaidīja nomainas signālu, lai bēgtu no manis un es viņu ķertu un nestu nost!” atceras tiesnesis.

ņam zem ķiveres ir cepurīte, tā noslidējusi uz acīm, un cilvēks vispār vairs neko neredz! Jaunāko grupu spēlēs maiņas notiek visiem uzreiz, ir signāls, un vienai maiņai jānoiet no ledus, nākamajai jāuzslido un jāturpina spēle. Kādi tik kuriozi negadās! Reiz vienam puikam jāiet nost, bet viņš paliek uz ledus un neiet. Es pieslidoju, pārmetu viņu pār plecu un nonesu no ledus. Viss, puisim spēle vairs nebija prātā, viņš tikai gaidīja nomainas signālu, lai bēgtu no manis un es viņu ķertu un nestu nost!” atceras tiesnesis.

“Esmu iesaistījies hokejā arī kā trenera palīgs, lai izprastu spēli “no iekšpusēs”. Tiesāt nevar pēc grāmatas, nekas nesanāks, ir jāsaprot, kas notiek un ko tu dari. Aizdomāties uz laukuma nedrīkst, ja dabū ar ripu, tad ir ļoti sāpīgi! Skatītājiem, protams, lielākais prieks, ja tiesnesis nokrīt. Taču tiesnešiem ir tradīcija – ja



kāds uz ledus nokrīt, tas pārējiem tiesnešiem pēc spēles liek alu. Tātad ir vēl papildu motivācija nekrist!” smejas Nauris.

Grūtāk esot pateikt, kas tieši saista un šķiet tik aizraujošs hokeja tiesāšanā. Tā noteikti nav nauda. “Man kā jūrniekam nauda, ko saņemu kā tiesnesis, nešķiet svarīga. Varu teikt, ka man ir divi brīvā laika hobiji – hokeja tiesāšana un pasniedzēja darbs Liepājas Jūrniecības koledžā. Arī koledžā strādāju tikai tāpēc, ka man tas patīk un šķiet interesanti. Ja esmu mājās, tad bieži vien sestdienas un svētdienas pavadu hokeja hallē, bet no pirmdienas līdz piektdienai esmu koledžā. Mācu astronavigāciju, sardzes dienestu un manevrēšanu. Jūrskolā vadu praktiskās matrožu apmācības. Ir gandarījums, ja redzu, ka audzēkņi sāk kaut ko saprast, kļūst ieinteresēti, sāk veidoties diskusijas. Tas jau ir konkrēts rezultāts. Es eju nevis mācīt, bet iemācīt. Pats esmu praktiķis, vados galvenokārt pēc tā, ko pats, strādājot uz kuģa, esmu pieredzējis un pārbaudījis. Saprotu, ka studentiem vienkāršāk apgūt vielu, pārrunājot konkrētus piemērus un konkrētas situācijas, nevis tikai kaut ko iekāļot no grāmatām.”

Norvēģijā Nauris strādā trīs gadus, no sākuma par stūrmani, pēc tam jau par kapteini. “Man patīk darbs uz velkoņa, man patīk vadīt kuģi, ar kuru var manevrēt. Darbs uz liela tankkuģa man neliktos tik interesants. Velkoņi ir multi-

funkcionāli, un mūsu darbs ir ļoti daudzveidīgs – gan pārvelkam lielās lašu fermas, gan veicam kuģu avāriju seku likvidēšanu. Pagājušajā gadā nogrima krievu zvejas kuģis, mēs pēc tam dežūrējām divus mēnešus, uzraugot, vai nenotiks naftas noplūde. Komanda ir neliela, parasti četri pieci cilvēki. Strādājam Norvēģijas ziemeļos, ejam pa fjordiem. Daba tur ir ļoti skaista, ziemeļblāzma, polārā diena un polārā nakts. Tikai nu jau esmu pieradis, mazāk ievēroju visu šo krāšņumu,” stāsta Nauris.

Atrodoties uz kuģa, Nauris labprāt paskatoties hokeju pa televizoru, mājās tam laika atliktot retāk. Izņēmums, protams, ir pasaules čempionāts. “Uz čempionātu parasti cenšos aizbraukt kopā ar draugiem, ja vien tas ir iespējams. Tā tomēr ir tāda īpaša atmosfēra, tie ir milzīgi hokeja svētki. Mēs braucam vai nu uz pirmajām, vai uz pēdējām spēlēm. Pārējās skatāmies mājās pa televizoru, bet arī visi kopā, tas ir obligāti, tā ir svēta lieta!” atzīst hokeja tiesnesis. ■



Darbs Norvēģijas ziemeļos.



## JA KAUT KO DARU, TAD DARU PAR VISIEM 100!

**Ivars Brauns, kurš jau sešus gadus ir kapteiņa vecākais palīgs uz ASV naftas kompānijas “Chevron” supertankkuģiem, par sevi saka: “Ja es kaut ko daru, tad daru! Tas attiecas gan uz darbu, gan manu vaļasprieku – garo distanču skriešanu.”**



Ivara tēvs strādājis uz zvejas kuģiem bijušajā Salacgrīvas zvejnieku kolhozā “Brīvais vilnis”, un Ivars jau kopš pirmās klases zinājis, ka noteikti kļūs par jūrnieku. Viņš nekautrējas atzīt, ka atradis īsto aicinājumu un savu darbu patiešām mīl. “Mans darbs – tas ir nepārtraukts izaicinājums. Kapteiņa vecākajam palīgam ir jābūt lietas kursā un jāatbild par visu, kas notiek uz kuģa, jebkurā brīdī jāspēj izvērtēt situāciju un pieņemt lēmumus,” saka Ivars Brauns.

“Ar skriešanu nodarbojos jau pamatskolā, skrēju īsās distances, sprintu. Biju tam piemērots, jo esmu tāds geparda tipa cilvēks, ar ievilkto vēderu un garām kājām. Bet līdz garajām distancēm nonācu gandrīz nejauši – pirms gadiem četriem pieciem bijām aizveduši meitu, tolaik vēl pusaudzi, uz “Stirnu buku”. Un tā sanāca: vai tad es sēdēju telefonā, kamēr meita skrien? Skrējām kopā, un tad sapratu, ka pulveris vēl sauss!” smejas Ivars.

Pagājušajā gadā Ivars Lietuvā noskrējis 68 kilometru distanci, kuras lielākā daļa vedusi pa Kuršu kāpām. Tas ir pavisam kas cits, nekā skriet pa asfaltu vai mežu. “Vismaz 12 kilometrus skrēju tā kā pa šķidru cementu – sper soli, iegrimsti, izvelc kāju, sper soli, iegrimsti, un tā tik uz priekšu,” atceras Ivars.





Šovasar 11. jūlijā noskriets 107 kilometrus garais ultramaratons Rīga – Valmiera, Ivars to pieveica 15 stundās, piedzīvojot arī kārtīgu lietus gāzienu posmā starp Vangažiem un Sēnīti, savukārt 15. augustā “Stirnu buka” ietvaros pieveikta “Vilka” distance – 71 kilometrs no Siguldas pils līdz Zvārtas iezim, skrienot pa takām un metot likumus gar Gauju, Braslu un Amatu. “Tā bija iespēja redzēt Gaujas Nacionālo parku no pavisam cita skatu punkta! “Stirnu bukā” šī bija pirmā tāda veida distance, taču turpmāk tās būšot katru gadu, arvien garākas, tā tad būs, uz ko tiekties!”

“Man ir gan treneris, gan arī savs uztura speciālists – pareiza ēšana ir ļoti svarīga, gatavojoties garo distanču skrējieniem, turklāt jāēd arī pa ceļam. Starp citu, visi speciālie sporta ēdieni un dzērieni ir tādi saldi, lai dotu enerģiju, tāpēc, kad esmu noskrējis, man vislabāk patīk padzerties konservēto gurķīšu marinādī! Tik garšīga! No malas var izskatīties, ka tā kā uz pagīrām,” tā Ivars.

“Trenējoties noskrienu vidēji 100 – 120 kilometru nedēļā. Parasti nedēļā skrienu piecas dienas, viena diena ir atpūtai, vēl viena fiziskās slodzes vingrinājumiem. Gatavošanās ultramaratonam – tas ir kā darbs. Kad esmu jūrā, skrienu uz trenāžiera. Tas, protams, nav tas pats, kā skriet pa mežu vai pa asfaltu, tā ir pielāgošanās. Jūrniekam ir jāspēj pielāgoties. Covid laikā bija jūrā piecarpus mēnešus plānoto triju mēnešu vietā – tā arī ir pielāgošanās. Skriešana uz kuģa man ir arī atslodze un atpūta no ikdienas darba,” skaidro Ivars.





Skrienot garās distancēs, Ivars maršrutu parasti sadalot pa posmiem, piemēram, posms līdz nākamajam kontrolpunktam, kur varēs kaut ko uzkost. "Tā ir vieglāk, jo iedomājoties, ka jānoskrien 70 vai 100 kilometru, pirmā reakcija būs – nu nē! Tāpat arī darbā uz kuģa nedomāju par to, ka mājās tikšu, teiksim, tikai pēc trim mēnešiem. Domāju par konkrēto pārgājienu – tik un tik garš, tik un tik ilgs, pēc tam par nākamo."

Meita, ar kuru kopā Ivars sāka startēt "Stirnu bukā", nu jau mācās 12. klasē, bet uz skriešanu tā arī nav "pavilkusies". "Viņai vairāk patīk spēlēt klavieres, gleznot. Taču viņa labprāt pavada ma-

ni uz divriteņa, kad dodos savos ikdienas skrējienos. Viņa man jautā: "Tēti, nu, cikos brauksim?" Es labi atceros savus astoņpadsmit gadus, zinu, ka tad ir daudz dažādu darīšanu, zinu, ka meitai ir draugs, ar kuru noteikti gribas pavadīt laiku kopā, un esmu ļoti priecīgs, ka viņa tomēr labprāt ir arī kopā ar mani. Domāju, ka mēs esam labi draugi, mūsu attiecības ir ļoti elastīgas, es viņu neierobežoju, bet uzticos. Kad noskrēju "Vilka" distanci, viņa mani sagaidīja, apķērās ap kaklu, iedeva buču un teica: "Tēti, es tevi mīlu, es ar tevi lepojos!" Tu atskrien, esi piekusis, pārguris, un tad ir tāds gandarijums, ka tavš bērns tevi novērtē!" neslēpj Ivars.

Viņš secinājis, ka no hobbija viņam ir vismaz trīs vērtīgi ieguvumi – veselība, psiholoģiskā noturība un ģimenes vienošana. Turklāt tas ir arī tik ļoti nepieciešamais izaicinājums – katru reizi atkal no jauna! ■

Sarma Kočāne



# 2020. GADS. NOTIKUMI ĪSUMĀ

## JANVĀRIS – FEBRUĀRIS

■ 11. janvārī Latvijas Jūras akadēmijā notika 27. izlaidums, izglītības diplomus saņēma 81 absolvents.

■ Latvijā notiek augstskolu pārvaldības modeļa reforma, kas apdraud LJA sekmīgu turpmāko darbību. Izglītības un zinātnes ministrijas ierēdņu nevēlēšanās ieklausīties jūrniecības nozares argumentos par saprātīgu risinājumu, piešķirot LJA izņēmuma statusu, visticamāk, novedīs LJA pie pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei.

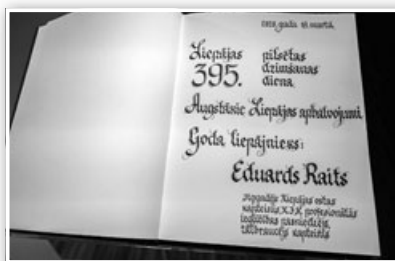
■ 11. februārī Ministru kabineta sēdē Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amatā apstiprināta Ilonda Stepanova.

■ 11. februārī valdība atbalstīja grozījumus Satiksmes ministrijas nolikumā, kas nosaka, ka SM būs valsts kapitāla daļu turētāja akciju sabiedrībā "Ventas osta". Pagājušā gada 18. decembrī Ministru kabinets izdeva rīkojumu par akciju sabiedrības "Ventas osta" dibināšanu un noteica, ka SM ir AS "Ventas osta" kapitāla daļu turētāja. SM nolikums ir papildināts ar informāciju, ka SM ir valsts kapitāla daļu turētāja AS "Ventas osta".

■ 15. februārī satiksmes ministrs Tālis Linkaits kopā ar Lietuvas amatpersonām svinīgi sagaidīs pirmo kravas vilciena sastāvu atjaunotajā sliežu ceļu posmā no Mažeikiem Lietuvā uz Reņģi Latvijā. Svinīgajā pasākumā piedalīsies arī Lietuvas satiksmes ministrs Jaroslavs Nerkevičs, Lietuvas Republikas valdības kanclers Aļģirds Stončaitis, kā arī Lietuvas dzelzceļa uzņēmuma "Lietuvos geležinkeliai", "Latvijas dzelzceļa" un "Orlen Lietuva, PKN Orlen" vadības un nozares pārstāvji. Lietuvas dzelzceļš ar pirmo sastāvu no Mažeikiem uz Reņģi vedīs "Orlen Lietuva" naftas produktus.

■ Rīgas brīvdostas pārvalde ir pabeigusi galvenā kuģu ceļa vēsturiskā krasta stiprinājuma jeb FG dambja pārbūvi. Tas atrodas Rīgas brīvdostas teritorijā, Daugavas kreisajā krastā pie Ķīpsalas, un stiepjas 1,51 km garumā. Būvprojekta autors – Inženieru birojs "Kurbada tilti", FG dambja pārbūves darbus pēc Rīgas brīvdostas pārvaldes pasūtījuma veica AS "BMGS".

■ Titula Goda liepājnieks saņemšanai šogad virzīs Liepājas ostas kapteini un Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēju Eduardu Raitu. Titulu Goda liepājnieks piešķir kā apbalvojumu par sevišķiem nopelniem Liepājas labā, kas var izpausties valsts, pašvaldības, sabiedriskajā, kultūras, izglītības, zinātnes vai saimnieciskajā darbā.





■ Rīgā notika diskusija par Liepājas ekonomikas attīstības perspektīvām līdz 2030. gadam. Diskusijā piedalījās Liepājas domes un LSEZ pārstāvji, LMT vadītājs Juris Binde, bijušais LIAA vadītājs Andris Ozols, SEB bankas ekonomists Dainis Gašpuitis, UPB padomes priekšsēdētājs Uldis Pilēns, SIA "Sakret" padomes priekšsēdētājs Andris Vanags, Eiropas Komisijas pārstāvniecības



Latvijā vadītāja p.i. Andris Kužnieks, Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis u.c. Sarunu gaitā skaidri izkristalizējās atziņa, ka Liepāja ir un būs spēcīgs reģionālās izaugsmes un attīstības centrs, ir radīts labs pamats un droši jāvirzās uz priekšu.



■ Šā gada siltā ziema un bagātīgie nokrišņi veicina jūras piekrastes eroziju.

■ Beigušas pastāvēt Latvijas Tranzīta biznesa asociācija un Latvijas Lielo ostu asociācija.

## MARTS – APRĪLIS

■ Visu Latvijā un pasaulē ietekmē, ierobežo un diktē Covid-19 pandēmija. Valdība no 2020. gada 13. marta visā valsts teritorijā ievieša ārkārtējo situāciju vispirms līdz 2020. gada 14. aprīlim ar mērķi ierobežot Covid-19 izplatību, bet 8. aprīlī pieņēma lēmumu ārkārtējo situāciju pagarināt līdz 12. maijam. Attālināti notiek mācības skolās, koledžās un augstskolās, uzņēmumi un ostas strādā ārkārtējās situācijas apstākļos.

■ "Baltic Container Terminal" konteineru plūsmas samazināšanos sāka izjust marta otrajā nedēļā. Tas bija saistīts ar konteineru importa samazinājumu no Ķīnas, ko savukārt izraisīja ražošanas jaudu dramatiskais kritums Ķīnā februāra mēnesī. Kā ķēdes reakcija sekoja tukšo konteineru trūkums un konteinerpārvadājumu frakts likmes kāpums, kas vēl samazināja konteinerpārvadājumu apjomu. Tomēr, neskatoties uz kompānijas un viņu klientu prognozēto 30% krituma, martā, salīdzinot ar 2019. gada martu, konteineru plūsma samazinājās tikai par 10%.



■ Lai sniegtu atbalstu un palīdzētu pārvarēt ekonomiski smago situāciju, Rīgas brīvostas valde pieņēma lēmumu nepiemērot piestātņu maksu abiem ostā esošajiem "Tallink" līnijas prāmjiem līdz brīdim, kad būs iespējams atsākt pasažieru pārvadājumus.





■ Covid-19 pandēmijas dēļ ir minimālas iespējas laicīgi nomainīt jūrniekus pēc reisa beigām. *Force majeure* situācijas dēļ jūrniekam nākas strādāt ievērojami ilgāk, nekā paredz kontrakts. Ja līdz kvalifikācijas dokumentu derīguma beigām jūrnieks netiek norakstīts krastā, Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs izsniedz dokumentu par sertifikātu derīguma pagarināšanu. Lai to izdarītu, kuģa īpašniekam vai kruinga kompānijai jānosūta JR e-pastā uz adresi jr@lja.lv, kopijā jazeps.spridzans@lja.lv vadības parakstītu iesniegumu uz kompānijas veidlapas, kur īsi jāapraksta situācija un jāpievieno nepieciešamie dokumenti. Apstiprinājums tiek izdots tikai, tad ja visa prasītā informācija ir iesniegumā.

■ Sakarā ar valsti izsludināto ārkārtas stāvokli VAS "Latvijas Jūras administrācija" Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija ierobežo kontroles un uzraudzības funkcijas Latvijas ostās un ostu iekārtās, kā arī uz Latvijas ostās ienākošiem ārvalstu kuģiem.

■ Ņemot vērā Latvijas Zvērinātu advokātu padomes lēmumu, ar kuru Pāvelam Rebenokam tika uzdots līdz aprīļa beigām izdarīt izvēli starp advokāta darbu un amata pienākumu pildīšanu kā valsts amatpersonai Rīgas brīvostas pārvaldē, viņš pieņēma lēmumu par labu advokatūrai, P. Rebenoks saglabā zvērināta advokāta pilnvaras un atstāj darbu Rīgas brīvostas valdē.

■ Covid-19 pandēmijas ieviesto ierobežojumu dēļ, kas aizliedza publisku pasākumu norisi, 2020.gada martā nenotika:

- 26. martā paredzētā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulce;
- 27. martā paredzētā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulce.

## PASAUĻĒ:

■ IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims un Eiropas Savienības valstu atbildīgo ministriju darbinieki jūrniecības konferencē Opatijā, Horvātijā, kas notika 10.–11. martā, uzsvēra, ka steidzami jāpanāk Keiptaunas nolīguma stāšanās spēkā, lai uzlabotu zvejnieku drošību jūrā, kā arī cīnītos pret nelegālo, neregistrēto un neregulēto zveju.

■ 2020. gada pasaules jūrniecības tēma izceļ globālos ilgtspējīgas attīstības mērķus, un IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims savā paziņojumā apstiprināja, ka dzimumu līdztiesība joprojām ir IMO darba kārtībā, jo tieši tā ir globālās kuģošanas ilgtspējīgas attīstības pamatā.

■ Ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, līdz turpmākiem lēmumiem atkarībā no situācijas ir atliktas visas IMO paredzētās sanāksmes.

■ No 2020. gada 9. līdz 19. novembrim Glāzgovā (Apvienotajā Karalistē) bija plānota ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām pušu konferences (COP 26) 26. sesija, bet COP Prezidijs 2020. gada 1. aprīlī paziņoja, ka Covid-19 pandēmijas dēļ konference notiks 2021. gadā. Ņemot vērā Covid-19 ietekmi visā pasaulē, 2020. gada novembrī tik vērienīgu pasākumu vairs nav iespējams sarīkot.



## MAIJS – JŪNIJS

■ 1. maijā pusdienlaikā visā pasaulē tika iedarbinātas kuģu taures un skanēja svilpieni, tā apliecinot cieņu un godu jūrniekiem. Daudzās pasaules valstīs kuģu taurēm pievienojās mūziķi ar saviem instrumentiem. Šo aicinājumu izteica ICS, ITF un ECSA, aicinot solidarizēties ar 1,6 miljoniem

pasaules tirdzniecības flotes jūrnieku. Visi jūrnieki – gan tirdzniecības flotes jūrnieki, kuri nodrošināja kravu nepārtrauktu transportēšanu, gan kruīza kuģu apkalpes, kas ļoti sarežģītos apstākļos apkalpoja pasažierus un palīdzēja tos repatriēt, gan visi krasta dienesti, kas ostās apkalpoja kuģus, ir pelnījuši cieņu, apbrīnu un pateicību.

■ Pēc ICS datiem, jūrnieku skaits, kam nepieciešama maiņa, līdz 15. jūnijam sasniedza gandrīz 200 tūkstošus, kas bija par 50% vairāk nekā martā beigās, tāpēc ICS šo problēmu pacēla ANO līmenī.

■ “Intercargo” informēja, ka jūnijā uz tirdzniecības kuģiem bija jūrnieki, kas reisā pavadījuši 9, 12 vai pat vairāk mēnešus, un brīdināja, ka nepietiekama apkalpes maiņa var izraisīt piegādes ķēžu sabrukumu.

■ Lai palīdzētu izveidot koordinētas procedūras, kas atvieglotu jūrnieku drošu pārvietošanos, IMO 174 dalībvalstīm izdevusi 12 soļu plānu, kas nosaka, kā atvieglot jūrnieku maiņu uz kuģiem. Šī ceļveža iniciatori bija jūrnieku arodbiedrības un starptautiskās kuģošanas nozares asociāciju koalīcija, kurā iesaistījās arī avio nozares pārstāvji, starptautiskās organizācijas un apdrošinātāji.

■ Lai nodrošinātu Latvijas uzņēmumu darbinieku komandējumus, kā arī palīdzētu jūrniekiem nokļūt savā darba vietā, ar satiksmes ministra izdotām izņēmuma atļaujām starp Ventspili un Nīneshamnu Zviedrijā tiek organi-

zēti atsevišķi prāmju reisi. Ventspils ostā ienākošie pasažieru prāmji tiek sagaidīti, ievērojot augstākās drošības prasības, lai novērstu Covid-19 izplatīšanos.

■ Ventspilī pabeigti izbūves un labiekārtošanas darbi no Ziemas ostas līdz Ventspils ostas kapteiņdienestam, kur tagad apskatāma arī iespaidīga boju un stoderu kolekcija, kā arī kādreizējais loču kuģis.



■ Lai motivētu jauniešus pievērsties jūrnieka profesijai, LSC izsludināja līdz šim lielāko stipendiju konkursu Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības



koledžas studentiem, un kopumā šo stipendiju saņems 20 studentu, kuri sevi pierādījuši praksē uz kāda no kompānijas pārvaldībā esošajiem kuģiem un kuriem ir labi akadēmiskie sasniegumi.

■ Neskatoties uz izaicinājumiem bagāto laiku, kompānija LSC savā tehniskajā pārvaldībā veiksmīgi pieņēmusi jaunbūvēto VLCC tankkuģi "Elandra Denali", kas LSC menedžmentā ir jau 46. kuģis.



■ Latvijas Jūras akadēmijā, LJA Rīgas jūrskolā un Liepājas Jūrnieceības koledžā arī maijā turpinājās attālinātais mācību process, kas tika ieviests sakarā ar 12. martā Latvijas valdības izsludināto ārkārtējo situāciju Covid-19 pandēmijas dēļ.

■ 21. maijā ZOOM platformā LJA rīkoja Atvērto durvju dienas 2020, kuru laikā vidusskolas beidzējus iepazīstināja ar studiju un karjeras iespējām.



■ Par LJA Rīgas jūrskolas direktoru iecelts Arnis Bankovičs, kurš par savu pirmo uzdevumu uzskatīja jūrskolas akreditāciju, kas iepriekšējās vadības laikā nebija veikta. Visi nepieciešamie dokumenti sagatavoti un iesniegti Izglītības un zinātnes ministrijā.

Arnis Bankovičs (pa labi) un Rīgas jūrskolas angļu valodas pasniedzējs Andris Ķepals.

■ Lai gan LJA Rīgas jūrskolas 3. kursa audzēkņiem priekšā vēl viens mācību gads un eksāmenu kārtošana speciālajos priekšmetos, 3. jūnijā, ievērojot visas drošības prasības, viņi kārtoja valsts eksāmenu angļu valodā.

■ Energoefektivitātes projekta ietvaros turpinās fasādes siltināšanas darbi LJA jūrskolas un LJA administrācijas ēkai.

■ Iznākusi kapteiņa Ēvalda Grāmatnieka grāmata "Jūras stāsti" krievu valodā.

■ No 14. maija, ievērojot drošības pasākumus, apmeklētājiem apskatei atkal atvērta Ventspils brīvdostas pārvaldes apsaimniekotās Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas. Bākas ir atvērta katru dienu, izņemot pirmdienas, no 10.00 līdz 16.00. Užavas bāka apmeklētājiem nav atvērta arī otrdienās.





## JŪLIJS – AUGUSTS

■ Turpinās diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu Latvijas lielajās ostās.

■ Jūlijā sākās plašas diskusijas par pārvaldības modeļa maiņu Latvijas lielajās ostās, paredzot tās pārveidot no atvasinātām publisko tiesību juridiskām personām par kapitālsabiedrībām. Ostu speciālisti pauž viedokli, ka iecerētās



pārmaiņas ir nepārdomātas un nepamatotas, un īpašu protestu jaunajām izmaiņām pauž Liepājas SEZ, savukārt projekta virzītājs satiksmes ministrs Tālis Linkaits pauž viedokli, ka ostas turpmāk nedrīkst būt pašvaldību vadītāju izprieceas vieta. Diskusijas turpinās, pagaidām katra puse turas pie sava viedokļa.

■ Turpinās kravu kritums Latvijas ostās. Latvijas ostās 2020. gada pirmajā pusgadā pārkrauti 22,628 miljoni tonnu kravu, kas ir par 30,1% mazāk nekā 2019. gada attiecīgajā periodā, bet dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs šogad pirmajos sešos mēnešos Latvijā samazinājies par 47,2% salīdzinājumā ar 2019. gada attiecīgo periodu un bija 11,563 miljoni tonnu.



■ Jau deviņo gadu no 15. jūlija līdz 14. augustam norisinājās atklātā kampaņa "Mana jūra", kuras laikā notika Baltijas jūru piesārņojošo atkritumu monitorings. Kampaņā bija aicināti piedalīties cilvēki, kas nebaidās iepazīt Latvijas piejūras skarbumu un skaistumu, atklāt atkritumu problēmas piekrastē un pavadīt savu brīvo

laiku, katru dienu mērojot vairāku kilometru gājienu.

■ Jaunu uz kravu pārvadājumiem orientētu maršrutu starp Liepājas ostu Latvijā, Karlskrūnas ostu Zviedrijā un Trāvemindes ostu Vācijā 13. augustā uzsā-



ka kompānijas "Stena Line" divi prāmji – "Stena Gothica" un "Urd", kas no Liepājas uz Vācijas atiet piecas reizes nedēļā un vienu reizi nedēļā piestāj Karlskrūnas ostā.

■ Rīgas ostā no SIA "Man-Tess tranzīts" prāmju piestātnes 6. jūlijā "Baltic Link" prāmī "Midas" uzsāka regulārus ro-ro pārvadājumu reisus



starp Rīgu un Okselosundas ostu Zviedrijā. Prāmis no Rīgas katru nedēļu veiks trīs reissus – otrdienās, ceturtdienās un svētdienās.

■ Ņemot vērā ceļotāju lielo interesi, "Tallink Grupp" jūlijā un augustā nedēļās nogalēs organizēja kruīza ceļojumus no Rīgas uz Helsinkiem ar kuģi "Romantika", kas parasti kursēja līnijā Rīga – Stokholma, bet Covid-19 dēļ šīs līnijas darbība tika pārtraukta. Augustā un septembrī "Tallink" un "Silja Line" kopīgi organizē īpašus jūras ceļojumus ar "Romantika" no Rīgas uz Ālandu salām Somijā.

■ Lai uzlabotu zvejas kontroles efektivitāti un administratīvo pārkāpumu pierādījumu fiksēšanu, kā arī mazinātu iespējamo korupcijas risku, Valsts vides dienesta zvejas kontroles inspektori, veicot zvejas un makšķerēšanas noteikumu ievērošanas pārbaudes, turpmāk izmantos ķermeņa kameras. Kameras fiksēs inspekcijas gaitu no administratīvā pārkāpuma pierādījumus.

■ Jūrnieki vēl arvien netiek ne krastā, ne uz kuģa. Tiek lēsts, ka no 2020. gada jūlija sākuma aptuveni 400 tūkstošiem jūrnieku ik mēnesī būs aktuāla repatriācija mājup un pievienošanās kuģu apkalpēm, kas joprojām paliek neatrisināts jautājums, jo daudzās pasaules ostās apkalpju maiņa vēl arvien nav iespējama. Repatriāciju vēl gaida arī vairāk nekā 70 tūkstoši kruīza kuģu darbinieku.

■ IAPH Pasaules ostu ilgtspējīgas attīstības programmas Covid-19 darba grupa ir nākusi klajā ar aicinājumu jūrniecības nozarei rīkoties, lai digitalizētu ostu pakalpojumus. Tā kā pasaules uzmanība tagad ir vērsta uz izešanu no Covid-19 radītās krīzes, nepieciešama arī steidzama rīcība, lai starpvaldību organizācijas, valdības un kompānijas, kas nodarbojas ar jūras tirdzniecību un loģistiku, pieņemtu kopīgu lēmumu par digitalizācijas tempu paātrināšanu ostās, lai ostas visā pasaulē spētu piedāvāt elektronisko komerciju un datu apmaiņas pamatpaketi, pastiprinātu uzmanību pievēršot kibernetikas riskiem.

## SEPTEMBRIS – OKTOBRIS

■ Gada pirmajos trijos ceturkšņos kuģošanas nozares uzmanības centrā joprojām bija Covid-19, kas īpašu vērību licis pievērst jūrnieku un krasta dienestu darbinieku aizsardzībai pret vīrusu.



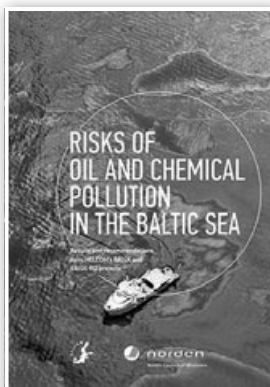


■ Nacionālo bruņoto spēku militāro mācību cikla "Namejs 2020" ietvaros notika Jūras spēku mācības "Flotex", kuru laikā Jūras spēku karavīri, sadarbojoties ar Zemessardzes 4. Kurzemes brigādes zemessargiem, veica ostas teritorijas aizsardzības operāciju un nodrošināja sabiedroto spēku izsēšanos.

■ 9. septembrī Baltijas jūrā Jūras spēku un NATO pirmās pastāvīgās jūras spēku grupas (SNMG1) kuģi piedalījās mācībās "Passex". Jūras spēku Patruļkuģu eskadras patruļkuģi P-05 "Skrunda", P-06 "Cēsis" un SNMG1 kuģi – Portugāles fregate "Corte Real" un Kanādas fregate "Toronto" mācību laikā veica navigācijas un komunikāciju treniņus un kuģu kopēju manevrēšanu, kā arī pretgaisa aizsardzības treniņus.

Mācību mērķis bija uzlabot Jūras spēku un SNMG1 kuģu operacionālo gatavību un savietojamību. Mācības "Passex" ir regulāras militārās mācības, un tajās piedalās NATO pastāvīgā jūras spēku grupa un sabiedroto valstu jūras spēki.

■ 25. septembrī "Tallink Grupp" paziņoja, ka līdz 2021. gada pavasarim pārtrauks satiksmi maršrutā no Rīgas uz Somiju, kas veiksmīgi darbojās vasaras mēnešos. Maršruta atjaunošana lielā mērā būs atkarīga no Covid-19 pandēmijas turpmākās attīstības, iespējamiem ceļošanas ierobežojumiem reģionā un pieprasījuma, kā arī sarunām ar valdībām uzņēmuma darbības tirgos. "Tallink Grupp" valdes priekšsēdētājs Pāvo Negene uzsvēra, ka lēmums par maršruta apturēšanu nekad nav viegls.



■ Lai labāk izprastu noteiktu bīstamu vielu ietekmi uz Baltijas jūru, HELCOM sadarbībā ar Stokholmas Universitātes Baltijas jūras centru ir apkopojis jaunākās ziņas par izvēlētajiem ķīmiskajiem piesārņotājiem. Rezultāti publicēti četros ziņojumos, proti, par dioksīniem un PCB, bromētiem liesmas slāpētājiem, PFOS un PFAS un diklofenaku, ar ko var iepazīties HELCOM mājas lapā.

■ Līdz 2020. gada oktobrim pie Āfrikas rietumu krastiem notikuši 18 incidenti, kuros nolaupīti 95 jūrnieki, kas iezīmē jau iepriekš uzrādīto tendenci – nolaupītā personāla skaita pieaugumu salīdzinājumā ar attiecīgo periodu 2019. gadā. Reģionālās sadarbības nolīgums par cīņu pret pirātismu un bruņotu laupīšanu pret kuģiem Āzijā (ReCAAP) izplatījis brīdinājumu, ka islāmistu



terroristiskā organizācija "Abu Sayyaf Group" (ASG) aktīvi sākusi darboties Ma-laizijas krastos, nolaupot jūrniekus un pieprasot izpirkuma maksu.

■ Krīze rada nedrošību, un noteiktības trūkums ir pavēris iespēju noziedz-niekiem, kuri vēlas situāciju tālāk izmantot. Nav nejausība, ka aizvien biežāk tiek ziņots par pirātismu Rietumāfrikā un Meksikas līcī, savukārt Eiropas ie-stādes tikai divu mēnešu laikā vien konfiscēja narkotiskās vielas vairāk nekā pusmiljarda eiro vērtībā, kas pa jūru tika transportētas no Dienvidamerikas. ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas birojs (UNODC) publicējis ziņoju-mu, kurā teikts, ka Covid-19 maina nelegālo narkotiku plūsmas maršrutu, īpa-ši norādot, ka pandēmijas dēļ satiksmei arvien vairāk tiek izmantoti jūras ceļi.

■ Starptautiskā Jūrniecības universitāšu asociācija pauž viedokli, ka Co-vid-19 devis zināmu pozitīvu efektu gan pasniedzēju, gan studentu domāša-nai un prasmēm, uzlabojot spēju strādāt tālmācības tīmeklī. Reizē tiek izteiktas bažas par jūras prakses iespējām, kas Covid-19 dēļ ir katastrofāli ierobežotas. Piedevām kuģošanas nozarē Covid-19 krīzes ietekme var būt ilgstoša, un tas var stipri vien samazināt iespējas piesaistīt jauniešus jūrniecībai.

■ Pašreizējais ES mērķis ir panākt, lai 2030. gadā emisiju līmenis būtu par 40% zemāks nekā 1990. gadā. Nesen Eiropas Komisija grozītajā priekšlikumā ES Klimata aktam ierosināja šo mērķi paaugstināt līdz "vismaz 55%". 8. oktobrī Eiroparlamenta deputāti latiņu pacēla vēl augstāk, prasot līdz 2030. gadam sa-mazināt emisijas par 60%. Viņi arī vēlas, lai EK pēc ietekmes novērtējuma ierosi-nātu starpposma mērķi 2040. gadam, tādējādi nodrošinot, ka ES sekmīgi virzās uz 2050. gada mērķi. Šis lēmums pilnā mērā attieksies arī uz kuģošanas nozari.

## NOVEMBRIS – DECEMBRIS

■ Lai mazinātu Covid-19 infekcijas izplatību Latvijā līdz kontrolējamai robe-žai, vienlaikus nodrošinot svarīgu valsts funkciju un pakalpojumu nepārtrauk-tību, valdība vispirms lēma no 9. novembra līdz 6. decembrim valstī izsludināt ārkārtējo situāciju, ko vēlāk pagarināja līdz 2021. gada 11. janvārim. Ministru kabineta rīkojumus pieņem Ministru kabineta un Krīzes vadības padomes kop-sēdē, balstoties uz epidemiologu izvērtējumu par Covid-19 infekcijas straujo izplatīšanos valstī, kā arī ņemot vērā pieaugošo veselības nozares pārslodzes risku.

■ Pēc franču kom-pānijas "Smart Island Riviera" pasūtījuma uzņēmuma "Latitu-de Yachts" ražotnē Rī-gas ostā top ekskluzīvs kuģa projekts – 1700 kvadrātmetru liela





peldoša sala, kuru nākotnē plānots viesu uzņemšanai noenkurot Francijas Rivjērā netālu no Kannām. Uz peldošās salas atradīsies pludmales klubs ar restorānu, bāru un peldbaseinu, un tur vienlaikus varēs uzņemt līdz 400 viesu. Kuģis ir unikāls, tas ir pirmais tik liels šāda veida projekts pasaulē. "Latitude Yachts" Rīgas ostā nodrošina pilnu kuģu un jahtu ražošanas ciklu, sākot no projektēšanas un beidzot ar ražošanu un aprīkošanu, kā arī sniedz peldlīdzekļu remonta, modernizācijas un servisa pakalpojumus. Kompānijai ir sava galdniecība, kas ļauj realizēt klientu vēlmes arī jahtu un kuģu interjera izveidē. Uzņēmuma galvenā ražotne atrodas ostas teritorijā Sarkandaugavā. Rīgas brīvosta augstas pievienotās vērtības uzņēmumu un ražotņu attīstību ostas teritorijā uzskata par vienu no būtiskiem Rīgas brīvostas attīstību un konkurētspēju stiprinošiem virzieniem.



■ Novembrī Ventspils ostā notika mācības ostās strādājošo loču kuģu apkalpēm, lai pārliecinātos, ka tās ir gatavas sniegt palīdzību, ja notiktu negadījums. Ventspils brīvostas flotē ir divi loču kuģi – "Kaija" un "Ronis". Lai gan to galvenais uzdevums ir nogādāt uz ostā ienākošā kuģa loci,

kurš palīdz kuģa kapteinim orientēties un manevrēt ostā, dažkārt tie pārvadā arī pasažierus, piemēram, kuģa apkalpes locekļus, kam nepieciešams nokļūt krastā, vai kuģu inspektoru, kam jātiek uz kuģa. Visas šīs darbības notiek gan ostas akvatorijā, gan atklātā jūrā gan mierīgos, gan stipri vējainos apstākļos, kas rada papildu bīstamību, tāpēc komandu sagatavotība ir ļoti būtiska. Darbinieki regulāri papildina zināšanas dažādos kursos, bet šādas mācības uz vietas ostā notika pirmo reizi. Nelaiemes gadījumi, kādi tiek imitēti mācībās, Ventspils ostā nav notikuši.

■ 5. novembrī Nacionālo bruņoto spēku Mācību vadības pavēlniecības Jūras spēku Mācību centra (JSMC) komandiera amatā stājās komandleitinants



Kaspars Miežītis, nomainot līdzšinējo centra komandieri komandkapteini Arti Guzlēnu, kurš no bruņotajiem spēkiem atvaļinās rezervē. Jūras spēku Mācību centrs ir viena no Mācību vadības pavēlniecības pakļautībā esošajām militārajām mācību iestādēm. Tas izveidots 1991. gadā kā militāra mācību iestāde jūras robežsargu sagatavošanai. Kopš darbības sākšanas Jūras spēku Mācību centrā veic





Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālo apmācību. Jūras spēku Mācību centrā sagatavo labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus Jūras spēku karavīrus.

■ JSMC specialitāti iegūst un iemaņas vairākās ūdenslīdzēju specialitātēs papildina karavīri no Lietuvas, Igaunijas un partnervalstīm Azerbaidžānas, Gruzijas un Ukrainas. Arī šogad bija plānots uzņemt Ukrainas armijas karavīrus, taču vīrusa noteiktie ierobežojumi plānus mazliet mainīja. Ja viss veiksies, kā cerēts, ukraiņi JS Mācību centrā varētu ierasties 2021. gadā.

■ Zivsaimniecības nozares vadība aicina aktīvāk izmantot ES finansējumu, jo šā gada decembrī vēl nebija apgūti 56 miljoni eiro no pieejamā finansējuma. "Par laimi 2020. gads nav pēdējais, vēl trīs gadus varēs apgūt šos līdzekļus, un es aicinu nozari to darīt," zivsaimnieku gadskārtējā konferencē, ko rīkoja Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs sadarbībā ar Zemkopības ministriju, situāciju raksturoja Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš.

■ Lai arī Baltijas jūrā zvejniecība gan apjomu, gan kvotu ziņā ir stabila, sliktā ziņā ir mencu zvejas aizliegums, kas varētu turpināties vēl daudzus gadus, jo mencu krājumi ir ļoti sliktā stāvoklī, prognozē N. Riekstiņš. Par zvejas, t. sk. mencu zvejas pagaidu pārtraukšanu kompensācijas izmaksātas 41 zvejas kuģa īpašniekiem un 139 zvejniekiem, to skaitā saistībā ar Covid-19 kompensācijas izmaksātas 17 zvejas kuģu īpašniekiem un 64 zvejniekiem.

■ 2020. gadā zvejnieki turpināja modernizēt zvejas ostas un zivju izkraušanas vietas. Līdz šim realizēti 15 projekti, to realizācijas rezultātā iegādāts gan specializētais transports, gan speciālā tehnika, tehnoloģiskās līnijas, izveidotas attīrīšanas iekārtas, veikta molu pagarināšana un citi darbi. Zvejas ostu modernizācijas nauda apgūta gandrīz pilnībā. Savukārt pievienotās vērtības radīšanas pasākumā ir būtisks pārpalikums – ap 9,9 miljoniem eiro, kas, visticamāk, būs jāpārdaļa. Inovāciju pasākumā līdz šim iesniegts neliels projektu skaits – 12, un nozares vadība cer, ka turpmāk būs vairāk pieteikumu, lai varētu ražot konkurētspējīgus produktus.

■ Zvejniekiem sagaida vairākas pārmaiņas: turpmāk pašvaldība būs kā vienas pieturas aģentūra, kas lems par zvejas licenču jeb atļauju izsniegšanu. Tāpat turpmāk vairs nebūs jādabojas ar papīra zvejas žurnāliem, viss notiks elektroniski. No 2021. gada 1. janvāra tas attieksies uz jūras piekrastes komerczvejniekiem, bet pašpatēriņa zvejā uz elektronisko ziņošanu plānots pāriet no 2023. gada. Nozares vadība cer drīzumā radīt mobilo aplikāciju, lai šo procesu vienkāršotu.

■ Pēc šķeldas ugunsgrēka Salacgrīvas ostā novada domē tīkās pašvaldības vadītājs Dagnis Straubergs, ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais un SIA "Salacgrīvas Nord Termināls" valdes loceklis Andris Bērziņš, lai pārrunātu turpmāko rīcību un iespējami ātrāk uzlabotu situāciju ostā. Kā liecina izmeklēšanas rezultāti,



## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

ugunsgrēka iemesls bija sliktas kvalitātes šķelda, kas, sakrauta lielās kaudzēs, karst un rada ugunsnedrošu situāciju. Ostas pārvaldnieks atgādināja, ka uzņēmēji ir atbildīgi par drošību un kārtību savu termināļu teritorijā un viņiem ir jābrīdina kravu īpašnieki, ka pie noteikta daudzuma šķeldas tā tiks pārkrauta, lai nekarstu. Izstrādāts konkrēts rīcības plāns, lai reāli tiktu uzlabota drošības situācija ostā un netiktu pieļauts pilsētas piesārņojums.



■ Atjaunotais zvejniecības simbols – skulptūra “Oskars” – 17. novembrī atgriezās Mērsragā un turpmāk “sargās” kapteiņa Žaņa Gulbja zvejas laivu. Daudzi mērsradznieki atceras, ka “Oskars” stāvēja Mērsragā pie zvejnieku kolhoza “1. Maijs” kantora ēkas jau 1961. gadā. Atrast informāciju par skulptūras autoru diemžēl nav izdevies.■



## KLAJĀ NĀK PASTMARKA AR ČETRU MASTU BURU MOTORKUĢI "EURASIA"

"Latvijas pasts" ziņo, ka izdevis jaunu pastmarku sērijā "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi", uz kuras attēlots 1925. gadā Engures novadā būvētais četru mastu buru motorkuģis "Eurasia". Pastmarkas pirmās dienas zīmogošana notika 2020. gada 31. janvārī. Jaunās pastmarkas nominālvērtība ir 1,27 eiro, kas atbilst vēstuļu korespondences apmaksai svara kategorijā no 21 līdz 100 gramiem Latvijas teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota arī speciāla aploksne 1000 eksemplāru metienā.



Filatēlijas izdevumu dizaina autore ir māksliniece Elita Viliama.

Uz jaunās vēsturisko kuģu sērijas pastmarkas attēlots 1925. gadā Engures novada Plienciemā darinātais četru mastu buru motorkuģis "Eurasia", kuru būvējis slavenais latviešu kuģubūvētājs Mārtiņš Morgenšterns. "Eurasia" bija pēdējais Latvijā uzbūvētais lielais koka kuģis, tā garums bija 45,5 metri, kravnesība 513 tonnas. 1933. gadā, ar kravu dodoties pāri Atlantijas okeānam, kuģis cieta avārijā un nogrima.

Pastmarku sēriju "XIX gadsimta vēsturiskie kuģi" "Latvijas pasts" sāka izdot 2016. gadā, godinot latviešu jūrniecības un kuģubūves straujās attīstības periodu 19. gadsimtā. Uz pirmās vēsturisko kuģu sērijas pastmarkas attēlots 1891. gadā Ainažos būvētais burinieks "Andreas Weide", uz otrās – 1891. gadā Ventspilī tapušais četrmastu gafelšoneris "Abraham". ■

## NIEDRU SKULPTŪRU FESTIVĀLS RANDU PĻAVĀS

Dabas aizsardzības pārvaldes tradicionāli rīkotais niedru skulptūru festivāls šogad notika 8. februārī dabas liegumā "Randu pļavas" Salacgrīvas novadā. Pērn tajā startēja astoņas komandas, šogad – jau 10, kurās apvienojās 87 lieli un mazi aktīvās atpūtas baudītāji. Turklāt vairāk nekā puse komandu bija izveidojuši vietējie – Salacgrīvas novada iedzīvotāji. Kopīgiem spēkiem todien no niedrēm attīrīts aptuveni hektārs dabas lieguma teritorijas. "Vienam cilvēkam nepieciešama aptuveni nedēļa, lai šo apjomu izpļautu un novāktu. Tagad to paveica pāris stundās. Šī pļaviņa ceļā uz putnu torni bija ļoti skaista, bet to pārņēma niedres. Nu esam to ļoti labi nopļāvuši un vairāk atklājuši skatu,"



gandarīta bija DAP Dabas izglītības centra Ziemeļvidzeme speciāliste Inta Soma.

Dabas liegums "Randu pļavas" dibināts jau 1962. gadā, lai aizsargātu piejūras pļavas un tajās atrodamās retās augu sugas. Šī ir arī nozīmīga ligzdojošo bridējputnu un ūdensputnu dzīvotne. Randu

pļavās niedres sastopamas ļoti lielās platībās, un tās jāpļauj, lai neaizaugtu bioloģiski vērtīgie zālāji, bet mitrainēs tiktu saglabāti putnu ligzdošanai labvēlīgi apstākļi.

Niedru skulptūru festivāls ir ne tikai palīdzība dabai un biotopu kopšana, bet arī iespēja radoši izpausties un aizraujoši pavadīt laiku svaigā gaisā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā. Pirmais Niedru skulptūru festivāls norisinājās pirms diviem gadiem dabas liegumā "Sedas purvs", kad ilgā sala un sniega dēļ dalībniekiem bija iespēja pļaut niedres un veidot skulptūras uz pārpludināto dīķu virsmas, bet jau pērn laika apstākļu dēļ nācās mainīt festivāla norises vietu, un tas pārcēlās uz Randu pļavām.

Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta koordinatore Arta Krūmiņa pauž, ka klimata pārmaiņas ir realitāte arī Latvijā, un arī Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē sala periodi kļuvuši ievērojami īsāki, kas ietekmē iespējas brīvā laika pavadīšanai dabā. Niedru skulptūru festivāla pilnvērtīgai norisei ir nepieciešamas vismaz pāris dienas ar salu, kuru laikā niedres izžūst un ir nopļaujamas. Pērn dalībnieku izdoma un entuziasms vainagojās ar dažādām neparastām skulptūrām: milzu zivis, laivas, ezis, milzu briedis un pat automašīna.■

## ĒDOLĒ UZSTĀDĪTS VIDES OBJEKTS – PIEMINEKLIS KRĪŠJĀNIM VALDEMĀRAM

Ēdoles Dzirnavu dārzā uzstādīts Artūra Bruno Štrausa veidotais vides objekts – piemineklis Krīšjānim Valdemāram. Pie tā vēl tiks novietota informatīva plāksne. Vides objekta izveides uzdevums ir parādīt 22 gadus vecā K. Valdemāra progresīvo darbību Ēdolē 19. gadsimta vidū.

K. Valdemārs Ēdolē strādāja par skrīveri un kārtoja muižas grāmatvedību, tomēr daudz lielāka interese viņam bija par zemnieku stāvokli Ēdoles



pagastā. Nepilnu divu gadu laikā viņš sapulcināja zinātkārus un izglītoties grībošus jaunos latviešus un mudināja viņus izrauties no gara un materiālās nabadzības, iedvesa sapņus, kuri, iespējams, vēlāk piepildījās. K. Valdemāram radās ideja Ēdolē veidot bibliotēku, un 1848. gada 23. aprīlī



Ēdoles baznīcā tika atvērta pirmā pašu latviešu dibinātā bibliotēka. Grāmatas bija novietotas baznīcas ģērbkambara skapī. Maksa par vienas grāmatas lietošanu bija viena kapeika, pavisam trūcīgiem nebija jāmaksā.

Ideja par to, kāds varētu izskatīties Krišjāņa Valdemāra pieminēklis Ēdoles ciema Dzirnauvu dārzā, tika iegūta, divreiz rīkojot metu konkursu. Pirmajā reizē konkurss noslēdzās bez rezultātiem, bet atkārtoti izsludinātajā konkursā par savu favorītu bija aicināti balsot Ēdoles pagasta iedzīvotāji. Ņemot vērā viņu viedokli, arī žūrija lēma par labu A. B. Štrausa piedāvājumam. Vides objektā, ko darba aprakstā autors bija apzīmējis ar nosaukumu "Pretī gaismai", stilizēti attēlota virzība uz augšu. Skulptūras ideja – ar izglītošanu pret tumsonību. Skulpturālo kompozīciju noslēdz atvērta grāmata ar K. Valdemāra portretu un citātu "Zināšanas ir vērtība, ko cilvēkam neviens nevar atņemt".

Projektu "Krišjāņa Valdemāra piemiņas iedzīvināšana Kuldīgas novada Ēdoles ciemā" īsteno Kuldīgas novada pašvaldība Latvijas lauku attīstības programmas 2014.–2020. gadam pasākumā "Darbību īstenošana saskaņā ar sabiedrības virzītas vietējās attīstības stratēģiju" ar Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai finansējumu. Valsts un Eiropas Savienības atbalsta piešķiršanu administrē Lauku atbalsta dienests. Projekta kopējais finansējums ir 35 990,79 eiro, tostarp Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai finansējums 32 391,71 eiro un Kuldīgas novada pašvaldības līdzfinansējums 3599,08 eiro. ■

## ATJAUNO AKMEŅRAGA UN OVIŠU BĀKAS

Gādājot par Ventspils brīvostas pārvaldes apsaimniekošanā nodoto bāku uzturēšanu un apmeklētāju labsajūtu, Akmeņraga un Ovišu bākās kopš septembra beigām tiek veikti atjaunošanas darbi, kurus paredzēts pabeigt divu mēnešu laikā. Būvdarbus veic iepirkumā uzvarējusi SIA "AB Būvniecība".



Akmeņraga bāka.



Ovišu bāka.

Akmeņraga bākā ierīkos hidroizolāciju, atjaunos skatu platformu un “gaismas māju”. Tiks arī remontēti pakāpieni, montētas un hermetizētas palodzes. Tāpat paredzēts veikt dažādus teritorijas sakopšanas darbus un atjaunot nožogojumu.

Ovišu bākā plānots atjaunot skatu platformu un “gaismas māju”, kā arī attīrīt bākas sienas no krīta un veikt to apdari, lai kāpiens bākā vairs nenozīmētu apgērba pārklāšanos ar krīta kārtu. Ovišu bākas teritorijā ir vairākas interesantas celtnes, tostarp vēsturiskas konstrukcijas pirts, kas gan ir sliktā stāvoklī. Nopietnāki ēkas atjaunošanas darbi varētu sekot nākotnē, bet šobrīd ir svarīgi pasargāt ēku no tālākas bojāšanās, tāpēc tajā tiks izbūvēta lietus ūdens novadīšanas sistēma, lai mitrums neturpinātu bojāt ēkas pamatus.■

## KLAJĀ NĀCIS MAIJAS MIGLAS-STREIČAS ROMĀNS “MATILDES GADSIMTS”

Apģādā “Zvaigzne ABC” klajā nācis liepājnieces, ilggadējās Latvijas TV žurnālistes, jurniecības jautājumu pārzinātājas Maijas Miglas-Streičas pirmais romāns “Matildes gadsimts”.



Daudzi vēl atceras leģendāro raidījumu “Ahoi!”, kas deviņdesmitajos gados runāja par jūrlietām Latvijas televīzijas pirmajā kanālā. Tāpat Maija LTV “Panorāmā” veidoja sižetus par jurniecībai svarīgām tēmām, kamēr valsts politika vēl nebija pagriezusī muguru šai tautsaimniecības nozarei.

“Vecmamma Matilde ņem mani pie rokas, mēs ejam pa dzīvi ar viņas stāstiem. Dažbrīd manu roku saņem



Made – vecmamma mamma. Arī viņai ir stāsti. Un vecmamma māsām un brālīm. Nāk kaimiņi un draugi ar saviem stāstiem. Un tā mēs kopīgi izejam cauri gadsimtam.”

Tā savu romānu sāk Maija Migla-Streiča. Jūrniecības sabiedrība Maiju pazīst kā televīzijas žurnālisti, kura daudzus gadus gatavoja sižetus par Latvijas jūrniecību, tās atdzimšanu, problēmām un sasniegumiem.

Maijas romāns nav par jūras lietām, šoreiz grāmatas lapās iegūlušī bērnu dienās un vēlāk dzirdētie vecmamma stāsti. Tie bijuši tik spilgti un vēstījuši par to, kā dzīvoja vienkāršie ļaudis pagājušā gadsimta Liepājā, par ko sapņojuši, kam ticējuši un kā pārdzīvojuši laikmetu griezumā. ■

## LIEPĀJAS MUZEJS GODINA LATVIJAS DZIMŠANAS DIENU

Vasarā un rudenī, kamēr to atļāva epidemioloģiskā situācija, Liepājas muzejā Kūrmājas prospektā interesenti varēja apskatīt izstādi “Pagaidu valdības seši mēneši Liepājā”, kas stāstīja par sarežģīto situāciju Latvijas valsts sākotnē.

Tāpat muzeja apmeklētājus priecēja iemīļotā ekspozīcija “Dienvidkurzemes ļaudis, dzīve un darbs”, kurā var aplūkot 19. gadsimta Dienvidkurzemes etnogrāfijas liecības, sētas tradicionālo iekārtojumu, darba dzīvi, tautastēpus. Neaizmirstamā piedzīvojumā varēja doties, apmeklējot izstādi “Dzīvās gleznas. Symbolisms”, kur jaunās krāsās, skaņās un kustībā uzmirzēja vairāk nekā 40 spilgtākās simbolisma laika gleznas. Izstādē bija redzami tādu latviešu vecmeistaru kā Jaņa Rozentāla, Vilhelma Purviša, Johana Valtera u.c. autoru darbi. Skatītāju lielu interesi izraisīja Rucavas koktēlnieka Jāņa Žimanta izstāde “Kalto lietu sapņi”, kurā mākslinieka redzējumā sniegts unikāls raksturs un tēls sen Latvijā aizmirstiem un nelietotiem Dienvidkurzemes zemes apstrādes un saimniecības darbarīkiem. Papildus šajā izstādē iespējams arī noskatīties režisora Sandra Jūras dokumentālo filmu par Jāni Žimantu. ■

## JŪRKALNES PLUDMALEI “NAAC” KAROGS

Pie Ventspils novada Jūrkalnes pārvaldes atpūtas laukuma jau otro sezonu uzvilks zaļibaltzaļais “NaaC” karogs, kas nozīmē, ka pludmale atbilst dabas pieejamības kritērijiem un to var izmantot visi, sākot ar cilvēkiem ratiņkrēsls un beidzot ar ģimenēm ar maziem bērniem.

2018. gadā par godu Latvijas simtgadei Latvijas Zaļā kustība kopā ar invalīdu un viņu draugu apvienību “Apeironis” izstrādāja jaunu dabas pieejamības sertifikātu – “NaaC” (“Nature Accessible” – angl.). Sertifikāts balstās uz vairāku konkrētu kritēriju īstenošanu un universālā dizaina principu ievērošanu



## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



dabas objektos. Tam ir divi līmeņi – dzeltenais sertifikāts, kas apliecina, ka konkrētais dabas objekts ir gandrīz pieejams, bet tomēr trūkst atsevišķu dabas pieejamības un universālā dizaina elementu, kas konkrēto objektu padarītu pilnīgi pieejamu un izmantojamu, kā arī zaļais sertifikāts, kas ar “NaaC” karoga piešķiršanu apliecina, ka konkrētais dabas objekts ir pilnīgi pieejams, sākot ar atbilstošu auto stāvvietu cilvēkiem ar invaliditāti un beidzot ar pieejamu universālu tualeti.

Zaļās kustības programmas “Saglabāsim Latvijas kāpas” 2018.–2020. gada projektā paredzēti konkrēti piekrastes publiskās infrastruktūras labiekārtošanas darbi, kā arī sabiedrības informēšanas un izglītošanas kampaņas. Pateicoties Baltijas jūras aizsardzības fonda atbalstam, līdz šim dabas pieejamības objekti ir izveidoti Ainažos, Jūrkalnē, Mērsragā, Kaltenē, Ķesterciemā un Engurē. Šogad projekta finansētās universālās zaļās tualetes uzstādīs Nīcas novada Bernātu pludmalē un Grobiņas novada Medzes pagasta kāpu atpūtas vietā “Liedagi”.

Pirmais “NaaC” karogs tika pacelts 1. jūnijā Rojas pašvaldības apsaimniekotajā Rojas pludmalē. Ar labu dabas objektu pieejamību var lepoties arī Ķesterciema, Engures un Mērsraga bākas pludmales, kurām piešķirts “NaaC” karogs, kas apliecina šo pludmaļu atbilstību dabas pieejamības kritērijiem. 9. jūlijā “NaaC” karogu saņems arī Ventspils novada Jūrkalnes stāvkrasta atpūtas laukums, kura iekārtošanā tika domāts par pieejamības nodrošināšanu gan stāvlaukumā, gan stāvkrasta skatu laukumā, neskatoties uz regulāriem jūras “uzbrukumiem” stāvkraстам. ■





## SENLIETU KRĀTUVE "JŪRAS MĀJA"

2019. gada 10. augustā īstenojās sens Ziemupes ciema iedzīvotāju sapnis – tika atklāta senlietu krātuve "Jūras māja". Ēkas pirmajā stāvā atrodas Vērgales un Ziemupes TIC, kur tūristiem un ciema ļaudīm tiek piedāvāta iespēja izmantot dušu, izmazgāt veļu. Te iespējams apskatīt 2007. gada 12. augustā Ziemupes pludmalē atrastās zobenzivs mulāžu, senas zvejniecībā izmantotas lietas.



Muzejnieku iecere ir izveidot visaptverošu un izziņošu ekspozīciju par Baltijas jūru, tās zivīm, citiem iemītniekiem, par mūsu piekrastes savdabīgo augu valsti.

Ēkas 2. stāvā apskatāmas Ziemupes ciema vēstures liecības, sadzīves priekšmeti, darba rīki. "Jūras māja" katrai lietai ir savs stāsts. Te dzirdēsiet stāstus par Ziemupes ciema ļaudīm un zveju, par 1758. gadā bojā gājušo līnijukuģi "Maskava", par 2009. gadā krastā izskrējušo kuģi "Romanka", par laivu no Faro salas, kuru jūras krastā netālu no Akmeņraga atrada 2019. gada janvārī, kā arī daudz citu stāstu. ■

## PĀVILOSTAS NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJĀ "PĀVILOSTAS ZELTA SMILŠU GRAUDI"

Pāvilostu tāpat kā Latviju veidojušas cilvēku domas un darbi, viņu ikdienas ieguldījums Pāvilostas un visas Latvijas labklājībā. Tāpēc Pāvilostas novada pašvaldība sadarbībā ar vietējo novadpētniecības muzeju Eiropas Savienības "Interreg V-A" Latvijas – Lietuvas programmas 2014. – 2020. gadam projekta "Palanga. Pāvilosta: Maritime inspired history" ietvaros atklāja ekspozīciju "Pāvilostas zelta smilšu graudi".

Pāvilostas novadpētniecības muzeja vadītāja Iriņa Korčanova: "Ar ekspozīcijas "Pāvilostas zelta smilšu graudi" izveidi vēlamies muzeja apmeklētājiem sniegt informāciju par Pāvilostas attīstību simt gadu griezumā, vizuāli un dokumentāli attēlojot, kā pilsēta veidojusies, atguvusies pēc Pirmā pasaules kara

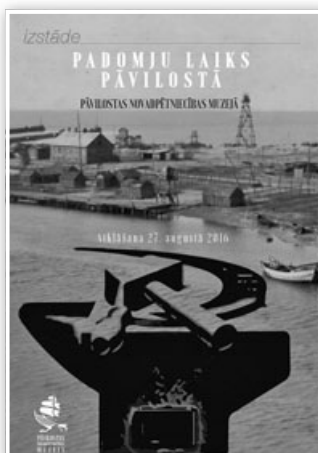




postījumiem, piedzīvojusi strauju izaugsmi padomju laikā un ekonomisko kritumu Atmodas periodā, bet mūsdienās no īstena zvejniekciema pārtapusi par populāru un pieprasītu Latvijas un ārvalstu tūrisma galamērķi.”

“Pāvilostas zelta smilšu graudi” ir veidota kā interaktīva un ilgtspējīga ekspozīcija, iespēja muzeja apmeklētājiem apskatīt un iepazīt muzeja vērtīgo krājumu, kā arī uzturēt dzīvas dzintara smelšanas prasmes mūsdienu sabiedrībā. ■

## IZSTĀDE “PĀVILOSTA PADOMJU OKUPĀCIJAS GADOS”



Lai kā, bet Pāvilostai tas bijis straujas izaugsmes laiks, kaut gan pagājis padomju okupācijas un ideoloģijas zīmē. Visu šo vēstures posmu ciemats bija slēgta padomju pierobežas zona. Tomēr Pāvilostā saglabājās senā tradicionālā nodarbošanās – zvejniecība, kas tāpat kā citos laikos bija ciemata ekonomiskais pamats. Atšķirībā no daudzām apdzīvotām vietām Pāvilosta arī padomju varas gados saglabāja nacionālo viengabalainību, valodu, tradīcijas, īpašo piejūras mazpilsētas šarmu.

Lai gan padomju okupācijas laiku no mūsdienām šķir tikai viena paaudze, šā laika vērtējums ir neviennozīmīgs un pat krasi atšķirīgs – cik pelts, tik arī slavēts, īpaši no cilvēkiem, kuru darba mūžs lielākoties pagājis padomju gados. Savukārt jaunākai paaudzei šis sarežģītais laiks bieži paliek īsti neizprasts, jo apgūts pārsvarā no mācību grāmatām. Ekspozīcija “Pāvilosta padomju okupācijas gados”, demonstrējot visdažādākās laikmeta liecības (foto, dokumenti, numismātika, mutvārdu atmiņas, priekšmeti u.c.), būtu saistoša visām vecuma grupām un interesanta gan Pāvilostas un novada iedzīvotājiem, gan citiem muzeja apmeklētājiem. ■



# JŪRMALCIEMA PĀRVĒRTĪBAS SAKŅOJAS TRADĪCIJĀS

**Tie, kas vairākus gadus nav bijuši Jūrmalciemā, būs pārsteigti par pārvērtībām, ko piedzīvojis šis senais un tradīcijām bagātais zvejnieku ciems Baltijas jūras krastā. Kad sāku rēķināt, sanāca, ka Jūrmalciemā nebiju iegriezusies kopš 2013. gada vasaras, kad vietējie zvejnieki stāstīja par savām gaitām un cienāja ar bundžiem. Ja kāds nezina, kas tie tādi, varu paskaidrot, ka jūrmalciemnieki par bundžiem sauc cūku pupas. Toreiz vietējie stāstīja, ka Jūrmalciemā daudzi savas laivas par Eiropas naudu sagriezuši un par iegūto naudu kāds nopircis dzīvokli, kāds vēl kaut ko, vārdu sakot, mazliet saveduši kārtībā dzīvi. Kad sagrieza, bija baigi priecīgi, bet pēc pāris gadiem, kad tā naudiņa bijusi izķērnāta, atkal viss kļuvis slikti. Bet par ko sūdzēties un raudāt, ja latvieši paši piekrita sagriezt savus kuģus, lai tik Eiropa dod naudu.**

Toreiz uzzināju arī to, ka jūrmalciemnieki kopš seniem laikiem vējā kaltē mencas. Mājas pagalmā starp divām ābelēm nostiepj auklu un kaltēšanai uz kādām divām trim nedēļām karina izķidātas mencas. Nu šai tradīcijai uz kādu laiku ir pielikts punkts. Mencas zvejojot aizliegts, jāsaudzē, tāpēc nekādas kaltētas mencas te nav ko meklēt. Pagaidām vēl var baudīt priehu čiekuros kūpinātas butes.





Daudzu lietu nosaukumi saprotami vien pašiem jūrmalciemniekiem. Piemēram, kuktelis ir pašu pītos striķos iesieta stikla boja, ko piestiprināja tīkliem. Karolīna ir milzu pudele, ko zvejnieki ņēma līdz jūrā. Kalpiņš ir koka dēlītis, kas palīdz smagos zābakus noaut. Klāvos iekabina ūdas, žoķeris ir pagārš striķis ar āķiem ūdu uzcelšanai. Flašencuka, špleisētājs, krīčoles – tie mūsdienās ir gluži vai svešvārdi, bet daudziem Jūrmalciema ļaudīm tie vēl ir dzīvi, arī ikdienā tos lieto, lai gan aizvien mazāk un mazāk ir to vecišu, kas var

šos vārdus izskaidrot un pastāstīt, kā senāk ļaudis dzīvojuši un strādājuši. Viszinošākais šajās lietās ir kapteinis Jānis Jūrmalis, kurš ilgus gadus strādājis par brigadieru.

Kā apdzīvota vieta Jūrmalciems rakstos pirmoreiz minēts 1636. gadā. To laik te bijuši diži priežu meži, bet zviedru laikos, ap 1650. gadu, tie izcirsti darvas un ogļu ieguvei. Tad sākušās plosīties plūstošās smiltis, tāpēc no 1835. līdz 1837. gadam kļuva kārtā te notikusi smiltāju nostiprināšana – stādīti meži. Un vēl Jūrmalciems aprakstīts E. Līva romānā "Velnkaula dvīņi", kur tas saukts par Vējaraga ciemu.

Jūrmalciema ostiņā pie stēķiem stāv zvejnieku laivas; kāpurķēžu traktors, ar ko tās vilktas ārā no jūras vai otrādi, pamatīgi savandījis baltās liedaga smiltis. Laivas un traktors ir ļoti veci, nemaz neliekas, ka tādi vēl ir spējīgi kaut ko paveikt mūsdienu augsto tehnoloģiju laikmetā.

Ostmalā stāv tīklu šķūnis, un tieši tas ir objekts, kas šoreiz izpelnās īpašu ievēribu. 2013. gadā šķūnis, kā jau savu laiku nokalpojusi ēka, nevarēja lepoties ar glītu paskatu, bet tagad pavēras pavisam cita aina – pagājušā gadsimta 60. gados zvejnieku vajadzībām būvētais šķūnis sācis jaunu dzīvi. Lai tas varētu notikt, bija vajadzīgi tikai ieinteresēti cilvēki, kas vēlas šeit darboties.



2019. gada rudenī reizē ar Senās uguns nakti, kad visur jūras krastā iedegas uguns kuri, kas simbolizē jūrniekiem un zvejniekiem, ka viņus gaida mājās, Jūrmalciešiem durvis vēra atjaunotā tīklu māja, kam dots zīmīgs nosaukums – “Piestātne”.



Tīklu mājas, kas ir Nīcas novada pašvaldības īpašums, atjaunošana izmaksāja 218 417,24 eiro, no kuriem vairāk nekā 180 tūkstoši eiro bija Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda projekta finansējums. Nīcas novada domes priekšsēdētājs Agris



Petermanis atklāšanā pastāstīja: “Sākums šai mājai ir Jūrmalciešu zvejnieku samestās pajas, lai īpašums paliktu viņu rīcībā. Nīcas pašvaldība ēku ierakstīja zemesgrāmatā un meklēja naudu, lai to sakārtotu. Šobrīd tas ir paveikts.”

Simbolisko lentīti kopā ar A. Petermani pārgrieza sirmais zvejnieks Jānis Jūrmalis. “Vai pirms gadiem trīsdesmit kāds varēja iedomāties, kā reiz izskatīsies mūsu darba telpa? Lai pie tās tiktu, bija vajadzīga nauda,” prieku neslēpa pieredzējušais jūras vilks.

Pirmajā stāvā Ulda Brieža fotogrāfijās fiksēta Jūrmalciešu agrākā ainava. Te redzams, kā jūrā gāja un krastā dzīvoja 60. un 70. gados, bet ēkas otrajā stāvā skatāms Jūrmalciešu jeb Virgas valguma vraka fragments – daļa burinieka, kas izskalota 2011. gadā. Var iepazīt dažus senus zvejas rīkus. Vienā telpā ir 17 dzimtu īpašuma zīmes. Tās ir dzimtas, kuru pēcteči vēl šodien dzīvo Jūrmalciešiem. Viena zīme ir tukša, un tā domāta tam, kurš savas saknes atradis šeit un pārcelsies uz dzīvi Jūrmalciešiem.

J. Jūrmaļa meita Indra Štāle atceras kādreizējo tīklu māju: “Te notika visa dzīve. Bija laivas, tīkli, tos lāpīja. Mamma lasīja zivis, tētīm bija kuteris. Bērniņā jau viss izskatās labi, taču te bija auksts un slapjš. Augšā dzīvoja medmāsa, ja vajadzēja iešprīcēt, braucām šurp.”



"Šī māja ir un paliek zvejniekam un Jūrmalciema iedzīvotājam," uzsvēra Vita Liepiņa, kura bija tīklu mājas atjaunošanas projekta vadītāja. "Mainījies vien tas, ka ēkai jābūt pieejamai sabiedrībai. Ceru, ka mēs te tiksimies vismaz četras reizes gadā, kad visi vārti būs atvērti un svinēsim svētkus. Rūpēsimies par to, lai zvejnieku tradīcijas turpinātos, lai mēs izprastu jūras bagātību."



"Protams, ir prieks, ka atjaunota un nav sabrukusi līdz galam. Mums jau vētras te pie pašas jūras – ja sāk drūpt, tad drūp līdz galam," stāstīja piekrastes zvejnieks Arnis Ķergalvis.

Identitāti un piederību, gluži tāpat kā skolēnos vēlmi izzināt, nav iespējams radīt bez iniciatīvas un aizrautības, kura piemīt Jūrmalciema iedzīvotājiem. Sākotnēji viņi apvienojās interešu kopā "Kalvas", kas 2018. gadā ieguva "Lielā loma" galveno balvu par ieguldījumu zivsaimniecības popularizēšanā. Tagad tā ir biedrība "Jūrmalciema valgums", kurai uzticēta tīklu mājas "Piestātne" apsaimniekošana un kurā apvienojušies zvejnieki un aktīvie Jūrmalciema iedzīvotāji.



Bet pati svarīgākā, protams, ir jūra. Rakstnieks Vilis Veldre teicis, ka "zvejnieks jau no mazotnes pieradis jūru just kā savu īsto zemi un dzimteni". Tai piemīt maģisks spēks, kas piesaista daudzus. Šim viedoklim piekrist arī biedrības "Jūrmalciema valgums" pārstāve Inga Ķergalve, kura ir pārliecināta, ka laba ideja, apņēmība un neatlaidība ir visu panākumu pamatā.



Todien, kad viesojāties Jūrmalciemā, nemaz neticējam, ka vēl pirms pusstundas slēgtās tīklu mājas durvis viesmīlīgi tiks atvērtas. Kad piestājām pie no iepriekšējās viesošanās reizes jau zināmā veikala, kur iespējams satikt kādu no Jūrmalciema zvejniekiem, un uzsākām sarunu par tīklu





mājas pārvērtībām, Inga jautāja, vai vēlami apskatīt ēku arī no iekšpuses. Nopriecājamies par šādu iespēju. "Man tikai jāaizskrien pakaļ atslēgai," noteica Inga, "bet jūs jau varat braukt turpu."

Pirmā stāva plašās telpas, kas ikdienā ir atvēlētas zvejnieku vajadzībām, lieliski var pārtapt arī par saviesīgu pasākumu, izstāžu vai konferenču norises vietu. Todien viss tika posts sestdienas kāzām, ko vietējie jūrmalciemnieki nolēmuši svinēt tieši šeit. Patiesībā tas ir ekskluzīvi, un ar Jūrmalciemni nevar sacensties ne Grieķija, ne Spānija: plaši atveras tīklu mājas lielās durvis, jūra tepat, tepat skalo baltās kāpu smiltis, un sarkana jūrā iekrīt saule.

Mūs viesmīlīgi uzņēma biedrība "Jūrmalciema valgums", izrādot un izstādot par tīklu māju, tās vēsturi un tradīcijām, parādot un iepazīstinot ar zvejas rīkiem, kā arī dodot iespēju degustēt izcili pagatavotas zivis

Tīklu mājā iecerētas izstādes, plenēri par jūras tēmu un vietējo cilvēku dzīvi, arī dažādi pasākumi, sportiskas aktivitātes. Tomēr galvenā šeit būs zvejnieku darbošanās.

Jūrmalciema tīklu māja jau piedzīvojuši fotomākslinieka Pētera Jaunzema darbu izstādi "Jūrmalciema piekrastes zvejnieki". Tas ir pirmais lielākais pasākums, ko sarīkoja biedrība "Jūrmalciema valgums". "Patikama tikšanās pēc diezgan daudziem gadiem, savijņojoša līdz asarām. Pirmo reizi mūžā manu bilžu izstādi sarīko fotogrāfiju varoņi!" aizkustināts bija P. Jaunzems.

Uzrunā izstādes atklāšanā P. Jaunzems apmeklētājiem izstāstīja joku, kuru bija izlasījis noplēšamā kalendāra lapiņā: "Ābramam uzdota mīkla: kas tas ir – stikla acs, knikšķis, un paliek atmiņas? Ābrams saka, ka atbildei esot divi varianti. Optimistiskais – fotogrāfs. Pesimistiskais – snaipe. Tāpēc stāvēsim un kritīsim par to, lai tikai optimistiskais variants būtu miklas atminējumā."



“Šeit bija Padomju Savienības robeža, pie Jūrmalciema piestātnes nemaz tik vienkārši tikt nevarēja ne tikai svešinieki, bet pat jūrmalciemnieki. Tikai ar atļauju varēja sēsties laivā un iebraukt jūrā. Paldies Dievam, ka viņi bija braši cilvēki un noturējās visus padomju gadus – zvejoja un nāca mājās ar skaistiem lomiem, saglabāja tēvutēvu tradīcijas līdz mūsu dienām,” laikrakstam “Kurzemes Vārds” atzina P. Jaunzems.

Vietējo uzticēšanos gan nemaz nav tik viegli iemantot. Ja esi ciemiņš, tevi laipni uzņems un tikpat laipni arī pavadīs. Bet, ja esi šeit uz palikšanu, tad zini – vieglas dienas negaidi.

“Esu piedzimis un uzaudzis pie jūras,” saka vietējais zvejnieks Artis. “Man tā jūra i asinīs, jo arī visi senči i bijuši zvejnieki.” Un viņam pievienojas vietējais zvejnieks Agris: “Mana māja i pašā jūras krastā. Iziet ārā no rīta, jūra nečūkst, kas noticis, vēja nav! Jūra mainās ik pēc divām stundām, bet, no kuras puses kuru reizi pūtīs vēš, to nevar zināt. Sāk pūst, aiziet pa riņķi, un, jā, jūra sākt šņākt, jūra i vietā! Mēs i ļoti atkarīgi no jūras. Kad riktīgi pūš, nevaram tikt jūrā, sēžam un gaidām, kad pāries, bet mums jau nav, kur steigties. Pag, bet jūs uzēd tos bundžus!”

Bet Andris, kurš arī ir zvejnieks, teica, ka viņš te esot ieprecējies, un tad jau citas izejas nav, jāklūst par zvejnieku. Lai gan pēc gadiem esot vecāks par dažu labu, bet pēc pakāpes tikai junga, jo jāsaprot, kur ienācis, ka nepārļaiž pāri pa bortu.

Un tomēr kādam ienācējam Jūrmalciemā ir cerība kļūt par savējo, jo dzimtu zīmēm veltītajā goda sienā viena vieta vēl ir brīva.■

Anita Freiberga





# ARĪ BEZVĒJĀ BIBLIOKUĢIS ATROD VĒJU

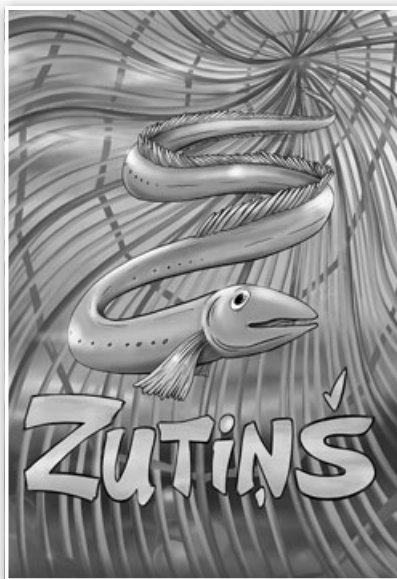
**2020. gads arī salacgrīviešu biedrībai “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” licis no publiskiem pasākumiem Latvijas skolās un bibliotēkās pārorientēties uz lokāliem, tomēr ne mazāk rosinošiem projektiem, ik brīdī izjust jūras un kuģniecības klātbūtni kā jauniešus motivējošu dzīvi saistīt ar Krišjāņa Valdemāra aicinājumu “Latvji, brauciet jūrīnā!”**

Ja gada sākumā uzsākto ciklu “Ar zīmolu “Latvietis” Leišmalītes ceļos” vēl varējām turpināt vasarā un rudenī, izstāde “Latviskuma vārdi ceļo no bibliotēkas uz bibliotēku” pagaidām vēl gaida savus skatītājus Salacgrīvas vidusskolā. Arī ar Latvijas Universitātes Akadēmiskās bibliotēkas izstādi par Johanu Kristofu Broci esam iepazīstinājuši tikai Salacgrīvas un Ungurpils interesentus (te nu gan jāpiemin, ka pirms “viesošanās” mūspusē tā jau pabijusi 15 valstu 50 pilsētās!).

Ražīgāks Bibliokuģim 2020. gads bijis izdevējdarbībā. Tiklīdz pandēmija ļāva, kopā ar fotomākslinieku Valdi Braunu dokumentēta Latvijas piekraste no Rucavas līdz Ainažiem. Bagātīgi ilustrētā grāmata dienasgaismu ar Zivju fonda atbalstu ieraudzīja novembra nogalē.

“No Rucavas līdz Ainažiem” pavēro to piejūriešu dzīves lappusi, kas saistīta ar zveju, zivju apstrādi un tradicionālā kultūras mantojuma saglabāšanu. Pamatoti izskan jautājums: kā jaunajiem ienākt zvejniecībā, ja kvotu sadale saistīta ar laivu skaitu, bet to iegādei Eiropas Savienība naudu neatzīvē? Un ko dod laiva, ja nav nozvejas kvotu?! Tāpat ir ar kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu – vai kādreiz atdzims Tūjas jūrassteķis? Viri spriež, domā, kritizē vietvaru, bet gadi iet un laiks tiek mērīts no vienām vēlēšanām līdz nākamajām.

Ar Salacgrīvas domes atbalstu rudenis pusē iznāca novada literārā almanaha “Zutiņš” pirmais numurs. To





vienoja ideja – apkopot Salacgrīvas novada literāro mantojumu (par novada literatūras kanonu domājot!), rādīt mūsu skolēniem, cik mēs šajā ziņā esam bagāti un pašpietiekami. Šķiet, novadniekam Kristapam Auzenbergam lieliski izdevies nēģi iesēdināt puņģi almanaha vāka zīmējumā.

Dome atbalstījusi arī almanaha otro laidieni, kur blakus “Sprundās” dzīvojušā Jāņa Sudrabkalna miniatūrām, Harija Heislera dzejai un Lijas Blūmas vārmām būs publicētas Austrālijā rakstītās salacgrīvieša Mintauta Eglīša esesjas par Ulmaņlaika Salacgrīvu, Dainas Avotiņas atmiņas par Atmosdas laiku un apraksts par Ulda Kariņa gaitām pasaulē, no Salacas uz Gotlandi pārceļojot “bēgļu laivā”.

Jaunais gads Bibliokuģim aizsācies ar grāmatu par mūsu nacionālo simbolu – saules akmeni – “Man saujā dzintars”. Tur apkopota izziņas braucienos pa Dzintara ceļu iegūtā vērtīgā informācija – kā šis nosveķis nes miljoniem gadu senas liecības un uzdod mīklas vēl šobaltdien. Grāmata izdota ar Salacgrīvas novada domes atbalstu, rosinot Dzintara ceļa pēdas meklēt arī mūspusē – Vidzemes jūrmalā, kas gan pie Ķurmraga vairāk pazīstama kā sena spirta kontra-bandas vieta.

Tradicionāli turpināsies veiksmīgā sadarbība ar “Latviešu Fondu” ASV. Sagaidot Krišjāņa Valdemāra divsimtgadi, esam iecerējuši izdot viņa pirmo grāmatu “300 stāsti”, kas pirmoreiz nodrukāta Liepājā 1853. gadā. Vispirms gan teksti no gotiskā šrifta jāpārceļ mūsdienu rakstībā, lai grāmatas saturu iepazītu arī tie, kuri nepārzina “vecu” druku.

Tiklīdz ļaus epidemioloģiskā situācija, atsāksim tikšanos skolās un bibliotēkās, aicinot jauniešus izvēlēties ar jūrniecību saistītus arodus, jo nupat publikotie dati liecina, ka pasaules flotē trūkst aptuveni 16 500 virsnieku, no kuriem vadības līmeņa kuģu mehāniķu trūkums ir visizteiktākais.

Latvijas Jūrnieku reģistrā ir 12 125 aktīvie jūrnieki, un Latvija joprojām ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Labs rādītājs, un tas mums jānotur!■

Gints Šimanis





## "GULF OF RIGA REGATTA" PĀRBAUDA BURĀTĀJUS

Latvijas un Baltijas jūras reģiona valstu vidū Rīgas liča regate jeb "Gulf of Riga Regatta" strauji iegūst popularitāti. Tas vienlaikus ir arī Latvijas atklātais jūras burāšanas čempionāts. Sacensības organizē Latvijas Jūras burāšanas asociācija sadarbībā ar Latvijas Zēģelētāju savienību.

"Gulf of Riga Regatta" (#GoRR) sākās 28. jūnijā Ventspilī un noslēdzās 3. jūlijā Salacgrīvā, tajā piedalījās 47 komandas no sešām Baltijas jūras reģiona valstīm. Šī regate palikusi atmiņā ar komandu pozitīvo garu un burāšanas entuziasmu. Tomēr laika apstākļi burātājus nelutināja, un tas sacensības padarīja vēl interesantākas.

"Kopumā vējš atnesa burātājiem ne mazums izaicinājumu. Regates vairāki posmi notika piekrastē, kur kopējais distances garums bija ap piecām jūras jūdzēm. Viens šāds piekrastes posms tika aizvadīts Ventspilī, bet divi Rojā. Rojas sacensībās vējš bija īpaši mainīgs, un tas nebija vienkārši kombinācijā ar pieaugošām straumēm no dienvidiem. Pēdējā sacensību posmā vajadzēja šķērsot Rīgas līci no Rojas līdz Kuivižiem, un tikai tad, kad komandas bija līča vidū, vējš pakāpeniski sāka pierimt," atceras Protestu komitejas priekšsēdētājs J. Soini no Somijas.

"2020. gads ir pierādījis, ka spējam pašmāju regates attīstīt tādā līmenī, lai mūsu reģiona profesionālākie burātāji un pasaules čempioni vēlētos piedalīties arī Latvijas burāšanas notikumos. Un tas ir labi! Jo sīvāka ir konkurence, jo straujāk attīstās vietējais buru sports," tā #GoRR sacensību organizators un Latvijas Jūras burāšanas asociācijas (LJBA) valdes priekšsēdētājs Valters Romans. "Iziešana ārpus Rīgas līča ir pašsaprotams regates attīstības turpinājums.





Un tas strādā! To atzinīgi novērtē ne tikai pašmāju un kaimiņvalstu komandas, bet interesi par dalību izrāda arī Beļģijas burātāji, kuri vēlas šogad mēroties spēkiem mūsu akvatorijā un pacinīties par čempiona titulu.”

“Latvijas Hidroekoloģijas institūts ir atbildīgs par Baltijas jūras

Latvijas teritoriālo ūdeņu monitoringu un vides kvalitātes noteikšanu. Vienlaikus mēs mērķtiecīgi cenšamies vērst sabiedrības uzmanību uz to, cik vienreizīga ir mūsu jūras vide. Ierobežotā sasaiste un limitētā ūdens apmaiņa ar Ziemeļjūru padara tieši Baltijas jūru par unikālu ekosistēmu, ko vislielākajā mērā ietekmē cilvēku darbība,” norāda LHEI pētniece Ieva Putna-Nīmane. “LHEI priecājas, ka jau otro gadu sadarbībā ar #GoRR ir iespēja informēt un izglītot regates dalībniekus par Baltijas jūrai nozīmīgām tēmām, aicinot burātājus kļūt par stingrākajiem jūras aizstāvjiem un vēstnešiem. Ir svarīgi rūpēties par vidi, kurā dzīvojam, un Baltijas jūra ir viena no tām! Un vislabāk, ja to varam darīt kopā.” ■



## KAROSTAS PLUDMALĒ NORISINĀJĀS LATVIJAS ČEMPIONĀTS BURĀŠANĀ

No 2020. gada 28. līdz 30. augustam Karostas pludmalē norisinājās Latvijas čempionāts burāšanā “Techno 293”, “Optimist”, “Laser” un “Topcat K1” klasēs, kas pulcēja vairāk nekā 150 sportistu no visas Latvijas.

“Paldies Latvijas Zēģelētāju savienībai un Liepājas pilsētai par iespēju atkal organizēt Latvijas čempionātu Liepājā. Prieks, ka Liepāja ir kļuvusi par nopietnu burāšanas sacensību norises vietu. Jau 2019. gadā izdevās veiksmīgi noorganizēt Latvijas čempionātu trijās burāšanas klasēs, un 2020. gadā Liepāja ir arī Latvijas čempionāta mājvieta “Topcat





## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Leonīds Loginovs.

Vindsērfinga asociācija, "Lauma Lingerie", viesnīca "Līva", Reklāmas apgāds, Buruskola.lv. ■

K1" katamarāniem," stāsta Latvijas čempionāta tehniskais organizators Jānis Jēkabsons.

"Pateicos Latvijas Olimpiskajai burāšanas skolai, jo īpaši J. Jēkabsona kungam, par uzņēmību organizēt Latvijas čempionātu burāšanā 2020. Novēlu visiem sportistiem arī turpmāk veiksmīgus startus un jaunus personiskos rekordus!" teica Latvijas Zēģelētāju savienības prezidents Leonīds Loginovs.

Latvijas čempionātu burāšanā atbalstīja Liepājas dome, Liepājas Sporta pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, "Sailing Latvia", Latvijas



# JŪRAS SVĒTKI CENŠAS NOTURĒT TRADĪCIJAS

**Jūras svētkiem, ko Latvijā kā oficiālu svētku dienu jūlija otrajā svētdienā atzīmē tikai kopš 2007. gada, protams, ir daudz senāka vēsture. Neskaitot vasaras saulgriežus – Jāņus, Jūras svētki jeb Zvejnieku svētki, kā tos daudzviet vēl joprojām dēvē, ir lielākie latviešu vasaras svētki, kas tiek svinēti Baltijas jūras un līča piekrastes pilsētās un zvejniekciemos.**

Šo svētku tradīciju aizsāka pāvilostnieki 1936. gadā kā Zvejnieku un Zemnieku svētkus. Zemnieku svētki notika Sakas pagastā un Zvejnieku svētki – Pāvilostā.

Zvejnieku svētkos tradicionāli tiek godināti dabas spēki un cilvēki, kuru darbs ik dienas saistīts ar jūru. Svētku ietvaros notiek dažādi kultūras un izklaides pasākumi – teatralizēta Neptūna iznākšana no jūras, koncerti, izstādes, dejas, sporta sacensības, izbraucieni jūrā ar zvejas laivām u.c.

Ir gājuši gadi, mainījušās svētku norises, bet tradīcija joprojām dzīva un kļuvusi par kultūrvēsturisku vērtību. Pēdējos gados paralēli vecajām tradīcijām tiek ieviestas aizvien jaunas, un nu tos visā Latvijā atzīmē kā Jūras svētkus.

Neskatoties uz to, ka Covid-19 pandēmija uzlika ierobežojumus un cilvēki arī vasarā nevarēja tik brīvi pulcēties, tomēr 11. jūlijā 500 kilometru garajā jūras piekrastē Latvija svinēja iemīļotos Jūras svētkus. Lai arī ierobežoti un ar stingriem noteikumiem, Salacgrīvā, Carnikavā, Lapmežciemā, Engurē, Mērsragā, Rojā,



Pirmie Zvejnieku svētki Pāvilostā, kuru laikā notika Liepājas rajona zvejnieku kooperatīva Pāvilostas nodaļas jaunās zivju žavētavas iesvētīšanas un atklāšanas svinības. Svētku dalībnieki un viesi pie Sakas upes. 1936. gada 21. jūnijs.



Vīrves vilkšanas sacensības Zvejnieku svētkos Lapmežciemā. 1964. gada 9. augusts. Vladimira Nikolajeva foto. Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts kinofotofonodokumentu arhīvs.



## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Ventspilī, Pāvilostā, Liepājā, Jūrmalciemā un pat Rēzeknes novada “Nagļos” pie Maltas upes Jūras svētku programma tradicionāli bija visai plaša: koncerti, sporta aktivitātes, dažādas radošās darbnīcas un citi izklaides pasākumi gan pieaugušajiem, gan bērniem. Tāpat neiztrūkstoši bija arī svētku gadatirgi ar jūras veltēm, mājražotāju, amatnieku darinājumiem, lauksaimnieku precēm, uzkodām un dzērieniem, ko vēl jo lustīgāku vērtā muzicējoši aktieri, folkloras kopas un bērnu dziesmu un deju kolektīvi. Šādās reizēs sevi parādīt un skatītājus priecēt allaž var arī pašdarbības kolektīvi, un tie, protams, ir prieka mirkli visiem klātesošajiem.

Liepājā un Ventspilī svētki kā vienmēr iesākās ar piemiņas brīdi un ziedu nolikšanu piemiņas vietās jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps ir jūras dzelme. Tā, piemēram, Ventspils folkloras kopa “Laipa”, Ventspils teātra aktieri un deju kolektīva “Strautuguns” jaunieši aicināja ikvienu kopā ar viņiem nolikt ziedus un atcerēties sev tuvus cilvēkus.

Kā jau Jūras svētkos pienākas, visu notikumu centrā ir pati jūra, kas tiek apdziedāta, slavēta un pielūgta. Notiek kuģu un zvejnieku laivu parādes un, protams, ierodas jūras valdnieks – pats Neptūns kopā ar savām jūras nārām.

Jūras svētkos dziedošie aktieri un muzikālās grupas ir uz izķeršanu, jo katrs svētku organizators vēlas, lai tieši pie viņa svētki izdotos vislabāk, būtu vislielākā jautrība, asprātīgākās atrakcijas un skaistākie koncerti, lai svētki izdotos tik labi, ka nākamajā gadā visi atkal vēlētos šeit atgriezties. ■





# MĒRSRAGS – ZVEJNIEKU SVĒTKU ŠŪPULIS

**Tieši te aizsākās Zvejnieku svētku stāsts. Piecdesmitajā gadā Mērsragā notika Zivju rūpniecības ministrijas Jūras svētki, uz kuriem pa jūru devās arī kuģu remonta rūpnīcu jaunieši no visas Kurzemes piekrastes. Šiem svētkiem toreiz bija pavisam cita nozīme, gribas teikt – dziļāka, īpašāka.**

## PIECDESMITIE

1951. gada 5. augustā svētkus iesāka ar zvejnieku motorlaivu sacensībām. Visās četrās motoru klasēs uzvarēja mērsradznieki, kuri tika apbalvoti ar goda rakstiem un naudas balvām. Mērsradznieki ne vien piedalījās sacīkstēs, te bija arī savs deju kolektīvs, kas uzstājās ar priekšnesumiem.

Skaists un saulains ausa 1952. gada augusta otrās nedēļas svētdienas rīts. Klāt bija nu jau tradicionālie Zvejnieku svētki. Ostā no paša rīta iebraukušas laivas viena pēc otras – gan no Rojas, gan Kolkas, Upesgrīvas, Bērzciema, Engures, pat no Ventspils. Tik daudz laivu kā Zvejnieku svētkos Mērsraga osta uzņēma tikai vienu reizi gadā.

1954. gadā Zvejnieku svētku rīts sācies ar lietu, kas nepārstāja gandrīz visu dienu. Taču arī tas nav kavējis svētku norisi. Mērsragā bijis daudz vietu – vairāk nekā tūkstoš cilvēku, kas ar lielu interesi noskatījās priekšnesumus un atpūtās jūrmalā. Svētkus atklājis tā laika zvejnieku kolhoza "1. Maijs" priekšsēdētājs Kadīķis, kas cildināja zvejniekus par panākumiem un pasniedza sociālistiskajā sacensībā izcīnīto Sarkanā karogu zvejas kuteru brigādei, ko vadījis Zitmanis. Notika arī pirmais Mērsraga zvejas flotes parādes brauciens, kas patiešām bija liels notikums. Pašu pirmo jeb flagmaņkuģi, ko vadīja kapteinis Šteinbergs, lepni rotāja vējā plīvojošs sociālistiskajā sacensībā izcīnītais Sarkanais karogs.

1957. gadā Zvejnieku svētki Mērsragā bijuši īpaši krāšņi – osta kā piebirusi ar vainagiem greznotiem zvejas kuteriem, laukums kanāla malā uzposts ar mejām un karogiem. Bet, pats svarīgākais, uzcelta estrāde un rinda paviljonu. Tolaik Zvejnieku svētki bija iespēja pateikt zvejniekiem paldies par darbu.

## SEŠDESMITIE

Jau piecdesmito gadu beigās labu laiku pirms Zvejnieku svētkiem avīzēs bija lasāmas gaidāmo svētku afišas, bet sešdesmito gadu sākumā, lai ikvienam būtu iespēja apmeklēt nu jau Padomju zvejnieku svētkus, tika norīkoti īpaši autobusi no Tukuma, kas cilvēkus veda uz Mērsragu.



Sešdesmitie gadi. Zvejnieku svētku gājienā iet zvejnieku kolhoza "1. Maijs" konservu ceha kolektīvs ar ceha vadītāju Ilzi Fībigu priekšgalā. No Annas Špankas foto arhīva.

1965. gadā Mērsrags atkal bija tērpies svētku rotā, lai sagaidītu ne vien apkārtnes viesus, bet arī īpašus sveicējus. Viens no tādiem bija rakstnieks Žanis Grīva. Mērsraga zvejas flotile parādē piedalījās ar 19 izgreznotiem kuģiem, kas, maršam un aplausiem skanot, atstājuši ostu, lai, svētku kulminācijai rimstoties, atkal dotos selgā.

1966. gada 9. jūlijā avīzē "Padomju Karogs" rakstīts, ka Mērsrags jau otro gadu pēc kārtas izraudzīts par republikānisko Zvejnieku svētku centru. Laukums ap tribīni pārvērsts līdz nepazīšanai: ierīkots lielisks skrejceļiņš, dažādi sacensību sektori, gājēju celiņi noklāti ar asfalu, mainījusies arī kanālā ierīkotā vieta peldēšanas sacensībām. Virs estrādes bijis augstu pacelts lozungs "Mūsu kopējais darbs – mieram", un ikviena apsveicēja runa liecināja, ka tikai pašai izlēģto jūras vīru krietnā darba rezultātā ir iegūti lielie lomi, daudzkārt paplašinājusies zvejniecības nozīme tautsaimniecībā, kā arī nopelnīti šādi svētki. Pirmo reizi svētku izskaņā, satumstot īsajai 10. jūlija naktij, debesīs Mērsragā plaukušī svētku salūta ziedi, bet 1969. gadā Zvejnieku svētki Mērsragā tika svinēti jau divas dienas – 12. un 13. jūlijā, kad visa lielā zvejas vīru saime pulcējusies uzpostajā stadionā.

### **ATGRIEŽAS ATLANTIJAS VAROŅI**

Tādas dienas kā Zvejnieku svētki savijņoja visu ciemu, bet visi arī gaidīja Atlantijas zvejniekus pēc ilgu mēnešu darba atgriežamies mājās. Vislielākie svētki tie bija zvejnieku sievām un bērniem. Ļaudis bija uzposušies un meta skatienus uz selgas pusi cerībā tur ko saredzēt, jo nevarēja jau īsti paredzēt, tieši cikos ienāks ilgi gaidītais kuģis. Sagaidīšanas ceremonija bija iepļānota, piemēram, divpadsmitos, bet kuģis varēja ienākt ostā vien trijos.

Ienākot ostā, kuģi sveica zvejniekpuišu pūtēju orķestris, un uz brīdi varēja pierimt ikdienišķais ostas dzīves ritums. Pat fabrikas sievas varēja pamest saules piekarsētās darba telpas, lai stātos ostmalā un līdzās citiem priecātos par vēl viena kuģa atgriešanos mājās.

Nav nemaz tik grūti iztēloties to satraukumu, ar kādu acis krastā meklējušas savējos, raugoties jau pietauvotā kuģa virzienā...



Tikai pēc tam, kad atgriezušos zvejniekus, uzkāpdams uz kuģa, sveicis kolhoza "1. Maijs" priekšsēdētājs Elmārs Krūmiņš, pionieri varējuši skandēt savu apsveikumu, vīri saņēmuši ziedus un pa trapu uz klāja kāpušas zvejnieku sievas un Mērsraga jaunā paaudze. Tie pavisam noteikti bija brīži, kuru dēļ vērts steigties mājās no pašas pasaules malas.

## SEPTIŅDESMITIE

Ar katru gadu pilnveidotās Zvejnieku svētku tradīcijas un arī pati svētku programma. Kopš septiņdesmit ceturtā gada gods būt pirmajiem svētku gājiena rindās bija zvejniekiem, aiz kuriem soļoja kolhoza zivju apstrādes ceha ļaudis, no kuriem tolaik bija atkarīgs, lai viss jūras sudrabs, ko zvejnieki pārved ostā, pārtaptu gardā produkcijā, ko ar nepacietību gaidīja veikalos. Svētkos pa kanālu ar savu svītu ieradies Neptūns, kas tūliņ pēc ierašanās eksaminējis topošos "1. Maija" zvejniekus un ciema sievas, kuras sacentušās tīklu lāpīšanas veiklībā un precizitātē.



Zvejnieku svētki Mērsragā septiņdesmito gadu beigās. Svētku tribīne ar skatītājiem. No Eināra Auniņa foto arhīva.

Par neatņemamu svētku tradīciju kļuva populāru un tautā mīlētu aktieru piedalīšanās. Tautas skatuves mākslinieks Kārlis Sebris Mērsraga Zvejnieku svētkos jau bija kļuvis par savējo, bet 1976. gadā, kad reizē ar Zvejnieku svētkiem savu dibināšanas 30. gadadienu svinēja zvejnieku kolhozs "1. Maijs", svinībās piedalījās PSRS Tautas skatuves māksliniece Velta Line.



1974. gada Zvejnieku svētki kopā ar Kārlī Sebri. No Silvas Štreinertes foto arhīva.



## **ASTOŅDESMITIE**

Sievas tautas tērpos, stūrmaņi, kapteiņi un mehāniķi jūrnieku formās, mūzika, pilni galdi un prieks – tā izskanēja septiņdesmitie. Jau astoņdesmito gadu sākumā vairāki vietējās zvejas kuģīši gandrīz visu dienu Zvejnieku svētkos pa jūru vizinājuši ļaudis, un braukt gribētāju nekad neesot trūcis. Prieks gan tolaik, gan arī mūsdienās par tādu izklaidi bijis kā lieliem, tā maziem. Prāta asināšanai Neptūns licis minēt mīklas par jūru, zivīm un zvejnieku darbarīkiem, bijušas arī pārsteiguma balvas un, protams, svētku uzrunas un koncerts.

## **JAUNĀKIE LAIKI**

Mainoties situācijai valstī, kad vārds “kolhozs” bija dzirdams aizvien retāk un aizvien biežāk “mantas sadale” un “privatizācija”, krasi mainījās arī Zvejnieku svētku norise. Astoņdesmito gadu beigās un deviņdesmitajos gados Zvejnieku svētki nereti jau tika saukti par Jūras svētkiem, bet joprojām Mērsragā ieradās ūdeņu valdnieks Neptūns, skanēja dziesmas, dejas un rotaļas. Notika sacensības – glābšanas riņķa nešana, šautriņu mešana, zābaka mešana, enkura nešana un kas tik vēl. Vakarā – koncerts “Dziesma manai paaudzei” un balle ar grupu “Labvēlīgais tips”, tādiem mūziķiem kā Ainars Mielavs, Ufo u.c.

Joprojām ik gadu Mērsragā ir Jūras svētki – citi par citiem košāki, interesantāki. Tiek domāts gan par atbilstoša Neptūna “izvēli”, gan mūziku un dančiem, izklaidēm “visām gaumēm”, gan par daudz ko citu, bet pagājušo vairs nekas neatgriezīs. Ar tādām pārdomām arī es ikreiz izstaigāju vecā stadiona vietu, kur nobružājušos asfaltu jau sen sedz zāle un sūnas, pa starpām izspraucoties pa kādam garākam stiebram vai pat krūmam. Es tikai iztēloties varu, kas tie tolaik Mērsragā bija par svētkiem. ■

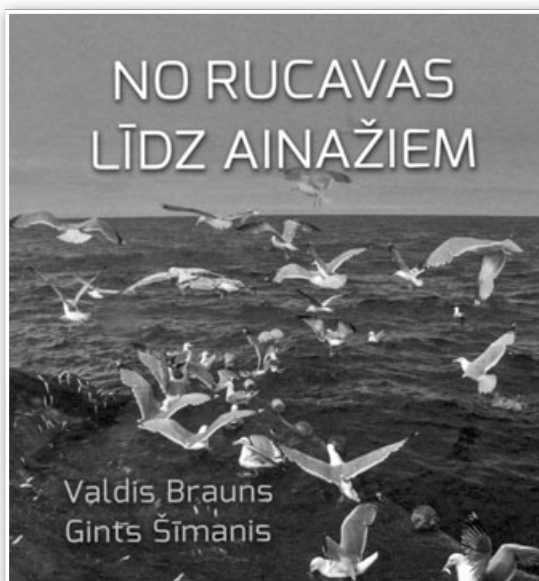
Inga Hartika, Mērsraga Informācijas centra vadītāja



# PIEKRASTES ZVEJI STARP ATZIŅU DZIRNAKMEŅIEM

**Valdis Brauns, Gints Šīmanis. No Rucavas līdz Ainažiem. – “Bibliokugiis “Krišjānis Valdemārs””, Salacgrīva, 2020, – 228 lpp.**

Pirms desmit gadiem publicists Rimants Ziedonis atkārhoja Latvijas pirmās brīvvalsts laika zvejnieka un rakstnieka Viļa Veldres gājumu – dokumentēja piekrastnieku dzīvi no Lietuvas robežas līdz sābru zemei igauņos. Latvijas Zvejnieku federācijas rosināti, šo pašu ceļu gar jūras krastu 2020. gada vasarā – starp diviem pandēmijas viļņiem – centāmieš izzināt arī mēs, liekot pamatus Zivju fonda atbalstītajai grāmatai



“No Rucavas līdz Ainažiem”. Uzstādījumu diktēja Liepājas vēsturnieka Jura Kriķa pētījums par Lejaskurzemes zvejnieku biedrībām līdz 1940. gadam, kas rezultējās grāmatā “Piemares zveji paceļ buras” (2019). Kā piekrastnieki dzīvo šodien, kā vienojas kopus spēkiem biedrībās un asociācijās? – Par to šis emocionālā piestrāvotais stāsts.

Kad bijām pārlūkojuši darāmā plānu, sapratām, ka laika ir ļoti maz. Vajadzēja rast tos pieturas punktus, tos enkurus, kas noturētu mūsu improvizēto laivu. Atradām! Oskaros! Un grāmatas ievadā droši varējām teikt: “Spēku šim ekspedīcijām dod arī iepriekš piedzīvotais un trīs draugi, zvejnieku dēli – Oskars Kadēģis Liepājā, Oskars Sproģis Kolkā un Oskars Dančauskis Bulljupē, un kamēr jūrā ies Oskari, Latvijas zvejniecībai ir nākotne!”

Kā dzīvo mūsu piekrastnieki? No teiciena, ka jūrā zivju nav, līdz apgalvojumam, ka nav vairs, kam jūrā iet. Starp šiem atziņu dzirnakmeņiem tad arī maļas kā rūpnieciskie, tā pašpatēriņa zvejnieki. Jā, pa vidu ir kaislības ap nozvejas



kvotām, "laukumu" sadale starp zvejniekiem un makšķerniekiem, kuģu un laivu sagriešana, vēl nebijusi un neredzēta Eiropas Savienības nauda, kuras dēļ ar vienu roku dod, bet ar otru gudri paņem. Pa vidu vēl maisās apaļie jūrasgrundulji (bet palīdz taču izdzīvot!), lomus apēd roņi (bet sist nedrīkst!), laivu būves meistari visi apmiruši (stiklaplasta laivās vairs nav kauns iet jūrā!) un Krievijas tirgus, kur ņēma un apēda visu (vai itin visu!), ar jau gadiem kā slēgts. Taču piekrastē optimismu nezaudē, vienīgi struktūrfondu naudu zvejniecībā apgūst ar pūlēm (par daudz birokrātijas!), lai gan, piemēram, Salacgrīvas novadā top jauni zivju apstrādes un pārstrādes cehi – kā nēģiem, tā reņģēm.

Grāmatas veiksmīgajā iznākumā jāpateicas mūsu atbalstītājiem – biedrībai "Latvijas Zvejnieku federācija" un personīgi Ēvaldam Urtānam Liepājā un Jurim Dančauskim Buļļupē, vēsturniekiem Irinai Kurčanovai Pāvilostā un Baibai Šuvcānei Kolkā, zvejniecības lietpratējiem Aigaram Pūsildam Salacgrīvā un Anatolijam Molokanovam Liepājā, pilsētvečiem Aldim Pinkenam Kolkā un Ul dim Kristapsonam Pāvilostā, kam pāri kā bāka stāv tālbraucējs kapteinis Arvīds Buks, ko tā arī nodēvējām visai latvju zveju saimei. Šo sinerģiju, ko jutām no zvejniekiem, kurus atbalsta vietvaras, nūdien nav iespējams noslēpt. Visur, kur pagastu, novadu vai pilsētu domēs ir (nevis sēž!) gudri cilvēki, kuri jūru apzinās kā nacionālo bagātību, arī zvejnieki nākotnē raugās ar optimismu. Un to itin labi var just foto meistara Valda Brauna tvērumos – šīs grāmatas vārdos grūti izsakāmajā bagātībā, kas noteikti ir atsevišķas izstādes vērtā kultūras centros no Rucavas līdz Ainažiem. ■

Gints Šīmanis

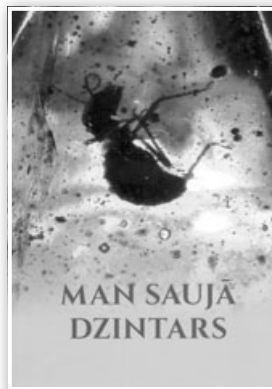


# SAULES AKMENS DAUDZINĀJUMS

**Gints Šimanis, Andris Cekuls. Man saujā dzintars. Biedrība "Bibliokugis "Krišjānis Valdemārs"". Salacgrīva, 2020, – 64 lpp.**

"Kad atceros, ar dzintaru kā bagātīgi šķiestu materiālu dāsnās izstādēs, vēl tagad acis žilbst. Tās patiešām bija krāšņas orgijas, slavasdziesmas saules akmensim. Gluži kā Romas impērijas laikos, ķeizaru galmos.

Dzintaram bija vērtība, tas simbolizēja nacionālo pašlepnomu, tautu draudzību. Nepietika vairs ar apziņu, ka mītam pie Dzintarijūras dzintarkrastā. Sākām art ar dzintara arkliem, vingrot uz dzintara baļķiem, slidot ar dzintara slidām, dzert dzintara ūnabi. Kā simbols sasniedzis nacionālās pašapziņas apogeju, dzintara vārds novalkājās, devalvējās. Kļuvām par dzintara latviešiem."



Šis dzejnieka un rakstnieka, Liepājas skartā zvejnieka Olafa Gūtmaņa atziņas krājumā "Jūrmalciems" (Liepa, 2001) skaudri ataino pašu latviešu attieksmi pret dzintaru, kas īpaši devalvējās padomju okupācijas gados, jo arī saules akmens kļuva par ideoloģisko ieroci te, padomijā, no tā taisīja tanku un Ņeņina figūras, tur, aiz okeāna, trimdas latviešiem dzintara broša pie krūts bija tautiešu atpazīstamības zīme. Vietās, kur dzintara simboliskā jēga tika turēta vērtē un saglabāta – pie Liepājas un Etnogrāfiskā brīvdabas muzeja tautas daiļamata meistariem –, par spīti visam tapa vēl tagad atzīstami mākslas darbi, jo dzintars nekad neļauj vilties.

Kuģu mehāniķis, Liepājas dzintara zvejnieks (mēdz teikt – dzintara zoķētājs) Aivars Begis-Begge saka: "Tāda ir dzintara zveja. Jāķer momenti. Tie ir reti. Tas tāpat kā ar zeltu, zelts vienmēr ir pieprasīts, tāpat arī dzintariņš. Dzintars ir kā sēnes, visu nevar nolasīt. No rītiem, kad nāk dzintars, jābūt agri – ar gaismiņu. Ir bijis tā, ka jūrmala no rīta pēc vētras nosēta ar dzintariem. Tad jābūt pirmajam, kas to var nolasīt."

Aivaru ikdienā var sastapt Pētera tirgū ar paša vērtajām dzintara krellēm, saujā vien paturamiem saules akmens gabaliņiem un stāstiem par miljoniem gadu seno nosveķi, kas vēl arvien mums uzdod tik daudz jautājumu. Tāļjuru zvejnieks savos seniora gados tieši dzintarā ir atradis harmoniju darbīgām dienām un aizraujošiem atklājumiem.

Nelielajā brošūrā jūs varēsiet atrast atziņas par dzintara vēsturisko izcelsmi, izstaigāt "Dzintara ceļu" no Jūrkalnes un Pāvilstas līdz Rostokai Vācijā, uzzināt



par saules akmens ārstnieciskajām īpašībām un pabūt muzejos un izstāžu zālēs, kur goda vietā celtas šīs “priežu asaras”. Būs iespēja paviesoties dzintara darbnīcās Palangā, Nidā, Gdaņskā un Vācijas piejūrā, ielūkoties dzintara ieguves karjerā Jantarnijā (bijušajā Palmnikenē) Kaļiņingradas apgabalā un modernākajā saules akmens manufaktūrā “Ostsee-Schmuck GmbH” Vācijā. Tas reizē ir arī ceļojums pa senajām Austrumprūsijas alejām, kur agros vasaras rītos ir tik patinēta dūmaka, ka šķiet, tūdaļ likumā iznirs pasta kariete no Berlīnes uz Karalaučiem. Turot saujā dzintaru, ļausimies romantismam!■

Gints Šmanis

# ZIEMEĻU RŪDĪJUMS ATMIŅU STĀSTOS

**Ēvalds Grāmatnieks. Ziemeļu kapteiņa stāsti vai no Arktikas līdz Jamaikai. – R., Rīdzene-1, 2021. – 384 lpp.**

Tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks prot pārsteigt! To esmu vērojis gan viņa gaitās kādreizējā Jūras lietu ministrijā, gan Latvijas Jūrnieceības savienībā un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā. Kā ir uz kuģa komandtiltiņa, nudien nezinu, bet ieskatu kapteiņa Grāmatnieka jūras gaitās dod lieliski uzrakstītā grāmata, kas aizved mūs tālji ceļojumā no Arktikas līdz Jamaikai.

Dažas ainiņas no jūrnieceku dzīves lasītājus sasniedza jau grāmatā “Par tiem, kas jūrā” (biedrības “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” izdevums; 2018. g.) Valdas Rūtiņas tulkojumā. Te jāpiebilst, ka autors vispirms “Ziemeļu kapteiņa stāstus” 2020. gadā izdeva krieviski, tā izrādot cieņu saviem ilggadējiem kolēģiem un draugiem Ziemeļu jūras kuģniecībā, kur pēc Rīgas jūrskolas beigšanas un Admirāļa S. Makarova Ņeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas absolvēšanas strādāja no 1965. līdz 1983. gadam.

Saistošā un bagātā valodā uzrakstītais atmiņu stāsts ir laba ceļamaize topošajiem jūrniecekiem, visiem, kas izvēlējušies savu dzīvi saistīt ar jūru. Te ir gan darba sūrums, gan pienākumu uzliktā atbildība, gan kapteiņa vērigums un Sibīrijā gūtā pieredze, kam pāri stāv dziļš cilvēciskums un cilvēkmīlestība. Tiesa, vienu gan varam secināt: Ēvaldam Grāmatniekam “uz šīs zemes un skarbās jūras” ir tik daudz labu draugu, ka tikšanās reizes tiek dokumentētas – tās ir ostās, komandējumos, pat pārlidojumos lidostās. Un tas atsvēr visu – satikšanās prieks vairo optimismu un dzīvotprieku. To smeļamies arī mēs, lasītāji, tālajā reisā no Arktikas līdz pat saulainajai Jamaikai.■

Gints Šmanis





# JĒKABS LĪBMANIS

(1930. 3. XII – 2020. 25. V)

Jēkabs Lībmanis 1946. gadā iestājās Junģu skolā, pēc skolas pabeigšanas četrarpus gadus dienēja armijā – jūras aviācijā. Tad iesākās viņa Atlantijas laiks.

1980. gadā Lībmaņu ģimene izbrauca uz Dāniju, un Jēkabs Lībmanis savas jūrnieka gaitas turpināja jau pavisam citas valsts flotē. Dānijā pabeidza navigācijas un



mašīnmeistaru skolu, ieguva arī ūdenslīdēja diplomu, protams, iemācījās dāņu valodu, dabūja pasi un darbu un 12 gadus nostrādāja uz "Anne Maria", kas bija moderns prāmis un varēja uzņemt dzelzceļa vagonus viena kilometra garumā.

Sākot no 1990. gada, katru gadu savu dzimšanas dienu 3. decembrī Jēkabs Lībmanis brauca svinēt uz Latviju, jo pēc Latvijas un Rīgas viņam vienmēr bija nostalģija.

Savulaik uz zvejas kuģiem Atlantijas okeānā Jēkabam Lībmanim nācies pavadīt ne tikai garus mēnešus, bet ilgus gadus. Vērojot bezgalīgo ūdens klajumu gan tā nesatricināmajā mierā, gan vētras neprātā, viņš izjuta jūras baidīgo spēku. Tā tapa gleznu skices, portreti, karikatūras.

"Ja varētu pagriezt laiku atpakaļ un man kāds teiktu, lai atkal ar zvejas kuģi eju jūrā, es ne mirkli nedomātu, ietu," tā teica Jēkabs Lībmanis, jo bija jūras noburts.

Šķiet neiespējami, ka vienā cilvēkā sadzīvoja divas tik atšķirīgas personības, un tomēr tā bija. Jēkabs Lībmanis bija diplomēts kuģu mehāniķis un marīnists, kuram reizi pa reizei uz kādas papīra strēmeles uzkrīta pa dzejolīm. Savu jūras izjūtu un dzīves aizrautību viņš izteica gleznās, kuģu modeļos, kā arī noslēpumainajā mākā – kuģu modeļu "ievilināšanā" pudelēs. Viņš bija impulsīvs un aktīvs, un noteikti arī mūžības jūrā viņam darāmā netrūkst.

Lai Jēkabam Lībmanim gaišs mūžības piedzīvojums! ■



# GUNĀRS NARTIŠS

(1935. 20. VI – 2020. 11. X)



Mūžībā aizgājis Latvijas Jūrniecības savienības biedrs kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs.

Gunārs Nartišs bija un palika Latvijas patriots. Dzīvoja ar mīlestību pret savu ģimeni, savu zemi, kuģi, savu mašīntelpu. Kādā jūrnieku saietā Ainažos, kad Gunārs Nartišs tika aicināts uzrunāt klātesošos, viņš nerunāja, bet dziedāja dziesmu, ko kādreiz vīri dziedājuši okeāna plašumos: “Un radio raidīs trīs burtus, trīs burtus, pa viņiem kas skrien un sacīt liek katram, ko satiek, draugs, neļauji bojā mums iet, to saka trīs skrejošie burti, to saka s-o-s.” Tā ir jūrnieku brālība, bez kuras nav iespējams dzīvot, un vecākais mehāniķis Gunārs Nartišs to vienmēr prata turēt kā lielu svētumu.

Lai Gunāram Nartišam ir mierīga mūžības jūra.■



# JĀNIS ŠTRAUHMANIS

(1944. 15. VI. – 2020. 09. IX.)

2020. gadā no mums šķirās ģeogrāfs, kartogrāfijas vēsturnieks, jūrniecības izglītības darbinieks Dr. habil. hist. Jānis Štrauhmanis. Viņš bija neizsīkstošas enerģijas un darba prieka radītājs un nesējs, godīgs un izpalīdzīgs attiecībā pret līdzcilvēkiem un kolēģiem darbā, mūžīgais optimists un jaunu ideju ģenerētājs. Akadēmisko izglītību J. Štrauhmanis ieguva Latvijas Valsts universitātē un aspirantūrā Maskavas universitātē. Darba gaitas iesāktas Latvijas Valsts universitātes Ģeogrāfijas fakultātē, kur bija pasniedzējs, katedras vadītājs un fakultātes darba organizators tās dekāna amatā. No 1998. līdz 2003. gadam Jānis Štrauhmanis bija Latvijas Jūras akadēmijas profesors. Viņa zinātnisko interešu loks bija plašs, un savas zināšanas viņš nesavtīgi nodeva studentiem. J. Štrauhmanis devis nozīmīgu ieguldījumu jūrniecības terminoloģijas attīstībā Latvijā, jūras navigācijas kartogrāfijas un ūdensceļu ģeogrāfijas izpētē. Savulaik viņš strādāja arī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā, kur sniedza lielu palīdzību krājuma darbā, apzinot un pētot kartogrāfijas kolekciju, dodot vērtīgus padomus ikdienas darbā, zinātniski izskaidrojot kolekcijas priekšmetu izcelsmes vēsturi un pielietojamību praksē. Mēs Jāni vienmēr atcerēsimies kā vienkāršu un krietnu darba darītāju un interesantu sarunu biedru atpūtas brīžos. Lai viņam vieglas smiltis un gaišs ceļš Mūžībā! ■



A. Cekuls





## UGIS KALMANIS

(1956. 20. X – 2020. 28. XI)

Jūrmariņu sabiedrība piedzīvojuši lielu zaudējumu – no mums aizgājis jūrmariņu darbinieks, tiesību zinātnu speciālists un burātājs Uģis Kalmanis. Ilgus gadus viņš bija LJS firmas "Hanza" juriskonsults. Aktīvi piedalījies Kultūras fonda Jūrmariņu vēstures kopas darbībā. 1989. gadā ar jahtu "Bravo" piedalījās filmas "Tvaikoņa "Faulbaums" bojāeja" uzņemšanā un 1990. gadā admirāļa Teodora Spādes pārapbedīšanas ekspedīcijā uz Temirtau. Tāpat Uģis Kalmanis bija kaislīgs burātājs, no 1998. gada ar jahtu "Spaniel" piedalījās regatē "The Tall Ships Races", un pateicoties tieši Uģim Kalmanim, šī vērienīgā regate divas reizes – 2003. un 2013. gadā – ienāca arī Rīgas ostā. Uģis bija ne tikai profesionāls jurists, aizrautīgs burātājs, bet arī lielisks aprakstnieks, jo visu piedzīvoto, burājot jūrās un piedaloties regatēs, interesanti aprakstīja un dokumentēja "Latvijas jūrmariņu gadagrāmātā", kuras autors bija kopš pirmās grāmatas.



Lai Uģim Kalmanim vējš burās arī viņa mūžības burājumos.■



## **OĻEGS KOLOSOVS** (1939. 1. V – 2020. 28. XI)



Kuģu vadītājs, jūrniecības un zivsaimniecības darbinieks Oļegs Kolosovs 1961. gadā beidza Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguva 1972. gadā, strādāja Ekspedīcijas zvejas pārvaldē, bija kapteiņa 2. palīgs uz mācību kuģiem "Grifs" un "Kurgāns".

Daudzus gadus Oļegs Kolosovs strādāja uz Rīgas refrižeratorflotes kuģiem, kur pildīja gan kapteiņa 3. un 2. palīga, gan kapteiņa vecākā palīga pienākumus, gan bija kapteiņdirektors uz tādiem refižeratorkuģiem kā "Zvaigzne", "Belorussija" un "Trudovaja slava".

No 1987.gada bija Rīgas Transporta flotes ģenerāldirektors, no 1995. gada Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas biedrs. Vienmēr atbalstīja Latvijas jūrniecības vēstures izpēti un Latvijas Jūrniecības savienības un jūrniecības nozares sabiedriskās aktivitātes.

Latvijas Jūrniecības savienība paturēs Oļegu Kolosovu gaišā piemiņā.■



# OLĢERTS BRIZGO

(1939. 11. XII – 2020. 31. VIII)

Mūžībā devies mūsu bijušais kolēģis, bijušais Jūras administrācijas direktora vietnieks tehniskajos jautājumos Oļģerta Brizgo.

Kuģu mehāniķis Oļģerts Brizgo strādājis Rīgas refrižeratorflotes bāzē, Latvijas Zvejnieku kolhozu savienībā, Jūras lietu ministrijā un Latvijas Jūras administrācijā.

Oļģerts Brizgo bija ilggadējs Latvijas Jūras akadēmijas Valsts komisijas loceklis, kā arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra Jūrnieku kompetences vērtēšanas komisijas loceklis.■

Latvijas Jūras administrācijas kolektīvs





**JĀNIS ZLIDNIS**  
(1942. 9. X – 2020.24. I)

**EGONS URŠTE**  
(1933. 4. I – 2020. 11. II)

**VLADIMIRS RATKINS**  
(1932. 2. II – 2020. 14. II)

**IGORS VINOKUROVS**  
(1939. 21. IX – 2020 31. III)

**MIERVALDIS URBANOVIČS**  
(1934. 19. IX – 2020. 14. IV)

**ALDIS JANSONS**  
(1941. 24. VI – 2020. 10. VII)

**PĒTERIS STUPIŅŠ**  
(1940. 29. VI – 2020. 17. X)





# JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2020!

## **DEVIŅDESMIT**

Pēteris Daugulis

Jānis Teteris

Gaidis Andrejsn Zeibots

Uldis Ziņģis

## **ASTOŅDESMIT PIECI**

Bruno Bārs

Ģirts Ozoliņš

Oļģerts Sakss

Kārlis Seskis

## **SEPTIŅDESMIT**

Ivars Osis

Imants Sarmulis

Inārijs Voits

## **ASTOŅDESMIT**

Vladimirs Aizenštatds

Modests Armans

Valdis Bērziņš

Juris Krivojs

Spartaks Leimanis

Andrejs Migla

Dainis Puķītis

Uldis Rudzītis

Eduards Raits

Edgars Ūķis

Aleksandrs Žukovs

## **SEŠDESMIT PIECI**

Juris Jasinskis

Aivars Karlsons

Gundis Lauža

Vladislavs Skrebelis

## **PIECDESMIT PIECI**

Dainis Zvirbulis

## **PIECDESMIT**

Imants Nartišs

## **ČETRDESMIT PIECI**

Edmunds Arnis

Jānis Stuburs

Ansis Zeltiņš

## **SEPTIŅDESMIT PIECI**

Pēteris Bārs

Artūrs Brokovskis-Vaivods

Jānis Butnors

Andris Dumpeniēks

Valdis Priednieks

Vitālijs Sauks

Juris Siks

Modris Šivars

## **TRĪSDESMIT PIECI**

Roberts Gailītis

## **TRĪSDESMIT**

Toms Dambis



# **PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!**

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei

Rīgas brīvostas pārvaldei

Ventspils brīvostas pārvaldei

Liepājas SEZ ostas pārvaldei

Salacgrīvas ostas pārvaldei

Skultes ostas pārvaldei

Mērsraga ostas pārvaldei

Latvijas Jūras administrācijai

VAS "Latvijas dzelzceļš"

Latvijas Jūras akadēmijai

Liepājas Jūrniecības koledžai

Latvijas Jūras spēkiem

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām

SIA "Lapa"

"Rīgas pasažieru termināls"

"Caltic Container Terminal"

SIA "Strek"

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2020"  
sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī  
finansiāli atbalstīja tās izdošanu.



# SATURA RĀDĪTĀJS

## NOTIKUMI 2020

- 4 PAUZE PĀRDOMĀM
- 12 JŪRNICĪBAS NOZARES 2020. GADA NOTIKUMU TOP 10
- 13 VIA LATVIA PĀRSTĀV TRANSPORTA NOZARI FORUMĀ  
"TRANSPORTA NEDĒĻA 2020" MASKAVĀ
- 14 BRĪNUMI NOTIEK!
- 15 NOTIKUMI 2020
- 19 KRĪŠJĀŅA VALDEMĀRA JŪRSKOLAI – 100

## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 34 OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA SATRAUC JŪRNICĪBAS SABIEDRĪBU
- 46 KAISMĪGS BURĀTĀJS AR CELMLAUŽA TALANTU
- 55 AR SAULI SIRDĪ UN DZINTARU DVĒSELĒ
- 61 BŪT ĪSTAJĀ LAIKĀ UN ĪSTAJĀ VIETĀ

## JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 68 APSTĀKĻI LIKA TEORIJU PĀRVĒRST PRAKSĒ
- 75 PANDĒMIJA IR JŪRNICĪBAS GALVENAIS IZAICINĀJUMS, BET NE VIENĪGAIS
- 85 JŪRNIKU REĢISTRS IZSTRĀDĀJIS JAUNU LIETOTNI  
UN JAUNAS PRAKSES GRĀMATAS
- 87 JŪRAS ADMINISTRĀCIJA 2020. GADĀ
- 95 LATVIJAS KAROGAM IR LABA REPUTĀCIJA

## IZGLĪTĪBA

- 102 JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS PROGRAMMĀS 2020. GADĀ UZŅEMTĀS PERSONAS
- 104 VAI TIEŠĀM VIENĀ SMILŠU KASTĒ VIETAS PAR MAZ?
- 113 VISS JAUNAIS DZIMST GRŪTĪBĀS
- 118 INOVĀCIJU GRANTI PAVĒRS JAUNAS IESPĒJAS STUDENTIEM
- 123 NEKAD NEIZSLĒDZIET DOMĀŠANU!
- 128 PIEŠĶIR STIPENDIJAS LABĀKAJIEM UN MOTIVĒTĀKAJIEM STUDENTIEM
- 129 "ERASMUS+" STRATĒĢISKĀS PARTNERĪBAS  
PROJEKTS "MEM: IDEAS TO ACTIONS"
- 130 "NOVIKONTAS" JAUNĀS BASEINS ĻAUJ PILNĪBĀ  
MODELĒT DAŽĀDAS AVĀRIJAS SITUĀCIJAS JŪRĀ
- 132 PROJEKTS "ZILĀS EKONOMIKAS ILGTERMIŅA IETEKME UZ BALTIJAS  
JŪRAS REĢIONA OSTU KONKURĒTSPĒJAS PAAUGSTINĀŠANU"



# SATURS

## JŪRNICĪBA

- 138 JŪRNICIEKI VARĒS BŪT LEPNI
- 140 JŪRNICIEKU SKAITA ZIŅĀ LATVIJA JOPROJĀM IR PIRMAJĀ VIETĀ EIROPAS SAVIENĪBĀ
- 142 LATVIJAS JŪRNICIEKI COVID-19 DĒĻ PĀRSTRĀDĀ KONTRAKTA LAIKU
- 142 LATVIJAS ĀRLIETU UN SATIKSMES MINISTRIJAS IESAISTĀS JŪRNICIEKU PROBLĒMAS RISINĀŠANĀ
- 142 JŪRAS TRANSPORTA NOZARES ORGANIZĀCIJAS AICINA RADIKĀLI RĪKOTIES
- 143 IMO DIVPADSMIT SOĻU PLĀNS
- 144 LATVIJA ATVIEGLO JŪRNICIEKU PĀRVIETOŠANĀS IESPĒJAS
- 145 ATBALSTA PRAKTISKUS RISINĀJUMUS KUĢU APKALPJU MAIŅAS KRĪZES PĀRVARĒŠANAI
- 146 JŪRNICIEKI GAIDA POZITĪVAS ZIŅAS
- 148 BEZ JŪRNICIEKIEM NEBŪTU IESPĒJAMS NODROŠINĀT LOĢISTIKAS PAKALPOJUMUS
- 149 CILVĒKA FAKTORS
- 150 PARĪZES UN TOKIJAS SAPRAŠANĀS MEMORANDI UN ASV KRASTA APSARDZE IEVIEŠ ĀRKĀRTAS SITUĀCIJAS NOTEIKUMUS
- 151 ATBILDI PAŠLAIK NEVIENS NEZINA
- 152 NEZIŅA RAKSTURO ESOŠO SITUĀCIJU
- 152 VISLIELĀKAIS UZTRAUKUMS PAR ĢIMENI
- 154 CILVĒKS AR BAGĀTU PIEREDZI UN FANTASTISKĀM ZINĀŠANĀM
- 156 LAIMES SPĒLE – NONĀKT PAREIZAJĀ KOMPĀNIJĀ UN IZVĒLĒTIES PAREIZO PROFILU
- 165 VISS IR IESPĒJAMS, VAJAG TIKAI GRIBĒT
- 177 NELAIME, KAS NENOTIKA
- 180 PIRMAJĀ VIETĀ VIENMĒR CILVĒKS
- 189 MĒS NEPIEĻĀVĀM DOMU, KA VARĒTU NESTRĀDĀT
- 192 EIROPAS KUĢU ĪPAŠNIEKI GAIDA EIROPAS SAVIENĪBAS ATBALSTU

## OSTAS

- 194 STATISTIKA
- 200 DIENASKĀRTĪBĀ OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA
- 212 IZVEIDOTA VAS “VENTAS OSTA”
- 215 SPĒLES NOTEIKUMI VISIEM IR VIENĀDI
- 219 KAPTEINIS TRUKŠĀNS BALSO PAR GODĪGUMU UN PROFESIONALITĀTI
- 224 VENTSPILS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 231 NEGRIBU BŪT UGUNSDZĒSĒJS
- 241 LIEPĀJA VIENMĒR IR GATAVA JĒGPILNĀM PĀRMAIŅĀM
- 251 ATBILDĪBAS SALDO NASTU APZINOTIES
- 262 LIEPĀJAS SEZ ZIŅAS
- 271 JEBKURU PĀRMAIŅU MĒRĶIS IR SATURS, NEVIS FORMA
- 278 OSTA IR UN PALIKS INDUSTRIĀLA ZONA



- 282 NEMAINĪGS PALIEK ATTĪSTĪBAS PROGRAMMĀ APSTIPRINĀTAIS VIRZIENS
- 292 RĪGAS BRĪVOSTAS ZIŅAS
- 303 RĪGAS OSTAI 820
- 304 RĪGAS OSTAS VĒSTURE
- 306 DAUGMALES BLOKĀDE
- 309 RĪGAS OSTAI 820. VĒSTURES MIRKĻI
- 314 OSTAS PĀRVALDE – VIENMĒR AKTUĀLS JAUTĀJUMS
- 329 SALACGRĪVAS OSTA PĀRSTEIDZ AR “GADA BŪVI 2020”
- 333 SKULTES OSTA KĻŪST PIEVILCĪGA ARĪ JAHTĀM
- 335 PALIEK CERĪBAS UZ FONDU FINANSĒJUMU

### **JŪRA, VIDE, CILVĒKS**

- 340 IMO JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS 75. SESIJA
- 343 PIESĀRŅOJUMS JŪRAS PIEKRASTĒ
- 345 PASAULES DABAS FONDS AICINA SAGLABĀT BALTIJAS JŪRAS BIOLOĢISKO DAUDZVEIDĪBU
- 348 VALSTS VIDES DIENESTS UZRAUGA ZVEJOŠANAS UN MAKŠĶERĒŠANAS LIKUMĪBU
- 350 NAFTAS NOPLŪDE NO BŪTIŅĶES NAFTAS TERMINĀĻA NETIEK KLASIFICĒTA KĀ EKOLOĢISKĀ KATASTROFA
- 353 MENCU ZVEJAS ĒRAS BEIGAS – DOD ZAĻO GAISMU KUĢU SAGRIEŠANAI

### **JŪRAS SPĒKI**

- 356 LABĀ UZVARAI JĀNOTIEK MŪSU SIRDĪS
- 364 BRUŅOTIE SPĒKI NOSLĒDZ LĪGUMU PAR “IMANTA” KLASĒS KUĢU MODERNIZĀCIJU
- 364 PIRMO REIZI PASNIEGTA AIZSARDZĪBAS MINISTRA GODA ZĪME “PAR ĪPAŠU IEGULDĪJUMU AIZSARDZĪBAS NOZARES IZAUGSMĒ”
- 366 LATVIJAS JŪRAS SPĒKI 2020. GADĀ
- 369 IZVIRŽĪT TIKAI SASNIEDZAMUS MĒRĶUS
- 373 NBS JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRA LIELĀKAIS IZAICINĀJUMS – MODERNAS MATERIĀLTEHNISKĀS BĀZES UZTURĒŠANA

### **MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT**

- 378 MŪŽĪBAS SKARTOS PIEMINOT
- 385 ĪSTERMIŅA RISINĀJUMI KĻŪST PAR APDRAUDĒJUMU JŪRNIĒKIEM UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAI
- 391 ŠĪ TIK BĪSTAMĀ MIGLA...
- 397 BALTIJAS JŪRAS DZELMES NOSLĒPUMI UN PĀRSTEIGUMI
- 404 MIRKLIS, KAS KĻŪST PAR MŪŽĪBU
- 414 DRAMATISKĀKĀ NO ZINĀMAJĀM LATVIEŠU JŪRAS KUĢU KATASTROFĀM
- 418 JAUNU PIERĀDĪJUMU MEKLĒJUMOS
- 420 PIEMINEKĻA INICIATORS – OSTAS KAPTEINIS



## SATURS

### **VĒSTURE**

- 422 PĪLĀRI UN SAUCĒJZVAIGZNES
- 431 NO SALACAS KRASTIEM PLAŠAJĀ PASAULĒ
- 442 INŽENIERIS UN ZINĀTNIKS, KURŠ IZGLĀBA TŪKSTOŠIEM JŪRNIĒKU DZĪVĪBU
- 447 ALEKSANDRS TIZIKS. NO JUNGAS LĪDZ KAPTEINIM
- 454 KAPTEIŅA A. GRĪVAIŅA MĒRSRAGĀ BŪVĒTAIS "ĀTRAIS"
- 457 JŪRNIĒKA PROFESIJA IZVĒLĒTA VISAM MŪŽAM
- 461 DZELZCEPLIS UN ENGURES OSTA
- 465 JŪRNIĒKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

### **NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA**

- 470 PELDUS NO KOLKAS BĀKAS LĪDZ KRASTAM
- 474 UZMANĪBU – LAIVOŠANA VAR RADĪT ATKARĪBU!
- 478 AR BURINIEKU MODEĻIEM JAU NO 12 GADU VECUMA
- 483 GAN KUĢA KAPTEINIM, GAN HOKEJA TIESNESIM LĒMUMI JĀPIEŅEM ĻOTI ĀTRI
- 486 JA KAUT KO DARU, TAD DARU PAR VISIEM 100!
- 489 2020. GADS. NOTIKUMI ĪSUMĀ
- 501 KLAJĀ NĀK PASTMARKA AR ČETRU MASTU BURU MOTORKUĢI "EURASIA"
- 501 NIEDRU SKULPTŪRU FESTIVĀLS RANDU PĻAVĀS
- 502 ĒDOLĒ UZSTĀDĪTS VIDES OBJEKTS – PIEMINEKLIS KRIŠJĀNIM VALDEMĀRAM
- 503 ATJAUNO AKMEŅRAGA UN OVIŠU BĀKAS
- 504 KLAJĀ NĀCIS MAIJAS MIGLAS-STREIČAS ROMĀNS "MATILDES GADSIMTS"
- 505 LIEPĀJAS MUZEJS GODINA LATVIJAS DZIMŠANAS DIENU
- 505 JŪRKALNES PLUDMALEI "NAAC" KAROGS
- 507 SENLIETU KRĀTUVE "JŪRAS MĀJA"
- 507 PĀVILOSTAS NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJĀ "PĀVILOSTAS ZELTA SMILŠU GRAUDI"
- 508 IZSTĀDE "PĀVILOSTA PADOMJU OKUPĀCIJAS GADOS"
- 509 JŪRMALCIEMA PĀRVĒRTĪBAS SAKŅOJAS TRADĪCIJĀS
- 515 AĪ BEZVĒJĀ BIBLIOKUĢIS ATROD VĒJU
- 517 KALNGALES VĒSTURE JAU DRĪZ BŪS PIEEJAMA DIGITĀLĀ FORMĀTĀ
- 518 "GULF OF RIGA REGATTA" PĀRBAUDA BURĀTĀJUS
- 519 KAROSTAS PLUDMALĒ NORISINĀJĀS LATVIJAS ČEMPIONĀTS BURĀŠANĀ
- 521 JŪRAS SVĒTKI CENŠAS NOTURĒT TRADĪCIJAS
- 523 MĒRSRAGS – ZVEJNIEKU SVĒTKU ŠŪPULIS
- 527 PIEKRASTES ZVEJI STARP ATZIŅU DZIRNAKMEŅIEM
- 529 SAULES AKMENS DAUDZINĀJUMS
- 530 ZIEMEĻU RŪDĪJUMS ATMIŅU STĀSTOS
- 531 PRO MEMORIA
- 539 JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2020!