



JŪRNIEKS

NR. 4 (107) 2018



**Rīgas brīvostas
pārvaldnieks ANSIS ZELTIŅŠ:**

**“Infrastruktūra, kas
tiek radīta šodien,
kalpos nākotnē, un tie
nav īstermiņa projekti,
tāpēc horizontam ir
jābūt plašākam.”**

**Latvija saglabā vietu Parīzes
memoranda *baltajā* sarakstā**

**Vai virtuālā
realitāte un
datorizēta apmācība
būs nākotnes
jūrniecības
izglītības
pamatā?**

**Jūras
romantika
uz mācību
kuģiem**

**Latvijas ostas
aptur kravu
kritumu**

Vasaras ceļos





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Latvija pievienojusies Balasta konvencijai
Svarīgākie notikumi jūrniecei šovasar
Zem Latvijas karoga samazināties SOLAS kuģu,
bet pieaudzis atpūtas kuģu skaits
- 3 Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda
baltajā sarakstā
Ostas valsts kontroles kampaņa par gaisa piesārņojuma
novēršanu
Pusgada laikā ārvalstu kuģi Latvijas ostās
pārbaudīti 147 reizes
- 4 Tuvojas beigu termiņš jahtu atvieglojai reģistrācijai
Pro Memoria. Igors Vītols
- 5 Bērni no audžuģimenēm ciemojas Ventspilī
- 6 Droša kuģošana labākai nākotnei

LATVIJAS JŪRNICĪBA LATVIJAS SIMTGADEI

- 9 Pieredzi var iegūt tikai praksē

IZGLĪTĪBA

- 12 Pagājušajā gadā jūrnieku mācību centros
mācījušies 6048 jūrniecei
- 13 Pagaidām atbilde nav rasta
- 14 Kāds būs nākotnes students, tāds būs arī nākotnes
jūrniece
- 17 Mēs darām to, par ko daudzi tikai runā
- 19 Liepājas Jūrniecei kolēdža pilnveido mācību
programmas un iegādājas modernus simulatorus
- 21 Turpinās sadarbība ar Šanhajas Jūras universitāti

JŪRĀ UN KRASĀ

- 22 Metanols ir gatavs lietošanai par kuģu degvielu
Dānijas karogs audzē muskuļus
- 23 Pētījums brīdina par iespējamo apdraudējumu Arktikas
zidītajiem
Kiberizsardzība jūrā: padomā, pirms noklikšķini!
"D-FenceTM" sistēma palīdz mazināt dronu radīto
apdraudējumu kuģošanas nozarei
- 24 Norvēģija fjordos nosaka emisiju nulles līmeni
"Greenpeace" brīdina par pasaulē pirmo peldošo
kodolelektrostaciju Arktikā
- 25 Tiek zaudēta pasaules bioloģiskā daudzveidība

OSTAS

- 25 Statistika
- 26 Gudri rēķināties ar realitāti, nevis nevajadzīgi klaigāt
- 30 Pilsētas centrā pietāj lieli kruīza kuģi
Tiks monitorēta gaisa kvalitāte
- 31 Satiksmes ministrs apmeklē Ventspilī
Rekonstruēts Ventspils ostas Dienvidu mols
- 32 Liepājas SEZ ziņas
- 33 Pāvilostas molu rekonstrukcijas darbi tuvojas finišam

VASARAS CEĻOS

- 34 Par Daugavgrīvas vracu un ne tikai
- 35 Pāvilostas muzejs kļuvis bagātāks
- 36 Ceļš uz jūru
- 38 Latvijas ostas kļūst pievilcīgas jahtu tūrismam
- 40 Jūrniecei savienība svētkus svin uz kuģa "Vecrīga"
- 41 Jūrnieku svētki Brīvdabas muzejā
- 42 Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" vasaras ceļos
- 43 Dodamies vērot un apceļot bākas!
- 47 Vasaras ceļos. Prangli salā, kadīkogās

Starp svelmi un patriotismu

Vasara ir galā. Tā nu reiz bija tveicīga: tepat, mūsu mīļajos, bet mēreni atturīgajos ziemeļos varējām piedzīvot īstu dienvidu kaisli, savu ikdienu vadīt ar pulsējošiem deniņiem dienas svelmē un, atspirdzinoties ar sarkanbaltsarkano *Ekselences* saldējumu, ļauties patriotiskām pārdomām vakara mijkrslī.

Nebūtu taču īsti labi, ja, baudot vasaras piedāvājumu – jūru, saulrietu, jahtas, koncertus pludmalēs un svētkus jūras krastā, mēs pēkšņi piemirstu, ka esam ceļā uz Latvijas simtgadi. Par laimi, to aizmirst mums neļauj itin nekas, kas šogad notiek visapkārt.

Ja nopietni, tad vasara ir bijusi ne tikai karsta, bet arī piepildīta ar svarīgiem notikumiem, kas ļoti būtiski ietekmē jūrniecei nozares tālāko virzību: ārzemju delegāciju vizītes mūsu ostās, kravu apjoma kāpumi un kritumi, kuģu pārbaudes un pievienošanās starptautiskām konvencijām. Pēc vairākiem gadiem Liepājas ostā atkal ienāca kruīza kuģis, bet Rīgas centrā pie pasažieru termināla piestātnes tika pietauvots viens no lielākajiem kruīza kuģiem, un tas bija iespējams vien tāpēc, ka Rīgas brīvostas pārvalde pieejas kanālā un kuģu apgriešanās baseinā tālredzīgi veica tīrīšanas darbus. Latvijas ostās arvien vairāk iegriežas daudzu pasaules valstu jahtas, jo mūsu ostas ir gatavas to uzņemšanai.

Pasaulē šovasar ļoti nopietni diskutē par visai nepatīkamu tendenci – jauniešiem zūd interese par jūrnieka profesiju. Arī mūs tas skar visai tieši. Nevaram būt īsti gandarīti, ka praktiski nav bijis konkursa uz budžeta vietām Latvijas Jūras akadēmijā. Simt divdesmit seši vidusskolas absolventi uzsāks studijas akadēmijā piedāvātajās mācību programmās, bet cik no viņiem izturēs un studijas pabeigs? To šodien neviens nevar pateikt. Tieši tāpat neviens īsti nezina, kā veiksies jaunajai akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai ar neizbēgamajām reformām un nepopulārajiem lēmumiem, ko viņai nāksies pieņemt, modernizējot un reorganizējot akadēmijas visai smagnējo sistēmu. Nekur nav pazudusi arī neskaidrība par LJA turpmāko likteni, kas lielā mērā būs atkarīgs no pašā akadēmijā notiekošajiem procesiem.

Tomēr jauno mācību gadu negribētos sākt ar pesimistisku skatījumu un drūmām domām. Ne velti mēdz teikt, ka viss, kas notiek, notiek uz labu. Un arī mums labā netrūkst. Jauni un zinoši speciālisti strādā jūrniecei pārvaldes sistēmā, jauni cilvēki vada ostas procesus un jūrniecei mācību iestādes. Vai esat atvēruši Latvijas Jūrniecei savienības mājas vai *facebook* lapu? Ja vēl ne, tad dariet to, jo, pateicoties jaunajam LJS biedru entuziasmam, šīs vietnes ir kļuvušas par lielisku informācijas un nozares popularizēšanas avotu, kā arī veco jūrniecei tradīciju kopēju un jauno tradīciju iedibinātāju. Jūrniecei nozarē notiek loģiska paaudžu maiņa. Jaunu cilvēku un jaunu ideju ienākšana aprītē visos laikos ir bijis pamats pozitīvām pārmaiņām un attīstības iespējām. Vēl jo vairāk tad, ja cilvēki ir savas nozares un savas valsts patrioti.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jūrieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Lindas Liepas, Andra Cekula, Normunda Smaļinska, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, LSEZ, "Reuters", ITF, AFP, IMO un Pringli publicitātes foto. Foto no Antona Ikaunieka un Daiņa Caunes personīgā fotoarhīva un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Latvija pievienojusies Balasta konvencijai

4. jūlijā Latvijas Valsts prezidents izsludināja Saeimā pieņemto likumu "Par 2004. gada Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību" (Balasta konvencija).

Pašlaik Balasta konvencijai jau pievienojušās 73 valstis, kas ir 75,35% no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības. Balasta konvencija stājas spēkā 2017. gada 8. septembrī.



Latvijā Balasta konvencijas prasības stāties spēkā trīs mēnešus pēc tam, kad Latvija būs iesniegusi ratifikācijas aktu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), iespējams, šā gada rudenī. Par konkrētu spēkā stāšanās datumu Ārlietu ministrija paziņos oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis".■

Svarīgākie notikumi jūrniecībā šovasar

1 Pamatojoties uz Ministru kabineta rīkojumu Nr. 305, Rīgā, 2018. gada 10. jūlijā (prot. Nr. 32 33. §), ar 2018. gada 11. jūliju LJA rektores amatu ir sākusī pildīt Dr. sc. ing. Kristīne Carjova.

2 4. jūlijā Latvijas Valsts prezidents izsludināja Saeimā pieņemto likumu "Par 2004. gada Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību" (Balasta konvencija).

3 Uz 2018. gada 1. jūliju Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) *baltajā* sarakstā, neskatoties uz to, ka pagājušajā gadā pirmo reizi pēdējo sešu gadu laikā ticis aizturēts Latvijas karoga kuģis.

4 2018. gada pirmajos septiņos mēnešos Latvijas ostās pārkrauti 37,8 milj. t, kas ir tikai par 1% mazāk nekā tādā pat laika posmā pērn. Procentuāli vislielāko kravu pieaugumu – 48,4% – piedzīvojusi Salacgrīvas osta, bet kravu kritums ir bijis Ventspils un Pāvilostas ostās.

5 Pieņemti visi nepieciešamie normatīvie dokumenti, lai Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas audzēkņi šoruden sāktu mācības pēc jaunām licencētām programmām. Pēc programmas apguves jauno speciālistu kvalifikācija būs: kuģu vadītājs uz kuģiem līdz 3000 BT un kuģu mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 kW attiecīgi 500 BT un 750 kW vietā.

6 Jūlija sākumā Bolderājā no jūras izskaloja sena kuģa vraka daļu, ko zinātnieki un muzejnieki pēc ļoti vispārīga pieņēmuma datē ar 16. – 18. gadsimtu.

7 Rīgas pilsētas Vidzemes priekšpilsētas tiesa 4. jūnijā ierosināja "Rīgas kuģu būvētavas" tiesiskās aizsardzības procesu, kas gan ir ļoti nopietns pasākums, bet, kā uzskata uzņēmuma vadība, vienīgais pareizais risinājums, kā izklūt no sarežģītās situācijas un atgriezties tirgū.

8 Jūlija otrajā sestdienā Latvijā visā jūras piekrastē svinēja Jūras svētkus, ko daudzviet vēl aizvien pa vecam dēvē par Zvejnieku svētkiem.

9 Pāvilostas muzeja teritorijā kļuvusi par vēl vienu ēku un ekspozīciju bagātāka – tapusi Tiklu māja, kur var skatīt ekspozīciju "Jūriņ' prasa smalku tiklu". Tiklu māja ir daļa no pārrobežu projekta ar Palangu, bet pati ēka būvēta par Lauku atbalsta dienesta piešķirtajiem līdzekļiem.

10 Jūlijā iznākusi kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņu grāmata "Ceļš uz jūru".■

Zem Latvijas karoga samazinājies SOLAS kuģu, bet pieaudzis atpūtas kuģu skaits

Šā gada pirmajā pusgadā Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti trīs kuģi, tai skaitā divi kuģi ar bruto tonnāžu virs 500, savukārt no reģistra izslēgti 10 kuģi, tai skaitā seši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500.

Līdz ar to SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā sešu mēnešu

laikā samazinājies no 24 uz 20. Nelielā amplitūdā SOLAS konvencijas kuģu skaits Kuģu reģistrā svārstās vairāku pēdējo gadu laikā.

Pirmajā pusgadā turpinājās pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto atpūtas kuģu skaits – no jauna reģistrēti

25 (21 buru jahta un četras motorjahtas), bet izslēgti deviņi (astoņas buru jahtas un viena motorjahta). Kopējais atpūtas kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis līdz 659. 2017. gadā bija reģistrēti 643 atpūtas kuģi, 2016. gadā – 616, bet 2015. gadā – 590.■

Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komiteja publicējusi 2017. gada kuģu inspekciju rezultātus un kuģu karogvalstu jauno izkārtojumu *baltajā*, *pelēkā* un *melnajā* sarakstā uz 2018. gada 1. jūliju. Latvija saglabā vietu *baltajā* sarakstā, kaut gan pagājušajā gadā pirmo reizi pēdējo sešu gadu laikā ticis aizturēts Latvijas karoga kuģis.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos iekļautas 73 valstis, šogad *baltajā* sarakstā palikušas 40, *pelēkā* 20 un *melnajā*

13 valstis. Pērn *baltajā* sarakstā bija 42, *pelēkā* 19 un *melnajā* 12 valstis. Šogad no *pelēkā* uz *balto* sarakstu pārgājušas Polija un Korejas Republika, savukārt no *baltā* saraksta uz *pelēko* noslīdējušas ASV, Krievija, Irāna un Kazahstāna. Ukrainā no *pelēkā* saraksta iekļuvusi *melnajā*.

Latvija *baltajā* sarakstā noslīdējusi no 26. uz 32. vietu, Igaunija no 28. vietas pakāpusies uz 26., bet Lietuva, kas pērn atradās *pelēkā* saraksta 4. pozīcijā, šogad ir *pelēkā* saraksta 6. vietā. *Baltajā* sarakstā ir četras valstis, kuru kuģi vismaz pēdējo triju gadu laikā nav aizturēti ārvalstu ostās, un tās ir Francija, Īrija,

Igaunija un Saūda Arābija. Savukārt Beļģijas, Japānas, Polijas un Korejas Republikas, tāpat arī Latvijas kuģi aizturēti pa vienai reizei.

Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Valstīm, zem kuru karoga reģistrēts maz kuģu, kā Latvijai, ir grūtāk nekā lielajām valstīm saglabāt vietu *baltajā* sarakstā.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts no 2005. gada. ■

Ostas valsts kontroles kampaņa par gaisa piesārņojuma novēršanu

1. septembrī sāksies Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles kampaņa. Šogad kampaņas gaitā galvenā uzmanība tiks pievērsta gaisa piesārņojuma novēršanai atbilstoši MARPOL konvencijas VI pielikuma prasībām.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, katru gadu pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi, iepriekš saskaņotai metodikai. Vienlaicīgi šādas kampaņas notiek arī Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs.

Latvijā pārbaudes veiks Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori. Gatavojoties kampaņai, inspektoriem tiek rīkotas īpašas mācības, tiek arī veikts darbs ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem, lai palīdzētu sagatavot kuģus pārbaudēm ārvalstu ostās.

Ostas valsts kontroles inspektori kampaņas laikā pastiprinātu uzmanību pievērsīs tam, vai uz kuģiem esošās gaisa piesārņojuma novēršanas iekārtas un aprīkojums ir

sertificēts un atbilst visām prasībām, tiek pareizi uzturēts un ekspluatēts, vai kuģa kapteinis un apkalpe pārzina un ievēro MARPOL VI pielikuma prasības.

PMoU ģenerālsēkretāra Ričarda Šiferli un TMoU sekretāra Hideo Kubota preses relīzē uzsvērts, ka gaisa piesārņojums no kuģiem veicina vispārējās gaisa kvalitātes problēmas daudzās teritorijās un ietekmē dabisko vidi. Piesārņojums ar sēru un slāpekļa oksīdiem rada skābo lietu, palielina eutrofikāciju un pazemina gaisa kvalitāti. Koncentrētās kampaņas galvenais mērķis ir izvērtēt, kā tiek ievērotas MARPOL VI pielikuma prasības, veicināt kuģu īpašnieku un apkalpi izpratni par gaisa piesārņojuma novēršanu, uzsvērt ostas valsts kontroles veicēju atbildību par MARPOL VI pielikuma prasību ieviešanu, tā paaugstinot atbilstības līmeni un arī nodrošinot vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

Kampaņa turpināsies līdz 30. novembrim, un plānots, ka tās laikā PMoU un TMoU valstīs veiks vismaz 10 000 pārbaudu. To rezultātus apkopos un analizēs, lai sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā. ■

Pusgada laikā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 147 reizes

Šā gada pirmajos sešos mēnešos Latvijas Jūras administrācijas inspektori Latvijas ostās ārvalstu kuģiem veikuši 147 ostas valsts kontroles pārbaudes. Par konstatētajiem trūkumiem aizturēti divi kuģi – 21. martā Antigvas un Barbudas karoga kuģis "Leonie P", bet 29. jūnijā Maltas kuģis "Agdash".

Konteinerkuģim "Leonie P" nedarbojās avārijas dīzeļģenerators, kā arī bija sasaldēta un bojāta dzesēšanas sistēma, savukārt tankkuģa "Agdash" komandai nebija samaksāta alga par diviem mēnešiem. Pēc konstatēto pārkāpumu novēršanas aizturētie kuģi tika atbrīvoti.

Pirmajā pusgadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 18 reizes, neviens nav aizturēts. Saskaņā ar Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) komitejas publiskoto kuģu karogvalstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkā* un *melnajā* sarakstā uz 2018. gada 1. jūliju Latvija joprojām saglabā vietu *baltajā* sarakstā. ■

Tuvojas beigu termiņš jahtu atvieglotai reģistrācijai

1. oktobrī beigsies pārejas periods, kura laikā atvieglotā kārtībā var reģistrēt sporta buru jahtas un buru jahtas.



2017. gada martā tika izveidota jauna, atvieglota reģistrācijas procedūra sporta buru jahtām, kā arī buru jahtām bez īpašuma tiesību reģistrācijas kuģošanai Latvijas Republikas iekšējos ūdeņos. Papildus līdz 2018. gada 1. oktobrim tika noteikts pārejas periods, kura laikā neregistrētu jahtu valdītāji tehnisko atbilstību normatīvajiem aktiem apliecinot noteiktu dokumentu vietā var iesniegt jahtas valdītāja apliecinājumu.

Pārejas periods tika noteikts, sadarbojoties Latvijas Jūras administrācijas un Latvijas Zēģelētāju savienības speciālistiem, lai divu burāšanas sezonu laikā un it īpaši starpsezonā jahtu valdītāji (lietotāji) varētu pieteikties visas līdz šim neregistrētās, bet ekspluatētās sporta buru jahtas un buru jahtas. Taču pagaidām jahtu valdītāji šo iespēju ir izmantojuši kūtri – no pagājušā gada jūnija līdz šā gada jūnijam Latvijas Kuģu reģistrā pieeģistrēta tikai viena sporta buru jahta un 18 buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas.

Jāatgādina, ka neregistrētu buru jahtu, to skaitā sporta buru jahtu, ekspluatācija, ja to maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, ir aizliegta. Informācija par buru jahtu reģistrācijas kārtību, kā arī reģistrācijas tiesiskajiem aspektiem ir pieejama Latvijas Jūras administrācijas tīmekļa vietnē www.lja.lv sadaļā "Atpūtas kuģu reģistrācijas kārtība". ■

Igors Vītols

(1927. gada 17. maijs – 2018. gada 23. jūlijs)

Deviņdesmit viena gada vecumā mūžības jūrā aizgājis tālbraucējs kapteinis Igors Vītols – viens no Latvijas jūrniecības leģendām un, kā pats mēdza teikt, viens no Latvijas pirmās Atlantijas ekspedīcijas zvejas pēdējiem mohikāņiem.

Par kapteini Igors Vītols kļuva divdesmit septiņu gadu vecumā, uzņemoties atbildību vadīt kuģus un cilvēkus. Un tā trīsdesmit gadus kapteinis atdeva, veltīja un ziedoja jūrai, krustu šķērsu izvagojot Baltijas jūru, Ziemeļjūru un Atlantijas okeānu. Prasīgs pret sevi un citiem, stingrs un noteikts, jo jūra nepiedod nolaidību.

Tikpat stingrs, prasīgs un nepiekāpīgs kapteinis Vītols bija pret saviem studentiem Latvijas Jūras akadēmijā, kur daudzus gadus strādāja par pasniedzēju. Viņam bija svarīgi, lai akadēmiju pabeidz zinoši speciālisti. No pasniedzēja darba astoņdesmit gadu vecumā kapteinis Vītols devās pelnītā atpūtā.

„Esmu no jūrnieku dzimtas. Mans tēvs un tēva brālis bija jūrnieki, pat māte septiņus gadus kopā ar savu vīru, manu tēvu, kuģoja. Tēvs savulaik pabeidza Mangaļu jūrskolu, bet tēva brālis 1906. gadā Ainažu jūrskolu. Jau no puikas gadiem atceros, ka mājās visas sarunas grozījās ap jūru, kuģiem un jūrniecību. Tas viss manī sūcās iekšā un palika. Klausījos vīru stāstos par jūru un iztēlojos, kādi ir tie jūras plašumi, un vienmēr ilgojos tur nokļūt. Toreiz jūra man bija kaut kas nesaprotams, tāls un varens. Arī tagad, gadiem ejot un galvai nosirmojot, nevaru teikt, ka manas domas par jūru būtu mainījušās – tā joprojām ir un paliek tāla un varena. Un ir tikai viena atšķirība – diezgan daudz esmu piedzīvojis un pārdzīvojis tās varenajos plašumos.” Tā kapteinis Vītols stāstīja par sevi, savu profesijas izvēli un mīlestību pret jūru.

Jūra no katra prasa atbildību. Ar šādu pārlicību dzīvoja kapteinis Igors Vītols, ar tādu viņš aizgāja mūžībā, atstājot bagātu un neizdzēšamu ierakstu Latvijas jūrniecības vēsturē.

“Ja padomāju no šodienas pozīcijām, varētu teikt, ka man tiešām ir bijusi lieliska karjera, savā darba mūžā esmu piedzīvojis augstu lidojumu un strādājis uz visu veidu zvejas kuģiem. Bet tolaik par tādām karjeras lietām pat neiedomājos. Domāju vienīgi



par cilvēkiem, jo sapratu, ka tikai tad, ja cilvēkam dos labu darbu un samaksu, ja cilvēks jutīs rūpes par sevi, viņš labi strādās un no viņa varēs gaidīt arī disciplīnu. Jūrā ir jāpaļaujas citam uz citu un biežāk jāsaprotas bez vārdiem. Uz kuģa es biju stingrs, bet arī pieejams. Tāpēc vien, ka esi kapteinis, tev taču nav jāzaudē cilvēciskums. Vispirms jābūt cilvēkam! Bet attieksmi pret cilvēkiem man iemācīja mamma. Viņa teica: „Dēls, tu taču esi vienīgais uz kuģa, pie kā jūrnieks var atnākt un uzticēt savas domas un savas jūtas. Pie kā cita lai viņš iet?” Šie mātes vārdi vienmēr ir bijuši kopā ar mani. Es saprotu, ko viņa man gribēja iemācīt... Jāprot gādāt ne tikai par to, lai cilvēks labi nopelnītu, bet vispirms jau, lai viņa dvēsele būtu vesela.

Krišjāņa Valdemāra jūrskolas izdotajā jūras tiesību grāmatā ir atziņa: kapteinis uz kuģa ir nākamais aiz Dieva. Lūk, šī atziņa man ir likusi daudz domāt par dzīvi, darbu un atbildību. Man ir mans kapteiņa gods.”

Izlēmīgs, profesionāls un stalts kapteinis stāv uz sava kapteiņa tiltiņa, viņa roku silda pīpe, aizbāzta aiz cimdā, bet sirdi – cilvēku mīlestība, arī mūžībā aizejot. ■



Bērni no audžuģimenēm ciemojas Ventspilī

21. jūnijā, Starptautiskajā hidrogrāfijas dienā, bērni no Latvijas Audžuģimeņu biedrības devās uz Ventspili, lai apciemotu Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus uz hidrogrāfijas kuģa “Kristiāns Dāls”.

Šāda tradīcija – atzīmēt profesionālos svētkus, iepriecinot bez vecākiem palikušos bērnus un pusaudžus, Latvijas Jūras administrācijā tika iedibināta jau 2006. gadā. Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā

Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi.

Šogad audžubērniem bija iespēja apmeklēt arī Ventspils brīvdabas pārvaldes Ostas kapteiņa dienestu.

Lielu prieku bērniem sagādāja Ventspils paceļamais tilts – izrādījās, ka līdz šim neviens to nebija redzējis darbībā, taču šoreiz satiksme tika apturēta un pacelšanas mehānisms nostrādāja tieši brīdī, kad busiņš ar hidrogrāfu ciemiņiem iebruca Ventspilī. Arī ostas kapteinim visvairāk jautājumu tika uzdoti par to, kā iespējams pacelt tiltu.

Ekskursijas noslēgumā audžubērni izpircējās Ventspils piedzīvojumu parkā. Atgriežoties Rīgā, visi atzina, ka bijusi lieliska diena, taču visvairāk atmiņā palikšot hidrogrāfu kuģis un paceļamais tilts.■

Droša kuģošana labākai nākotnei

2018. gadā aprit septiņdesmit gadu kopš Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) dibināšanas. Jubilejas gads tiek atzīmēts ar dažādiem pasākumiem, un tā kopējais moto ir: "IMO 70. DROŠA KUĢOŠANA LABĀKAI NĀKOTNEI". IMO ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par starptautiskās kuģošanas drošību un aizsardzību, vides piesārņojuma novēršanu, jūrniecības izglītības un apmācības standartiem.



IMO dibināšanas konference 1948. gada 6. martā Ženēvā.

Konvencija par IMO dibināšanu tika pieņemta 1948. gada 6. martā Ženēvā notikušajā ANO Jūras konferencē, bet spēkā stājās desmit gadus vēlāk – 1958. gada 17. martā, kad to bija ratificējusi 21 valsts. Kopš 1959. gada IMO centrālā mītne atrodas Londonā.

Šā gada 6. martā, atklājot jubilejas gada pasākumus, IMO centrālo mītņi Londonā ar savu vizīti pagodināja Viņas Majestāte Anglijas karaliene Elizabete II, kuras laikā viņa tikās



Piemīņas plāksni rotā uzraksts "Šī plāksne tiek atklāta sakarā ar Viņas Majestātes Anglijas karalienes Elizabetes II vizīti par godu IMO 70. gadadienai 2018. gada 6. martā."



Viņas Majestāte Anglijas karaliene Elizabete II un IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims griež jubilejas torti.



Kitacki Lims un Mareks Grobarčiks.

ar dažāda līmeņa IMO amatpersonām, atklāja IMO piemīņas plāksni un simboliski grieza jubilejas torti.

"Mēs atzīmējam septiņdesmit gadus tiem sasniegumiem, kurus IMO izdevies īstenot, lai kuģošanas nozare patiešām kļūtu drošāka, tīrāka un zaļāka," svinīgā pasākuma atklāšanā sacīja IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims. "Pateicoties IMO neatlaidīgam darbam un augstajiem uzstādījumiem, mēs ar pārliecību varam raudzīties nākotnē, izvirzot arvien jaunus mērķus un izaicinājumus. Miljoniem cilvēku visā pasaulē palaujas uz preču piegādēm, ko ik dienas nodrošina kuģošanas nozare. Parasti cilvēki pat neiedomājas un nenojauš, kā tā vai cita prece nonāk pie patērētāja, savukārt mūsu uzdevums un pienākums ir panākt, lai kuģošanas nozare varētu arī turpmāk

dot būtisku ieguldījumu pasaules labklājības nodrošināšanā."

Pasaules jūrniecības dienas vērienīgākais notikums Polijā

Par godu IMO gadadienai uzņemta filma, kas atspoguļo galvenos notikumus no organizācijas dibināšanas 1948. gadā Ženēvā līdz mūsdienām. Jubilejas gada ietvaros 2018. gada 15. maijā jau noticis IMO augsta līmeņa forums par organizācijas vēsturi un nākotnes izaicinājumiem. No 13. līdz 15. jūnijam Ščecinā notika Pasaules jūrniecības dienas vērienīgākais notikums, kura ietvaros tika organizēta jūrniecības jautājumiem veltīta konference, plaša kultūras, sporta un atpūtas programma, kas bija pieejama visiem interesentiem.



Konferences dalībnieki.

"Polijai tika dota iespēja 2018. gadā organizēt Pasaules jūrnieceības dienu centrālo notikumu, un mēs to uzskatām par lielu godu, kā arī mūsu centienu atzīšanu jūrnieceības nozares un iekšzemes kuģošanas attīstībā. Vēlami izmantot šo pasākumu, lai piesaistītu viesus, ekspertu un, galvenais, investoru uzmanību un interesi mūsu valstij, lai parādītu, ka Polijai ir labas attīstības iespējas un ka tā ir arī lieliska vieta, lai organizētu pasaules līmeņa pasākumus," konferences atklāšanā teica Polijas jūras ekonomikas un iekšējo ūdensceļu ministrs Mareks Grobarčiks.

IMO forums Šanhajā

2018. gada 11. jūlijā "IMO 70" ietvaros Šanhajā, Ķīnā, notika starptautisks forums "Zaļā kuģošana", kurā piedalījās IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims un 120 eksperti un amatpersonas, lai diskutētu par kuģošanas nozares problēmām un nākotni.

Šanhajas Jūras universitātes padomes priekšsēdētājs un Starptautiskās Jūrnieceības lektoru asociācijas valdes priekšsēdētājs Jins Jonghings: "Divdesmit pirmā gadsimta cilvēce sadarbojas, lai radītu jaunas kuģošanas un jūras civilizācijas laikmetu, aicinot visu pasauli izrādīt lielāku ieinteresētību, rūpes un aktivitāti jūrnieceības attīstībā.

Šanhajas Jūras universitāte, kas izglīto jaunus cilvēkus inženierzinībās, vadībā, ekonomikā, jurisprudencē un vēl citās zinātnēs, par savu galveno uzdevumu uzskata meklēt atbildi uz jautājumu – kā audzināt jauno paaudzi, lai tā mīlētu un rūpētos par jūru."

Kitacki Lims Šanhajas konferencē norādīja, ka IMO ir guvusi lielus panākumus, izstrādājot un pieņemot vairāk nekā 50 starptautisku jūrnieceības dokumentu.

i

UZZIŅAI

IMO apvieno 174 dalībvalstis un trīs asociētās locekļus, 64 starpvaldību organizācijas ir parakstījušas sadarbības līgumus, 79 nevalstiskajām organizācijām ir konsultatīvais organizācijas statuss, tās reizi gadā var iesniegt savus pieteikumus, kas tiek izskatīti Padomes jūnija sesijā un kam ir vien konsultatīvs raksturs.

Kitcki Lims: "IMO ir meklējusi kompromisu, lai saglabātu savu galveno misiju – veicinātu drošu un videi nekaitīgu, efektīvu un ilgtspējīgu kuģošanu. IMO ir izveidojusi zaļās kuģošanas stratēģiju – sēra satura samazināšanu kuģu degvielā un stingru balasta ūdeņu apsaimniekošanas pārvaldību, lai mazinātu siltumnīcas efektu un mazinātu kaitējumu videi."

Starptautiskā jūrnieceības diena

Jūrnieceības dienu katru gadu notiek 25. jūnijā, un tās mērķis ir pievērst sabiedrības uzmanību jūrnieceības profesijai un informēt sabiedrību par tiem 1,5 miljoniem jūrnieceību pasaulē, kuri strādā sabiedrības, tātad mūsu visu labā.

IMO balvas

IMO piešķir divas balvas: IMO balvu par izcilu drosmi jūrā un Starptautisko jūrnieceības balvu.



2018. gadā IMO balvu par izcilu drosmi jūrā saņēma Ķīnas ūdenslīdzis Zhongs Haifengs, kurš 2017. gada 27. novembrī vadīja meklēšanas un glābšanas darbus, organizēja nirēju komandu un pats veica atkārotu niršanu, lai pēc sadursmes no nogrimušā kravas kuģa "MV Jin Ze Lun" glābtu septiņus nogrimušajā kuģī iesprostotos jūrnieceus. Zemūdens meklēšanas un glābšanas operāciju apgrūtināja spēcīgā straume, tāpat vajadzēja nomierināt izdzīvojušos un pieņemt lēmumu, kā jūrnieceus atbrīvot no gūsta un nogādāt drošībā.

Pasaules jūrnieceības diena

Katru gadu septembra pēdējā nedēļā IMO svin Pasaules jūrnieceības dienu, ko izmanto, lai pievērstu uzmanību



kuģošanas drošības, jūras drošības un jūras vides nozīmei un uzsvertu īpašu IMO darba aspektu, un katrai Pasaules jūrnieceības dienai ir sava tēma, kas atspoguļojas IMO darbā visa gada garumā.

Kā panākt augstus kuģošanas standartus?

Labākais veids, kā panākt kuģošanas drošību pasaules jūrās un okeānos, ir pieņemt starptautiskus dokumentus, kas saistoši visām kuģošanā iesaistītajām pasaules valstīm un kurus tās ievēro. Jau 19. gadsimta vidū tika pieņemti vairāki starptautiski saistoši līgumi, bet pēc IMO nodibināšanas viens no tās pirmajiem un svarīgākajiem uzdevumiem bija pie-

nemt jaunā redakcijā Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), kas tika pieņemta 1960. gadā. Pieaugot tankkuģu izmēriem, arvien aktuālāks kļuva jautājums par naftas tankkuģu radīto piesārņojumu. Tam, ka no diskusijām jāpāriet pie nopietniem lēmumiem un noteikumiem, visai nepatīkamam stimulu deva 1967. gadā notikusī tankkuģa "Torrey Canyon" avārija, kad jūrā izplūda 120 tūkstoši tonnu naftas, un tas parādīja problēmas patieso mērogu. Sekoja daudzu gadu aktīvs darbs, risinot vides apdraudējuma jautājumus, līdz 1973. gadā pieņēma Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL). IMO darbs turpinājās vairākos virzienos:

▶▶▶ 8. lpp.

►►► 7. lpp.

1970. gadā sāka veidot globālo meklēšanas un glābšanas sistēmu, 1978. gadā pieņēma Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW), kurā 1997. gadā izdarīja grozījumus, 1988. gadā pieņēma Globālo jūras avāriju un drošības sistēmu (GMDSS). Sākot no 2000. gada, pieņēma virkni konvenciju: AFS 2001, BWM 2004, ISPS 2004, SUA 2005, MLC 2006 u.c.

Vai visu izšķir nauda?

Par to, cik viegli vai sarežģīti IMO ir pieņemt lēmumus, lielā mērā var spriest pēc publiski pieejamas informācijas.

Desmit lielākie IMO finansētāji 2016. gadā (summas norādītas £):

Panama	4,95 milj.
Libērija	2,93 milj.
Mārsala Salas	2,64 milj.
Singapūra	1,83 milj.
Malta	1,32 milj.
Bahamas	1,29 milj.
Apvienotā Karaliste	1,23 milj.
Ķīna	1,16 milj.

Viens no IMO darba kārtības svarīgākajiem jautājumiem ir klimata politika, lai mazinātu siltumnīcas efektu un globālo sasilšanu. Šīs politikas lielākie atbalstītāji ir Vācija, Francija, Beļģija, Lielbritānija un Zviedrija, bet opozīcijā nostājas Ķīna, Brazīlija, Saūda Arābija, Panama, arī Japāna un Dienvidkoreja. Pamatojoties uz IMO datiem, Japāna tiek uzskatīta par visnozīmīgāko valsti jaunās stratēģijas virzībā. Un te nu ir viela pārdomām: Japāna ir lielākais Panamas reģistra kuģu īpašnieks (42%), bet Panama ir lielākais IMO finansētājs. Lai gan Panamā reģistrēti 18% no pasaules kuģniecības tonnāžas, tā veido mazāk nekā 0,1% no pasaules IKP.

Demokrātiskā pasaulē jārēķinās, ka biznesa intereses pārstāv lobiju, un tas nav nekas nosodāms, ja ir līdzsvars. Nevar lobēt lietas, kas ir pretunā ar starptautiskajām kuģošanas

drošības pamatvērtībām, piemēram, ar kuģošanas drošības standartiem. Lai gan drošība ir plašs jēdziens, tomēr var teikt, ka kuģu īpašniekiem ar katru gadu būs arvien grūtāk un grūtāk izpildīt drošības prasības, jo IMO un tās dalībvalstu pamatuzdevums ir veicināt drošu, aizsargātu, videi draudzīgu, efektīvu un ilgtspējīgu kuģošanu caur savstarpēju sadarbību. Runājot par grozījumiem, IMO beidzot ir ieviests četru gadu cikls: ja grozījumi ir pieņemti šodien, tie stāties spēkā pēc četriem gadiem. Līdz šim grozījumi IMO instrumentos notika divas reizes gadā.

Vai IMO gaida reformas?

Jau apmēram desmit gadus IMO saņem kritiku par to, ka lēmumu pieņemšanas process nav caurspīdīgs, un šo kritiku pauž ne tikai sabiedriskās organizācijas, kurām IMO ir tikai padomdevēja statuss, bet arī pašas dalībvalstis, tāpēc IMO apsver dalībvalstu priekšlikumu palielināt caurredzamību lēmumu pieņemšanā un mazināt kuģošanas industrijas lobiju ietekmi.

Austrālija kopā ar vairākām lielajām karogvalstīm, piemēram, Libēriju un Bahamu salām, ir iesniegusi reformu priekšlikumus, aicinot IMO atvērt sevi pasaulei un pievērst uzmanību arī tām ieinteresētajām pusēm, kas atrodas ārpus kuģošanas industrijas, jo IMO pieņemtie lēmumi vistiešākajā veidā ietekmē procesus ārpus kuģošanas industrijas, bet pašu lēmumu pieņemšana balstās tieši uz šīs industrijas lobētajām interesēm.

Dalībvalstis norāda uz pieciem aktuālākajiem punktiem, kurus tās vēlas apspriest IMO: 1. Kā Padomei kļūt aktīvākai politikas izstrādē, vadīšanā un uzraudzībā? 2. Kā Padomei panākt visu IMO dalībvalstu interešu līdzsvarotu pārstāvniecību? 3. Padomes pilnvaru pagarināšana no diviem līdz četriem gadiem. 4. Padomes un asamblejas lēmumu un diskusiju pieejamība dalībvalstīm un sabiedrībai, kā arī darbības caurredzamība. 5. Padomei būtu jāpārbauda to nozaru struktūru loma, kuras piedalās IMO sanāksmēs, un jāizvērtē, vai šīs struktūras un lobiji patiesi atspoguļo jūrniecības intereses.

2018. gada nogalē IMO Padome apspriedīs arī "Climate Home News"

(CHN) iesniegtos priekšlikumus klimata pārmaiņu jomā. CHN ir neatkarīga informācijas un ziņu aģentūra, kuras mērķis ir paust patiesu informāciju par klimata pārmaiņu jautājumiem to politiskajā, ekonomiskajā un sociālajā kontekstā, veidot sabiedrības viedokli un attieksmi šo jautājumu sakarā. Viens no svarīgākajiem uzdevumiem, ko CHN izvirzījusi, ir sarunas ar ANO par klimata pārmaiņām un turpmākās darbības stratēģiju.

CHN aktivitāte vistiešākajā veidā sasaucas ar kritikas devu, ko IMO saņem arī par to, ka tā lēmumus pieņem bez apspriešanas un ir izolēta no sabiedrības, jo masu medijiem ir noteikti stingri ierobežojumi informācijas iegūšanā. Piemēram, presē nav atļauts atsaukties uz atklātajām diskusijām plenārsēdēs, kurās dalībnieki pauž savu nostāju, ja vien to nav apstiprinājušas dalībvalstis. Savukārt dalībvalstu delegācijām ir aizliegts komentēt procesus, pirms IMO oficiāli paziņo par saviem lēmumiem. IMO gan noraida kritiku, norādot, ka šādu kārtību dalībvalstis ir akceptējušas.

Asu kritiku IMO virziena raidīja "International Bunker Industry Association (IBIA) priekšsēdētājs Maulls Jorgensens, kurš paziņoja, ka IMO nav izpratnes par to, kas tirgū notiek kuģa īpašnieka un operatora pusē. Atbildība tiek prasīta no kuģu īpašniekiem, bet IMO gadiem ilgi nerisina jautājumu, lai panāktu, ka tiek uzlabota kuģu degvielas kvalitāte, kas joprojām ir pārāk zema. IBIA viedoklim, ko pārstāv vairāk nekā 600 kuģu īpašnieku, pievienojas arī ICS un IPTA, uzskatot, ka tie ir politiski jautājumi un daļa no globālās politikas darba kārtības.

Skaidrs, ka institūcija, kuras uzdevums ir regulēt nozares darbību, nekad nebūs populāra, tomēr šādi nepopulāri lēmumi ir nenovēršami un nepieciešami ilgtspējīgas attīstības labad, lai gan tie nešķiet pievilcīgi šodienas interesei apmierināšanai. Ja lēmumi ir pamatoti, tad problēmām nevajadzētu būt, tomēr tirgū visu nosaka nauda. Kā teicis kāds klasiķis, biznesā draugu nav, ir intereses. Un lobiji turpina darīt savu darbu.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Pieredzi var iegūt tikai praksē

Kad vēlreiz klausos sarunu ar kapteini DAINI CAUNI ierakstā, secinu, ka esam skāruši daudzas aktuālas jūrniecības nozares tēmas. Viena no tādām, piemēram, ir pensijas jautājums, kas, tuvojoties kritiskajam pensijas vecumam, kņudina daudzu jūrnieku prātus. Bieži vien tie Latvijas jūrnieki, kuri jau ir pensijas vecumā vai tuvu tam, apjauš, ka tā summa, kuru ik mēnesi ieskaita vai ieskaitīs kontā, ne tuvu nav tāda, kas pēc garajiem un nebūt ne vieglajiem jūrā nostrādātajiem gadiem sola ja ne bezrūpīgas, tad vismaz kaut cik cienīgas vecumdienas.

Kapteinis Caune, kurš no 2013. gada jau ir pensijas vecumā, par savu pensijas apmēru nesūdzas. "Visi brīnās, kā man var būt tik liela pensija, bet pie tās aprēķināšanas galvenais bija 1996. gads, kad stājās spēkā jaunā pensiju aprēķināšanas sistēma. Tad bija svarīgi, kurš tolaik vispār strādāja, kā saņēma algu un vai par viņu tika maksāti nodokļi. Tā kā es no 1996. gada strādāju "Rīgas kuģniecībā" kapteiņa amatā un darba devējs par mani maksāja sociālo nodokli, manai pensijai nauda labi sakrājās. Jūrnieki, kuri aizgāja uz ārzemju kompānijām un ārzemju karogiem, tolaik pelnīja pieklājīgu algu, bet nodokļus nemaksāja. Tagad ļoti daudziem man pazīstamiem kapteiņiem pensijas nav nekādas, bet savulaik šķietami lielā alga taču tik ātri notērējās un izkusa kā pērmais sniegs," saka Dainis Caune.

"Rīgas kuģniecība" joprojām ierindā

Lai gan varētu baudīt nopelnīto atpūtu, kapteinis Dainis Caune turpina darba gaitas un strādā norvēģiem piederošajā "Rīgas kuģniecībā". Viņš stāsta, ka kuģniecības īpašumā palikuši vairs tikai divi kuģi, no kuriem viens strādā zem Norvēģijas, otrs zem Sentvinsentas un Grenadīnu karoga.

Katru gadu jūrniecībā nāk arvien jaunas prasības un noteikumi, bet reālā ekonomiskā situācija kuģošanas biznesā spiež samazināt apkalpes līdž minimumam. Veidojas tāds kā apburtais loks – prasības kļūst stingrākas, bet ekonomiskais spiediens neļauj tās ievērot. Uz viena no kuģiem – "Ķeguma" – strādā 10 cilvēku, no kuriem komandējošajā



sastāvā ir vien kapteinis, vecākais palīgs un 2. stūrmanis, bet uz otra kuģa ir tikai sešu cilvēku apkalpe un uz tiltiņa tikai kapteinis un vecākais palīgs. Tā nu iznāk, ka katram no viņiem uz tiltiņa jāpavada sešas stundas, bet netiek ņemts vērā, ka kuģis iet arī uz ostu, un tā nu reizēm kapteinim uz tiltiņa jāpaliek arī pēc tam, kad viņa maiņa jau beigusies, jo vecākais palīgs ostā ir aizņemts ar izkraušanas un iekraušanas darbu organizēšanu. Un tas ir tāds nepārtraukts process, jo abi "Rīgas kuģniecības" kuģi strādā salīdzinoši īsos reisos: Sanktpēterburga – Norvēģijas ostas, kas aizņem četras piecas dienas, reizēm iet vēl uz kādu citu ostu, piemēram, Roterdamu, un ostā parasti kravu krauj divas trīs dienas. Otrs kuģis vairāk kuģo starp Norvēģijas ostām, reizēm ar sāli aiziet līdz Dānijai.

Tā kā kuģi strādā *nonstopā*, visus jautājumus risinot, Norvēģijas kuģu

īpašniekam problēmu netrūkstot, kā saka, mati sirmi par to, kas un kā būs, kādas problēmas un aizliegumi radīsies dažādu ekonomisko sankciju rezultātā, bet nauda taču ir jāpelna.

– Kas tad strādā uz "Rīgas kuģniecības" kuģiem?

– Cenšamies apkalpi komplektēt ar Latvijas jūrniekiem, bet ir arī citu valstu jūrnieki, piemēram, uz "Ķeguma" vecākais mehāniķis ir no Sanktpēterburgas. Mūsu jūrnieku vidējais vecums ir nedaudz pāri piecdesmit, bet jaunākajam ir divdesmit gadu. Pēc noteikumiem un drošas pārvaldības sistēmas jaunākus par astoņpadsmit gadiem neņemam darbā.

– Kāda izglītība ir šim divdesmit gadus jaunajam darbiniekam?

– Pamatā skola, labākajā gadījumā kādi kursi, bet pavisam bez izglītības jau netiek ņemti. Lai vispār tiktu uz kuģa, ir jāiziet kursi, piemēram,

►►► 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

“Novikontā” matrožu – motoristu kursi, un tad var strādāt par OS (otrās klases) matrozi, ja kādu laiku nostrādā, var kļūt par AP (pirmās klases) matrozi, pēc tam arī par bocmani.

– Tas nozīmē, ka nemaz nav jābeidz jūrskola un pietiek ar kursiem vien?

– Ja cilvēks ir gatavs strādāt par matrozi, tad jā, pietiek ar kursiem un medicīnisko izziņu. Izejot pirmo reisu, cilvēks pārliecinās, var vai nevar turēt jūru.

– Vai tad darba tirgū tagad nav matrožu pārprodukcija?

– It kā jau ir, vismaz par to runā statistika, bet mums nereti nav ko paņemt darbā. Atnāk cilvēks, dokumentu viņš ir dabūjis, bet jūras pieredzes nav, taču uz kuģa tūlīt ir reāli jāstrādā. Piemēram, uz “Ķeguma” ir speciāli iekrāvēji, saukti *bobkati*, un matrozim ir jābūt tiesībām strādāt ar šo tehniku. Ja nav krāvēja darba pieredzes, cilvēks nevar izbraukt, bet laiks iet un ir vajadzīgs temps. Tāpēc, ja nav darba pieredzes, tad nekā, taču, ja ir galīga bezizeja, aizsūtām cilvēku papildu kursus, par kuriem šajā gadījumā maksā darba devējs, jo tā ir mūsu darba specifika. Un vēl mūsu darba specifika ir divarpus mēneši jūrā un tikpat krastā, tātad cilvēks var plānot savu laiku krastā.

– Arī algas ir konkurētspējīgas?

– Ja jau cilvēki turas, tad darba samaksa viņus apmierina. Bet bieži jaunie speciālisti pēc studiju beigšanas nāk pie mums meklēt darbu, un pirmais jautājums – cik maksās? Bet kāda tev pieredze? Nekāda. Uzzinot, kāda varētu būt alga, lepnī saka, ka meklējot darbu uz tankkuģiem vai gāzvedējiem, bet vēl pēc kāda laika ir atpakaļ un lūdz, lai pieņem darbā.

Norvēģijas kuģu īpašnieks sēž Bergenā, bet “Rīgas kuģniecība” Latvijā veic tehnisko menedžmentu, drošas pārvaldības menedžmentu, ISPS, MLC, jo tas šeit iznāk lētāk. Ja kuģiem nepieciešams remonts, tad tie nāk uz Bolderājas kuģu remontu rūpnīcu, ar kuru ir noslēgts līgums, jo kuģu īpašniekam tas ir izdevīgi, viņš ekonomē katru pozīciju.



– Tas nozīmē, ka Latvija joprojām ir lētā darbaspēka un lēto pakalpojumu zeme?

– Izmaksas šeit noteikti ir zemākas, un mūsu algas arī nevar salīdzināt ar norvēģu algām.

Nereti tiekots uzdots jautājums, vai “Rīgas kuģniecības” īpašnieki iegādāsies vēl kādu kuģi un paplašinās savu darbību? Visticamāk, ka ne, jo kuģniecības biznesā pašlaik nav paši labākie laiki. Savulaik, kad deviņdesmito gadu sākumā uz Upju kuģniecības pamatiem tika dibināta “Rīgas kuģniecība”, tās šefs Antons Ikaunieks iegādājās upe-jūra tipa kuģus, kuri galvenokārt veda balķus uz Zviedriju. Labākajos gados kuģniecības īpašumā bija pat 18 kuģi. Pēc privatizācijas “Rīgas kuģniecību” pārņēma norvēģi, bet tolaik jau lielākais balķu vešanas bums bija aiz muguras, un kuģu remontā vajadzēja ieguldīt prāvus līdzekļus, kas jaunajam īpašniekam bija neizdevīgi. “Rīgas kuģniecības” kuģus pārdeva uz Melnās jūras rajonu, bet

iegādāties jaunus kuģus īpašniekam nebija pa kabatai.

Jūras prakse un mācību kuģi

Jautāts, vai “Rīgas kuģniecība” piedāvā prakses vietas mūsu topošajiem jūrniekiem, kapteinis Caune atbild, ka īpašnieki ne pārāk vēlas ņemt praktikantus, jo kuģu apkalpes ir nelielas un arī iespējas nav nekādas lielās, tomēr katru gadu no maija līdz oktobrim pa vienam praktikantam uz “Ķeguma” praksi iziet.

Šobrīd Latvijas Jūras akadēmijas, LJA Jūrskolas un Liepājas Jūrniecības koledžas kadeti nav viegli nokļūt jūras praksē uz kuģiem: pašām mācību iestādēm savu kuģu nav, jo tos uzturēt būtu pārlieku dārgi, turklāt Latvijas jūrniecības mācību iestādēs nav tik daudz studentu, lai šādu kuģi nepārtraukti noslogotu. Arī mūsu valsts, lai arī sevi lepnī dēvē par jūras lielvalsti, nevar lepoties ar bagātu tirdzniecības floti, bet “Latvijas

kuģniecība", kaut gan ir izveidojusi kadetu programmu, tomēr uz saviem kuģiem nevar nodrošināt praksi visiem, kam tā ir vajadzīga.

Jūrnieki, kas mācījušies padomju laikā, atceras, ka viņiem par prakses iziešanu nevajadzēja raizēties. Baltijas mācību kuģu kopai bija vairāki mācību kuģi: "Kustanaja", "Navigator", "Kursogrāfs", "Eholots" un vēl citi, kuri uzņēma kursantus un uz kuriem bija gan mācību, gan dzīvojamās telpas. Kuģi kursēja pa Baltijas jūru, un kadeti uz tiem apguva visu, kas tālāk bija nepieciešams darba dzīvē.

Vēl bija mācību burinieks "Kruzenšterns", kas vienlaikus uzņēma 200 praktikantu, 76 apkalpes locekļus un nodrošināja visu procesu. Uz ostas burinieka "Sedovs" kursantu bija mazāk, apmēram 160, un telpas bija daudz ērtākas: kursanti dzīvoja kopā pa desmit divpadsmit, bija liela aktu zāle, skatuve, muzejs un banketu zāle.

Kapteinis Dainis Caune ilgu gadu strādājis par trešo stūrmani uz mācību kuģiem "Navigator", "Kurgāns" un "Grifs", līdz 1976. gadā nācis piedāvājums ieņemt kapteiņa 4. palīga vietu uz burinieka "Kruzenšterns". Tolaik burinieku gatavoja regatei pāri Atlantijas okeānam uz Ameriku. Uz "Kruzenšterna" Dainis Caune izauga līdz kapteiņa vecākā palīga amatam. "Kad 1982. gadā atstāju šo vietu, Kronštātē pēc remonta ūdenī bija nolaists mācību burinieks "Sedovs", uz kura man piedāvāja vecākā stūrmaņa posteni," atceras Caune. Bet no 1986. gada novembra Dainis Caune ieņēma mācību burinieka "Sedovs" kapteiņa amatu. Jautāju kapteinim, ko nozīmē 200 kursantu vienuviet?

– Varat iedomāties: klasē ir trīsdesmit, bet uz kuģa – divsimt. Tāpēc arī pamatsastāvā bija 76 cilvēki. Bija stingra disciplīna un mācību plāns, visi sadalīti pa grupām un noteikts, ko kura grupa attiecīgajā dienā darīs – mācīsies, strādās kambīzē vai kopā ar bocmani strādās uz klāja. Kapteiņa palīgs mācību jautājumos organizēja visu mācību procesu, bija palīgs metodoloģiskajos jautājumos, kurš kārtoja papīra lietas un rakstīja kuģa ruļļus. Kursantiem no jūrskolas obligāti līdzī nāca prakses vadītājs,



jo mēs stingri pieprasījām, lai līdzī būtu cilvēks, kurš uzņemtos atbildību par saviem kursantiem. Parasti līdzī bija kādi seši prakses vadītāji. Tā kā prakse norisēja visu gadu, līdzī gāja arī pasniedzēji, lai būtu nepārtraukts mācību process. Septembrī vai oktobrī paņēma praktikantus uz kuģa, un šī prakse turpinājās divus trīs mēnešus, tās laikā notika arī mācības ar burām. Pārgājiena laikā gājām pa Eiropu, bet Sevastopolē parasti

kursantus pēc prakses norakstīja, un viņi bija ieguvuši nepieciešamās zināšanas un iemaņas, arī gan matroža, gan stūrmaņa sertifikātu.

– Kursanti izdzīvoja īstus burinieku laikus.

– Kad kursanti atnāca, pirmo nedēļu kuģis stāvēja pie piestātnes un notika instruktāža: drošības tehnika, ugunsdrošības tehnika, kas ir buru kuģis un kas jādara ar burām. Vēl stāvēt pie krasta, sākās pirmās praktiskās mācības un kāpšana mastos – vispirms uz zemākajām rājām, tad arvien augstāk. Iesākumā visiem kājas dreb. Jāuzkāpj, pareizi jāpiesprādzējas, buras jānostiprina. Kad visi šim procesam izgājuši cauri, tu jau redzi, kurš var, kurš nevar un saka: es augstāk nekāpšu. Iesākumā jau, protams, nevienu ar varu nespieda kāpt mastos, bet prakses laikā kādi divi trīs parasti atsijājās, jo nevarēja izpildīt prasības, nervi neturēja un tamlīdzīgi.

Pagājušajā gadā jūrnieku mācību centros mācījušies 6048 jūrnieki

Latvijas jūrnieku mācību centros pagājušajā gadā 6048 jūrnieki ir apguvuši 11 531 mācību kursu programmu. Pavisam mācību centros reģistrētas 138 jūrnieku mācību kursu programmas, 63,6% no tām ir kuģošanas drošības programmas, 17,3% – dažādu kuģu tipu speciālās apmācības programmas, 12,4% – kuģu vadītāju trenažieru programmas, bet 6,7% – kuģu mehāniķu trenažieru programmas.

Mācību kursu programmas jūrniekiem jāapgūst, lai pilnīgotu vai paaugstinātu savu kvalifikāciju.

Mācību programmas var apgūt deviņos jūrnieku mācību centros, no kuriem lielākie ir SIA "Novikontas" Jūras koledža" un SIA "LAPA", kā arī Liepājas Jūrniecības koledžas un Latvijas Jūras akadēmijas mācību centri. Šajos četros mācību centros pērn īstenoti 97,76% no visām apmācībām.

Latvijas jūrnieku mācību centros mācās ne tikai Latvijas, bet arī ārvalstu jūrnieki, viņu īpatsvars pagājušajā gadā bija 8,7% no visiem apmācītajiem jūrniekiem. 84% ārvalstu jūrnieku mācījās SIA "Novikontas" Jūras koledža", 10% – SIA "LAPA".

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs īsteno jūrnieku mācību kursu pārraudzību – saskaņo programmu saturu, veic programmu ikgadējo novērtēšanu. Satiksmes ministrija, pamatojoties uz JR novērtējuma rezultātiem, izsniedz vai anulē programām atbilstības sertifikātus. Atbilstības sertifikāts apliecina programmas atbilstību starptautiskajām un nacionālajām prasībām. ■

►►► 11. lpp.

– Tagad visi spaida pogas un dzīvojas par globālo tīmekli, bet kādas problēmas ar kursantiem bija septiņdesmitajos un astoņdesmitajos?

– Tolaik narkotiku vēl nebija, arī alkoholu nelietoja, ja nu vecāko kursu studenti reizēm, kad aizgāja krastā, pa kluso kādu alīņu iedzēra. Bija stingra kārtība un noteikts, ka krastā nedrīkst iet pa vienam, bet tikai trīs četru cilvēku grupā ar vecāko priekšgalā. Solis pa labi, solis pa kreisi – karjerai beigas un problēmas neizbēgamas, jo uz kuģa bija kuratori no drošības komitejas, kuri ziņoja uz krastu, bet krastā jau gaidīja lielā šķīstīšana, un tas atiecās, protams, arī uz kapteini un pārējiem virsniekiem, kuri zaudēja savus amatus, ja nespēja nodrošināt kārtību. Ostās mums parasti bija programmas un ekskursijas ar autobusu pa pilsētu – Roterdama, Amsterdama, Hamburga. Kursantiem jau nekāda lielā kabatas nauda nebija, augstākais, varēja nopirkt kādu suvenīru. Visi centās nopirkt kādu skatu kartiņu, lai palēptos, kur bijuši. Šodien tas šķiet naivi, bet toreiz jaunajiem cilvēkiem pirmo reizi nokļūt Rietumu pasaulē bija milzīgs pārdzīvojums. Kadeti staigāja arī pa veikaliem, vācot reklāmas prospektus un žurnālus. Kad nāca mājās, katram bija pilna soma ar šādiem prospektiem un mašīnu plakātiem. Tolaik liels dārgums bija arī plēves maisiņi ar uzrakstiem, piemēram, "Montana", un kur tad košenes... Tā tolaik bija romantika.

– Vai var teikt, ka sešdesmito, septiņdesmito un astoņdesmito gadu paaudze bija romantisku paaudze?

– Tā varētu teikt, jo tie bija puisi, kuri bija salasījušies grāmatas un redzējuši filmas par varoņiem. Daudziem tēvi bija jūrnieki, un viņi gāja tēvu pēdās. Daudzi nāca no lielām un senām jūrnieku dinastijām, viņi lepojās ar saviem tēviem un vectēviem – burinieku un tvaikoju kapteiņiem un mehāniķiem, un vēlējās būt savu senču cienīgi. Arī jūrnieku formas bija viens no iemesliem, kāpēc pušus vilināja šī profesija, arī mani tai skaitā.

– Būt mācību kuģa kapteinim ir milzīga atbildība, jo viens ir tad, ja tu strādā ar apmācītu un profesionālu komandu, bet pavisam cita lieta ir kadeti, kuri pirmo reizi nonāk ekstremālos apstākļos.

– Tas gan tiesa, atbildība pieder pie kapteiņa darba specifikas. Nedod dievs, lai tikai nenotiek nelaime. Kapteinis viens nekad nav karotājs, tāpēc ir vajadzīga sava komanda, kur uz katru var pajauties. Vienmēr un visur, arī buru parādes laikā, pirmā prasība bija drošība un tikai pēc tam paraugdemonstrējumi. Bija puīši, kuriem neviens masts nebija par augstu, uz tiem arī palāvāmies, jo buru trauksmes laikā katram bija sava vieta un pienākumi. Manā laikā, par laimi, no rājām neviens nenokrita un nekādas nelaimes nenācās piedzīvot.

Dokumentāli liriska atkāpe

Rakstnieks Jānis Lapsa bija dokumentālists, kurš redzēto prata ietērt tēlainā valodā. Lūk, fragmenti no Jāņa Lapsas "Zilās grāmatas": "Uz četrmastu barkas "Sedovs" ir 244 cilvēki, to skaitā 153 kursanti no Hersonas, Murmanskas un Kaļiņingradas jūrskolām.

.. Puīši kāpj. Apakšējā marsela rāja, augšējais marsels, apakšējais bramsels. Nelielai grupiņai jātiek līdz brombramselam, tas ir, līdz pašai augšai, tur jāpiestiprinās ar drošības jostām un jāiedrīvē bura. Puīši kāpj. Galvu atgāzis, Dainis Caune skatās uz mastu galiem, kursantu figūras sarūk mazākas un mazākas. Tā. Pēdējā grupa uz augšējās rājas. Galva neriebst? Droši vien reibst, bet neviens jau neatzīsies. Galvenais – tagad neskatīties uz leju.

.. Mani pamodina buru trauksme. Zvans skan gaitepos un audzēkņu kubrikos. Uz trapiem kladz smagi zābaki – kursanti steidzas katrs pie sava masta ieņemt vietu, kas iekalta atmiņā un muskuļos treniņu laikā līcī. Kapteinis un vecākais palīgs stāv uz tiltiņa un mikrofonā dod strupas pavēles. Skalrupi tās iznēsā pa klāju un mastiem. Buras saraujas, buras satinas. "Sedova" četri masti lēnām izģērbjas un kļūst kaili. ■

Anita Freiberga

Pagaidām atbilde nav rasta

Latvija Eiropā nav izņēmums, to skar tieši tās pašas problēmas, kas satrauc pārējās Eiropas valstis ar senām jūrniecības tradīcijām, kuras lepojas ar saviem drosmīgajiem un profesionālajiem jūrnikiem tieši tāpat, kā ir pārliecinātas, ka viņu cilvēkos ir dzīvs kāds īpašs jūrnieka gēns.

Bet kāda ir šodienas realitāte? Diezgan skaudra, jo izskatās, ka Latvijas jūras romantiku cilts vairs mīt tikai klasiķu romānos. Protams, vēl ir dzīvi arī tie, kurus izvēlēties jūrnieka profesiju mudināja Džeka Londona, Žila Verna vai Viļa Lāča romāni par jūru, un viņi līgā nespēj pieņemt, ka mūsdienu jaunā paaudze uz jūru skatās kā uz darbu par labu samaksu, nevis jūru kā iedvesmas avotu. Neko darīt, paaudžu pretrunas, bet tā, visticamāk, ir mazākā no problēmām, ko piedzīvo jūrniecības nozare. Lielākā diemžēl ir katastrofāls intereses zudums par jūrnieka profesijas apguvi Eiropā, un naivi būtu domāt, ka Latviju tas neskar.

Jaunās ideoloģijas un tehnoloģiju laikmets ievieš savas korekcijas cilvēku prātos, sirdīs un vajadzībās, un katra Eiropas valsts kā nu prot un spēj risina šo problēmu un cenšas raisīt jaunajā paaudzē interesi par jūrniecības izglītību.

Lietuvas pieredze

Klaipēda ir Lietuvas jūras galvaspilsēta ar ostu un Lietuvas Jūras akadēmiju, kuru 2018. gada 29. jūlijā absolvēja 156 jaunie jūras speciālisti. Lai mudinātu jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju, arī lietuvieši, iedvesmojušies no mūsu vidusskolēnu konkursa "Enkurs", organizē savu konkursu skolu jauniešiem "Marine Rouds", rīko atvērto durvju dienas un piedalās izstādēs, bet, lai stimulētu akadēmijas studentus iespējami labākai profesijas apguvei, Klaipēdas pašvaldība uz 10 mēnešiem 40 studentiem piešķir stipendiju 100 eiro apmērā.

Bet lietuvieši uzskata, ka interese par jūrnieka profesiju ir jārosina jau daudz agrāk, ne tikai vidusskolas laikā, tāpēc Klaipēdas vicemēre Judīte Simonavičute preseī paziņojusi, ka 2019. gada 1. septembrī tiks atvērta Klaipēdas jūras kadetu pamatskola, kurā mācības sāksies no 5. klases. Pirmajā gadā skola orientēsies tikai uz Klaipēdas reģiona bērniem, bet turpmāk uzņems audzēkņus no visas Lietuvas. Lai gan pagaidām vēl ir daudz

nezināmā, tai skaitā finansēšanas mehānisms un mācību programmas, jau tagad ir skaidrs, ka skola darbosies esošajā jūrskolā, tai pievienojot Kuģu būves un remonta skolu. Lai gan šobrīd skaidras koncepcijas vēl nav, bet ir tikai liela vēlme kaut ko darīt, varam brāļiem lietuviešiem novēlēt, lai veicas.

Polijas aktivitātes

Polijā daudz tiek darīts, lai ieinteresētu jauniešus jūrnieka profesijas apgūšanā, popularizētu šo profesiju un stāstītu par jūrniecības vēsturi. Jau deviņo reizi Gdaņskā tiek atvērta Jūras izglītības programma, kurā var piedalīties 1650 bērnu, uzzinot par jūrniecības vēsturi un šodienas iespējām, apgūstot arī burāšanas pamatus ar "Optimist" klases jahtām, kanoe un airu laivām. Programma paredzēta trim vecuma grupām – pirmskolas, sākumskolas un vidusskolas audzēkņiem. Kā atzīst programmas iniciators Gdaņskas mērs Pavels Adamovičs, šī programma palīdzēs radīt interesi par jūrniecības izglītību jau no bērna vecuma. Dalība programmā ir bez maksas. Jūrniecības izglītības programma ir nacionāla mēroga projekts, kura realizēšanai izveidots Gdaņskas fonds, un šajā projektā ir iesaistīties arī Nacionālais jūrniecības muzejs. Gdaņskas mērijas politika ir vērsta uz to, lai pilnvērtīgi izmantotu tās priekšrocības, ko dod pilsētas atrašanās pie jūras, un lai bērni jau no mazām dienām būtu orientēti uz jūru, kas lielā mērā varētu stimulēt jūrnieka profesijas izvēli.

Arī Krievijā zūd interese par jūrnieka profesiju

Krievijā, kur tradicionāli vienmēr ir bijusi interese par jūrnieka profesiju un ir pietiekams jūrniecības mācību iestāžu skaits, daudz un ar bažām runā par to, ka jauniešiem zūd interese par jūru un Krievijas jūrniecības mācību iestādes lielā mērā gatavo speciālistus ārvalstu kuģošanas kompānijām. Tas rada neapmierinātību, jo tā ir milzu nauda, ko Krievija zaudē.

"Ja mēs šo problēmu nesaskatām un kā strausi slēpjam galvu smiltīs, tas jau nenozīmē, ka problēmas nav. Nepietiek ar to, ka mēs tikai vārdos sevi dēvējam par dzienu jūras lielvalsti, ja savus speciālistus esam gatavi atdot citiem," sašutumu pauž Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijas profesors Nikolajs Grigorjevs. Viņš uzsver, ka jau Pēteris I ir teicis – ja būs kadri, būs arī flote, bet šodien diemžēl piesaistīt jauniešus jūrnieka profesijai kļūst arvien grūtāk. Krievijā veikta aptauja, kurā piedalījās vairāk nekā 500 aktīvo jūrniece, rāda, ka 80% respondentu pozitīvi vērtē savu jūrnieka profesiju izvēli, bet 85% no viņiem neieteiktu šo profesiju izvēlēties saviem bērniem vai radniekiem. Daudzi viņas savā izvēlē. Atbildot uz jautājumu, kāpēc tā notiek, profesors Grigorjevs saka: "Vietā atcerēties trāpīgo kara jūrniece teicienu: noskaties kino, lūk, tā tik ir flote, nonāc flotē, lūk, tas tik ir kino! Tā kā jūrnieka profesija nav TOP profesiju skaitā, diemžēl kursantu uzņemšana nereti notiek pēc pārpalikuma principa, tāpēc jau uzņemšanas brīdī daudzu pretendentu sekmīgas studijas ir zem milzīgas jautājuma zīmes. Kā teicis autobūves magnāts Fords, jaunu automašīnu var sasist, bet sasistu uztaisīt par labu vairs nevar. Šāds salīdzinājums varētu likties gandrīz vai aizskarošs, bet šodien mēs uz situāciju jūrniecības izglītībā nevaram skatīties, pieņemot vēlamo par esošo. Vēl jo vairāk situācijā, kad strauji krītas vispārējais izglītības līmenis vispārīgglītojošajās skolās, ko nevar salīdzināt ar līmeni pirms gadiem divdesmit."

Kā to izdarīt?

Gan austrumos, gan rietumos – Latvijā, Vācijā, Nīderlandē, Krievijā, un šo valstu uzskaitījumu varētu turpināt, tiek pausts vienots viedoklis: ir nepieciešams atgūt lepnumu par piederību jūrnieka profesijai un uzlabot jūrnieka imidžu. Bet kā to izdarīt? Pagaidām atbilde nav rasta.■

Anita Freiberga

Kāds būs nākotnes students, tāds būs arī nākotnes jūrniece

Sācies jaunais mācību gads, kas parasti rada satraukumu gan tiem, kas uzsāk studijas pirmajā kursā, gan tiem, kam tas ir pēdējais mācību gads pirms, kā senāk teica, lielās dzīves sākuma, un satraukums, protams, ir arī vecākiem, kuri pārdzīvo un dzīvo līdzīgu savu bērnu priekiem un bēdām, panākumiem un neveiksmēm.

Ar jaunu rektoru jaunais mācību gads atnācis Latvijas Jūras akadēmijai. Jaunas vēsmas šeit ir nenovēršamas, taču jāatzīst, ka tādas tika gaidītas jau sen. Cerams, ka Jūras akadēmijas pasniedzēju kolektīvs būs vienots un raisīsies diskusijas par to, kā labāk sakārtot izglītības procesu, nezaudēt savu prestižu un būt modernai augstākajai jūrnieceības mācību iestādei, nevis notiks sikmanīga kašķēšanās un sprunguļu mešana riteņos. Patiesībā jaunā mācību gada sākuma satraukums ir pārņemis arī Latvijas jūrnieceības sabiedrību, kura seko līdzīgu un aktīvi iesaistās jūrnieceības izglītības procesos un kurai visi Rīgā un Liepājā, tātad Latvijas Jūras akadēmijā, LJA Jūrskolā, Liepājas Jūrnieceības koledžā un "Novikontas" Jūras koledžā notiekošie procesi ir ļoti svarīgi.

Jūrnieceība ir viena no vecākajām nozarēm, kurā daudzus gadu simtus jūrnieceka karjera jaunajiem censoniem sākās jūrā uz kuģa, kur tie ļoti agrā vecumā iepazīna jūru, jūrnieceka darba kultūru un tradīcijas. Vecie jūras vilki savas zināšanas un profesijas noslēpumus nodeva mācekļiem. Laiki mainījās, un līdz ar tiem mainījās arī prasības un vajadzības. Jaunajiem kuģiem ar arvien jaunākām un modernākām tehnoloģijām vajadzēja labi izglītus jūrniecekus.

Pagājušais gadsimts ir radikāli mainījis kuģošanas nozari, bet īpaši milzīgs tehnoloģiskais lēciens noticis pēdējo pāris desmitu gadu laikā. Jaunie kuģi izmēros ir gigantiski un tehnoloģiski moderni, tāpēc pats par sevi saprotams, ka to apkalpošanai vajadzīgi augsti kvalificēti jūrnieceki, jo īpaši, protams, visu līmeņu jūras virsnieceki.

Jūrnieceības nozare jau tagad saskaras un vēl jo vairāk nākotnē saskarsies ar divām lielām problēmām:

1. Nepietiekams kvalificētu jūrnieceku piedāvājums pasaules tirdzniecības flotē.

2. Nepietiekama nākotnes prasmju un vajadzību prognozēšana, kas saistīta ar digitalizāciju.

Faktu par augsti kvalificētu jūrnieceku trūkumu tirdzniecības flotē apliecina daudzi pētījumi un statistikas dati. Regulāri šādus pētījumus veic Baltijas un starptautiskā jūrnieceības padome (BIMCO), kuras 2016. gada pārskatā publicētie dati liecina, ka tobrīd tirdzniecības flotē bija 97 tūkstošu jūras virsnieceku deficīts, bet tendences rāda, ka 2020. – 2025. gadā tas jau būs sasniedzis 147 tūkstošus. Savukārt "Lloyd" un "Fraunhofer CML" kopīgi veiktais pētījums iezīmē vēl kādu problēmas šķautni, proti, ka ne vienmēr virsnieceku skaita deficīts ir vērtējams kā lielākā problēma, jo daudz nopietnāk jāraugās uz patiešām kvalificētu jūras virsnieceku trūkumu. Pētījums arī parāda, ka IMO 1970. gadā izstrādātie un pieņemtie STCW izglītības standarti, uz kuriem vēl joprojām pamatojas visa jūrnieceības izglītība un apmācība, ir katastrofāli novecojuši un neatbilst reālajai situācijai un vajadzībām kuģošanas biznesā.

Globalizācija padara pasauli par nelielu ciematu

Šādu un līdzīgas atziņas var lasīt pasaules jūrnieceības presē, kur savu viedokli pauž jūrnieceības nozares speciālisti. To derētu paturēt prātā arī mums, kad domājam un spriežam par it kā mums vien svarīgām lietām. Kaut vai tad, kad vienas mācību iestādes ietvaros vēlam tās vadītāju, milzīga enerģija tiek tērēta personīgu ambīciju apmierināšanai, aizmirstot, ka daudz svarīgāk ir domāt par

nākotnes izglītības stratēģiju, jo kuģošanas bizness ir pasaules bizness. Un tas nozīmē, ka ikviena jūrnieceības mācību iestāde jebkurā pasaules valstī sagatavo jūrnieceības speciālistus darbam pasaules tirdzniecības flotē, tāpēc mācību standartu nevar būt atšķirīgi, jo īpaši mūsdienu straujā tehnoloģiju attīstības laikmetā.

Runājot par jūrnieceības izglītības metodiku, zinātnieki apgalvo, ka klasisko mācību metožu laikmets tuvojas beigām, tāpēc nepieciešams veidot jaunu mācību metodiku, ņemot vērā un izmantojot visus jaunus tehnoloģiskos risinājumus, un te, protams, vislielākā loma ir profesionālam pasniedzēju darbam, mācību saturam un metodikai. Bet jautājums, kas būs tie, kas veidos šo mācību saturu un metodiku? Uz šo jautājumu skaidras atbildes nav, ir tikai vēlējuma formā izteiktas frāzes – jāmaina, jāpanāk, jāveido.

Mūsdienu pasaule ir ļoti atkarīga no jūras kravu pārvadājumiem un piegādes, tātad atkarīga no tā, cik droša un efektīva ir kuģošanas nozare, kas savukārt ir atkarīga no tā, cik profesionāli jūrnieceki apkalpo kuģus ar miljonu vērtām kravām, nenodarot kaitējumu videi.

Jaunās kuģu tehnoloģijas no jūrniecekiem prasa ievērojamas prasmes, zināšanas un pieredzi, tāpēc no pašas kuģošanas nozares izskan viedoklis, ka nepieciešams veidot globālu mācību iestāžu tīklu, kas šādus speciālistus sagatavotu, lai nodrošinātu nepārtrauktu un augsti kvalificētu jūrnieceku plūsmu. Izglītībai jābūt visaugstākajā kvalitātē, balstītai uz jaunākajām tehnoloģijām, piemēram, izmantojot simulatorus, kas atspoguļo mūsdienu kuģus un mūsdienu tīla iekārtojumu. Tas gan nenožīmē,

ka nederīgas un aizmirstamas ir tās izglītības vērtības, kas ietver vispusīgas zināšanas par kuģu būvi, inženieriju, jūras tiesībām un vēl daudz ko citu. Tātad varam rezumēt: kuģošanas nozare būs apdraudēta, ja nozares darbinieki nespēs īstenot prasības par drošu kuģošanu un ilgtspējīgu vides aizsardzību. Visam pamatā ir profesionāls darbaspēks, ko apliecina arī IMO ģenerālsekretāra Kitacki Lima teiktais, ka apmācībai un izglītībai šodien ir lielāka nozīme nekā jebkad agrāk.

Diskutē profesionāli

Plašumā vērsas kuģošanas nozares digitalizācija un automatizācija, nākotnes kuģi būs aprīkoti ar progresīvām tehnoloģijām visos līmeņos, un to apkalpošanai būs nepieciešami kompetenti jūrniece ar daudz plašākām zināšanām nekā šodienas kuģošanā, un tas attiecas gan uz jūras, gan krasta speciālistiem.

Džordžijas Jūras institūta izpilddirektors Džons Loids: "Jaunas tehnoloģijas ienāk kuģos, ostās un arī citās kuģošanas nozares sfērās, kas rada pavisam jaunus dzīves un darba apstākļus labi attīstītā nozarē, bet nevajag piemirst, ka šīs jaunās tehnoloģijas pārņem vēl vecajā sistēmā sagatavoti jūrniece un citi nozares speciālisti, tāpēc jaunai apmācības sistēmai ir milzīga nozīme. Uz mācību iestādēm un arī darba devējiem gulstas liela atbildība par to, lai mūsu jūrniece būtu nepieciešamās iemaņas izmantot vismodernāko aprīkojumu. Attīstoties tehnoloģijām, viss mainās ļoti ātri, tāpēc milzīga nozīme ir apmācībai uz kuģa, kam, visticamāk, būs nepieciešams datorprogrammu atbalsts. Protams, arī jūrniece mācību iestādēm ir jābūt moderni aprīkotām, lai topošie jūrniece iegūtu nepieciešamās zināšanas jau mācību laikā.

Tikai pirms dažiem gadiem jūrniece bija jāapgūst ECDIS, tagad nozare ir nobažījusies par balasta ūdeņu apsaimniekošanas sistēmu izmantošanu, bet viss tik strauji iet uz priekšu, ka tagad jūrniece ir nepieciešama labāka izpratne par kibernetiku un vēl citām lietām, un mēs šobrīd nevaram prognozēt, kādi izaicinājumi mūs sagaida

tuvākajā nākotnē, par tālāko nemaz nerunājot.

Kompānija "K Line LNG Shipping", piemēram, jau izmanto 3D simulatorus, lai pilnīgotu jūrniece zināšanas un iemaņas, kam ir izšķiroša nozīme, īpaši jau strādājot ar bīstamajām LNG kravām."

Viedokli pauž kapteinis Kuba Šumanskis: "Man personīgi patīk doma par virtuālo realitāti. Daudzās nozarēs šāda "spēlēšanās" notiek, un kāpēc gan to nevarētu darīt arī kuģošanas nozarē? Jaunā paaudze ir uz "tu" ar šīm platformām un gaida jaunas un aizraujošas zināšanu apgušanas metodes. Esmu pārliecināts, ka vecajam saturam un metodikai būs jānoiet no skatuves un jādod vieta jaunai, dinamiskai mācību videi."

Kompānijas "InterManager" ģenerāldirektors Despina Teodosis: "Manuprāt, digitalizācija jau ir ienākusi jūrniece nozarē, ir daudzi rīki, kas jau ir digitāli, piemēram, ECDIS, ko IMO jau pirms astoņiem gadiem noteica par obligātu uz dažiem kuģiem, vai "Inmarsat" platforma, kas nodrošina datu apraidi flotē.

Domājot par digitalizāciju kā potenciālu jūrniece mācību un izglītības pārveidotāju, mēs nevaram to atraut no citiem sabiedrības procesiem. Patiesībā digitalizācija var mainīt to, kā jaunieši mācās, bet ne to, kas viņiem ir jāiemācās. Te vairāk ir runa par šo instrumentu pieejamību. Tā kā mācību iestādēm lielākoties ir ierobežots budžets, lai spētu atjaunināt, piemēram, treniņierus tādā tempā, kādā mainās kuģu tehnoloģijas, izglītības uzdevums un mērķis būtu sniegt sertificētu izglītību atbilstoši noteiktajām starptautiskajām prasībām, bet kuģošanas kompāniju un kuģu



īpašnieku atbildība ir jau izglītoto un sertificēto kuģa apkalpi apmācīt lietot attiecīgā kuģa tehnoloģijas un sasniegt pilnīgāku izpratni.

Ir svarīgi, lai sabiedrība un katrs indivīds, kurš vēlas sākt karjeru kuģošanas biznesā, apzinātos, ka, iegūstot sertificētu jūrniece izglītību, izglītošanās ceļš nav beidzies, ka mācību process turpināsies visu darba mūžu. Ja šodien viennozīmīgi tiks runāts tikai par digitālu izglītības vidi, jaunieši var pārprast un iedomāties, ka viņiem jūrniece pamatizglītība nav nepieciešama, un tad, ja mācību iestāde vismodernāko tehnoloģiju vidi nevarēs piedāvāt, viņi gluži vien kārsi izvēlēsies citu karjeru, kur pieejama modernāka izglītība.

Gan esošajiem, gan topošajiem jūrniece ir svarīgi, lai tiktu nodrošināta interaktīva e-apmācība uz kuģa. Zināmā mērā šāda prakse jau ir ieviesta: kuģu būves un tehnoloģiju kompānijas piedāvā ekskluzīvas mācību paketes kuģa personālam un informē par kuģa tehnoloģijām un to izmantošanu. Tas arī kuģa īpašniekam ļauj justies droši, zinot, ka viņa darbinieki ir labi sagatavoti un informēti par jaunāko.

Replika

Tiek pausts viedoklis, ka liela atbildība jaunāko tehnoloģiju apgušanā gulstas uz kuģošanas kompāniju pleciem, bet "Lloyd" un "Frauenhofer CML" kopīgi veiktais pētījums, kura gaitā tika intervētas 100 starptautiskās kuģošanas kompānijas, lai noskaidrotu, ko tās dara, lai pilnveidotu savu darbību un uzlabotu vadības praksi, parādīja, ka pasaules lielākās kuģošanas kompānijas vidējā termiņā nav izplānojušas savu turpmāko darbību piecās jomās: profesionāla jūras virsnieku tālāpmaģība (88%), tehniskā vadība (62%), finanšu vadība (50%), drošība (27%) un jaunu kuģu iegāde (12%).

Kipras Jūras akadēmijas valdes loceklis un "Tototheo Maritime" izpilddirektors Pradeeps Čavla: "Digitalizācija noteikti ir šīs desmitgades vārds, ko dažāda vecuma cilvēki uztver pavisam atšķirīgi. Vērtējot kopumā, jāatzīst, ka jūras industrija nav bijusi jauno tehnoloģiju izmantošanas pioniere, un līdzīgi tas ir ar jūrniece

▶▶▶ 16. lpp.

Pasaules Jūras universitāte svin 35 gadus

2018. gadā reizē ar IMO 70. gadadienu Pasaules Jūras universitāte (WMU) svin savas pastāvēšanas 35 gadus. WMU pasaules mērogā ir popularizējusi jūrniecības izglītību un veicinājusi pētniecību un prasmju veidošanu. Aizvadītajos gados universitāti ir absolvējuši 4654 studenti no 167 valstīm.

Astoņdesmito gadu sākumā IMO saprata, ka pietrūkst labi kvalificētu, augsti izglītotu jūras ekspertu un profesionāļu, jo īpaši jaunattīstības valstīs. Lai atbalstītu dalībvalstis un dotu iespēju iegūt labu jūrniecības izglītību, IMO 1983. gadā ar Zviedrijas valdības atbalstu Malmē atvēra WMU, kas tiek finansēta no ANO Attīstības programmas un privātajiem ziedojumiem.



Šodien WMU absolventus var atrast visās jūras un ostu nozarēs. Daudzi no viņiem ieņem augstus amatus valsts pārvaldē – premjerministri, nozares ministri, vēstnieki un IMO dalībvalstu pārstāvji, jūrniecības mācību iestāžu vadītāji, kā arī kuģošanas nozares speciālisti. Arī pašreizējais IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims ir universitātes 1991. gada absolvents. “WMU ieguldījums ir neaizstājams, tas palīdz nodrošināt vienmērīgu un efektīvu IMO kuģošanas noteikumu ieviešanu un izpildi,” uzsver Kitacki Lims. “WMU 35. gadadienu ir svētki tiem 4654 vīriešiem un sievietēm, kuri absolvējuši universitāti un devuši un turpina dot ieguldījumu kuģošanas nozares un visas jūrniecības attīstībā, un to noteikti izjūt visi, kas paļaujas uz šo nozari.” WMU stingri turas pie principa, ka izglītība ir ekonomiskās izaugsmes dzinējspēks, stiprina jaunattīstības valstu spējas un veicina sociālo taisnīgumu. ■

►►► 15. lpp.

izglītību. Tradicionāli zināšanu tālāk nodošana ir bijusi saistīta ar skolo-tāju un skolēnu ciešu mijiedarbību, kamēr vien šo procesu nepārtrauca “Google”, padarot zināšanas pieejamas ikvienam visā pasaulē. Šis process jau ir sācies, un tas vairs nav apturams, tomēr pārveidošanās tempi var nebūt tik strauji, kā to vēlas daži izglītības jomas speciālisti.

Mūsdienu jaunieši, tāpat potenciālie studenti un nākamie jūras speciālisti jau ir audiovizuālā laikmeta produkts, kam diemžēl ir zems uzmanības līmenis, jo viņi pieraduši domāt īsos videoklipos un sazināties īsziņu formātā, kur vārdus bieži vien aizstāj simboli. Domāju, ka vēl gadus desmit divdesmit līdzās pastāvēs vecā un jaunā apmācības un izglītības metodika.”

Nozares speciālisti uzskata, ka jūrniecības izglītība nākotnē būs datorizēta apmācība un virtuālā realitāte. Kapteinis Šumanskis domā, ka pašlaik lielākā daļa krasta kursu ir dārgi un diezgan novecojuši, bet jaunieši gaida ātrākas un interesantākas programmas. Lai gan lēnām, ļoti lēnām internets kļūst pieejams uz kuģiem, tas tomēr dod jūrniekiem plašākas iespējas. Profesors Čavla ir pārliecināts, ka simulatori un paplašinātā realitāte ir tās tehnoloģijas, kas atbilst jūrniecības nozares vajadzībām, jo nozarei, kas balstīta uz praktiski apgūtu uzdevumu izpildi, šīs tehnoloģijas piedāvā vislielāko potenciālu.

Vecā jaunā pasniedzēju problēma

Tieši tā, un maldīgi domāt, ka pasniedzēju jautājums ir problemātisks tikai Latvijas jūrniecības mācību iestādēs. Nebūt ne, jo gan Eiropā, gan Amerikā tas visus satrauc tikpat ļoti kā pie mums. Problēma tā, ka lielākā daļa veco pasniedzēju pietiekami labi nepazīst jauno tehnoloģiju kuģus un to darbības, tāpēc veidojas riskanta situācija, kad vecie pasniedzēji māca jauno tehnoloģiju paaudzi.

No otras puses, jūrniecības mācību iestādēs, tai skaitā arī vecie pasniedzēji un vecās metodikas, dod jauniešiem pamatzināšanas, kas nepieciešamas katram jūras speciālistam un ko pieprasa spēkā esošie starptautiskie

jūrniecības standarti. Tātad jūrniecības mācību iestādēs tiek likts profesionālo zināšanu pamats, kas ir pamats arī turpmākām aktivitātēm, piemēram, kad kuģa īpašnieks saviem darbiniekiem piedāvā papildu apmācību, lai izveidotu komandu, kas spēj strādāt ar jaunajām tehnoloģijām.

Tomēr neviens treniņieris vai simulators nevar iemācīt praktiski kāpt pa loču trapu. Pieredzējušie jūras virsnieki atzīst, ka jaunajās tehnoloģijās ir daudz laba, bet diemžēl viņi ir arī pārliecinājušies, ka jaunās paaudzes jūrniekiem, kuri apguvuši tehnoloģiskās novitātes, trūkst izpratnes par dzīvi, viņi nereti apjūk, kad priekšā ir plašais okeāns, nevis neliela ekrāna acs. Uz jautājumu, ko kuģis pašlaik dara, jaunākais virsnieks vienkārši nepaskatās pa logu, bet atbildi meklē ECDIS un citās sistēmās. Jaunie speciālisti paļaujas nevis uz savām zināšanām, bet gan uz tehnoloģiju sniegtajām atbildēm, un tas jau ir bīstams simptoms, kas var novest pie nepatīkamām situācijām.

Kāds varētu būt nākotnes plāns?

2018. gada 2. un 3. oktobrī Dubajās Pasaules tirdzniecības centrā notiks 4. jūras konference, kuras centrālā tēma būs tehnoloģiju un inovāciju ienākšana jūrniecības izglītībā un apmācībā. Konferences mērķis ir izpētīt jūrniecības nozares jaunākās tendences, aplūkot cilvēku resursus un apspriest inovācijās balstītu jūrniecības izglītības nākotni. Tiks organizēti pieci diskusiju paneli: inovācijas kuģniecībā, viedo kuģu nākotne, nākotnes ostu inovācijas, jūrniecības izglītības nākotne un tās problēmas, kā arī kibernetikas apmācības programmas.

Konferences organizatori uzsver, ka tēma ir ārkārtīgi svarīga, jo tiks diskutēts par tik būtiskiem jautājumiem kā jūrniecības nozares progress un izglītības aspekti, īpaši jau ņemot vērā mūsu atbildību par jauno jūrnieku paaudzi. Pasaule šodien reāli atrodas starp digitālajām, fizikālajām un bioloģiskajām tehnoloģijām.

Tā vien šķiet, ka pasaules jūrniecības nozare ir samulsusi un īsti nespēj rast atbildi uz jautājumu – ko tālāk? ■

Anita Freiberga

Mēs darām to, par ko daudzi tikai runā

Jūnija nogalē notikušajā Latvijas Jurniecības savienības (LJS) valdes sēdē “Novikontas” Jūras koledža tika uzņemta par LJS juridisko biedru, līdz ar to kļūstot par pagaidām vienīgo jurniecības izglītības iestādi šādā statusā. “Mums oficiāla pievienošanās LJS ir ļoti svarīga, lai realizētu jurnieka profesijas popularizēšanas projektu. Šim mērķim jāapvieno visi nozares resursi, arī neformālie – LJS, arodbiedrības, kruinga kompānijas, izglītības iestādes, arī muzeji! Jurniecība jāpopularizē ne tikai vārdos,” ir pārliecināts koledžas direktora vietnieks un faktiskais tās vadītājs Dmitrijs Semjonovs.

Mācību procesa centrā ir students

Runājot par “Novikontas” Jūras koledžu, D. Semjonovs saka: “Mēs darām to, par ko daudzi citi tikai runā. Eiropas līmenī ir iezīmētas kompetences, kas cilvēkiem jāapgūst paralēli profesionālajām zināšanām. Tās ir prasme mācīties, digitālās prasmes, komunikācijas spējas, spēja strādāt komandā, domāt kā uzņēmējam un realizēt savas idejas. Idejas jau ir gandrīz katram, taču ir nepieciešama uzņēmēja pieeja, lai tās realizētu.

Vērtējot mūsu koledžu, daži saka – parasta neklātienes izglītība. Taču mēs vispirms iemācām cilvēkam mācīties – atrast informāciju, to kritiski izvērtēt, tad izmantot. Mēs nesaikām – dari tā! Mēs noliekam cilvēku situācijā, kad tā ir jādara, dodam konkrētus uzdevumus. Mācām komunikācijas prasmes – gan ar digitālo kanālu palīdzību, gan arī tiešā veidā, aizstāvot visus savus paveiktos darbus. Parasti mācību iestādēs vērtē to, ko students ir sapratis un atceras no lekcijās stāstītā vai paša izlasītā. Mēs nevērtējam zināšanas, bet gan prasmes. Mums ir daudz simulatoru, ar to palīdzību students pierāda savas prasmes. Turklāt students, lai izpildītu uzdevumus, visu laiku komunicē arī ar saviem kolēģiem.”

“Novikontā” uzskata, ka mācību procesa centrā jābūt studentam. Ja tā ir auditorija, kurā strādā lektors, tad centrā ir lektors. Lai tā nebūtu, darbs ar katru studentu notiek individuāli. Pieredze šādam darbam ir uzkrāta gadu gaitā. D. Semjonovs ir pārliecināts, ka uz šādu pieeju mācību procesam drīz pāries daudzas mācību iestādes. Galvenais princips – students visu apgūst darbības procesā,



ar simulatoru palīdzību, laboratorijās, darbnīcās un arī savā darbavietā.

“Mēs saņemam atsauksmes no puīšu vecākiem. Bieži vien viņi no sākuma ir skeptiski, kad stāstām par mūsu mācību metodēm, bet drīz vien jau redz, kā viņu bērni mainās. Puīši mācību procesā kļūst par virsniekiem – iemācās pieņemt lēmumus, uzņemties atbildību. Visi cilvēki zina, kā mācīties. Jebkurš pateiks – mani mācīja tā, un es iemācījos, tāpat tas bija pareizi. Taču to var arī citādi! Vienkāršs piemērs: ja cilvēks jūrā piedzīvo glābšanas operāciju, vien-alga, vai tiek izglābts pats, vai glābj citus, tas paliks prātā uz visu mūžu. Nolikot cilvēku situācijā, kurā jāpieņem lēmumi un jārikojas, ir daudz efektīvāk, nekā gari un plaši stāstīt, kā būtu jārikojas šādā situācijā,” uzsver D. Semjonovs.

Taču viņš neapgalvo, ka “Novikontas” koledžas mācību procesa variants būtu ideāls. Koledža visu laiku uzlabo

un pilnveido savas metodes. “Jāņem vērā, ka mūsu pasniedzēji ir cilvēki ar pieredzi, un tas nozīmē, ka viņu domāšana un līdzšinējās darba metodes ir jāmaina. Tas nav vienkārši. Turklāt ne jau visiem studentiem derēs mūsu piedāvātais variants. Vienmēr būs tādi, kuriem piemērotāks būs akadēmiskais mācību stils, īpaši jau tiem, kuri tendēti uz teoriju, uz zinātni. Mēs gatavojam speciālistus tieši profesionālā plāksnē.”

Darbs jurniecībā – alternatīva aizbraukšanai

“Novikontas” Jūras koledžā mācās gan profesionāli jurnieki, kuri, paaugstinot savu kvalifikāciju, no ierindas jurniekiem kļūst par virsniekiem, gan arī vidusskolu absolventi, kuri vispirms izmācās par matrožiem vai motoristiem, vismaz gadu nostrādā jūrā un pēc tam turpina mācības, lai kļūtu par stūrmaņiem vai mehāniķiem. Pašlaik pieredzējušo jurnieku ir vairāk. Daļa jauno puīšu, pastrādājuši jūrā, nolemj, ka ir taču labi tāpat – alga pieklājīga, īpaši, ja salīdzina ar vidusmēra algu krastā. Tad kāpēc gan mācīties? Taču pēc pāris gadiem motivācija kļūst par virsnieku tomēr rodas, jo uz kuģa labi redzams, kā atšķiras ierindas jurnieka un virsnieka darbs, kādas ir izaugsmes iespējas, un arī algas atšķirība nav noslēpums. Par šiem puīšiem, kuri atgriežas koledžā pēc pāris gadiem, D. Semjonovs saka – viņi paliks jurniecībā.

“Mēs gribam parādīt vidusskolas beidzējiem, ka darbs jurniecībā ir alternatīva aizbraukšanai no Latvijas. Ja paskatāmies, piemēram, Latgalē – gandrīz katram jaunietim, saņemot vidusskolas atestātu, kabatā jau ir

►►► 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

lidmašīnas biļete uz Angliju, Īriju, Skandināviju un tamlīdzīgi. Protams, mēs nesakām, ka visi var kļūt par jūrnikiem, bet tā tomēr ir iespēja. Jā, jūrnierks strādās ārpus Latvijas, taču pēc katra reisa viņš atgriezīsies mājās. Tas, ka jūrnierks visu laiku ir prom no savas ģimenes, ir mīts. Mūsdienās reisi ir vidēji divus trīs mēnešus gari, pēc tam tikpat ilgi var atpūsties. Turklāt, kas ir ļoti svarīgi, jūrnierkam ir izaugsmes iespējas, bet kādas izaugsmes iespējas sagaida jaunieši, kurš devies uz ārzemēm, piemēram, sēnes lasīt? Ja no 100 vidusskolas beidzējiem divi izlems mācīties par jūrnikiem, tas jau būs ļoti labs rādītājs. Pašlaik jūrnieri ir aptuveni 1,5% no strādājošajiem Latvijā,” uzsver Jūras koledžas direktora vietnieks.

Svarīgi ļaut jauniešiem saprast, ka pieņemt lēmumu kļūt par jūras virsnieku var ne tikai 19, bet arī 22 vai 25 gadu vecumā. Ja vecums jau pārsniedzis 30, tad gan būšot krietni grūti mainīt domāšanu un uztveri, uzskata “Novikontā”. Taču nekas nav neiespējams.

Galvenais, lai pašam būtu interesanti!

“Es pats lēmumu apgūt jūrnierka specialitāti pieņemu pirms 30 gadiem. Man nebija radnieku vai paziņu, kas būtu saistīti ar jūrniercību. Zināju, ka mūsu daudzdzīvokļu namā dzīvo kāds zvejnieks, es viņu nepazīnu, taču visi zinājām, ka viņam ir ārzemju mašīna! Tajos gados tas kaut ko nozīmēja! Bet nezinu gan, vai tā bija motivācija. Es gribēju mācīties par treneri, bet Fizikultūras institūtā neiestājos, un domas nosvērās uz jūrniercību. Mācības bija ļoti interesantas, kaut gan līdz tam man vispār mācīties nepatika. Bet Jūras akadēmijā mēs zināmā mērā bijām, vismaz es tā jutots, jaunās mācību iestādes veidotāji, jo arī pasniedzēji paši vēl mācījās. Bija ļoti interesants laiks, taču biju pārliecināts, ka tālāk gan vairs nemācīšos. Kādēļ gan?! Darbs jūrā man patika, bet, kad apprecējos, sāku meklēt darbu, kas nebūtu saistīts ar jūrniercību. Aizgāju no jūrniercības industrijas, taču drīz vien tā mani atrada un aicināja atpakaļ! Sāku strādāt kruinga kompānijā. Darbs likās



interesants, alga, protams, mazāka nekā jūrā, taču varēju justies apmierināts. Un tomēr mani visu laiku, varbūt pašam neapzinoties, ir vilinājis darbs izglītībā – tur, kur cilvēkus māca, kur pārveido viņu domāšanu un uztveri. No malas varētu likties, ka nerīkojos pareizi, visu laiku pārējot uz mazāku algu, tomēr man bija svarīgi, lai pašam būtu interesanti!” atceras D. Semjonovs.

Viņam jau bija četrdesmit, kad sāka veidoties “Novikontas” Jūras koledža. Kāds ierēdnis ministrijā toreiz teicis, ka koledžu var vadīt tikai pedagogs ar vismaz maģistra grādu. Tā Semjonovs nonāca Latvijas Universitātē. “Tas nebija viegli, bet cik interesanti! Iesaku visiem – mācieties 40 gados un vēl vēlāk, nekad nenožēlosiet! Nav obligāti jātiecas pēc akadēmiskās izglītības, mācieties kaut ko paši sev! Man bija kolosāla pasniedzēja – profesore Irina Maslo. Uz doktorantūru faktiski aizgāju, pateicoties viņai. Viņa nekad nesaka – dari tā! Viņa liek saprast – jā, es to gribu, man to vajag. Es visu laiku tieku motivēts. Nu jau pašam šķiet, ka zināšanu pietiek. Jāsagatavo un jāuzraksta doktora darbs. Bet vai man to vajag? Sieva gan saka: tev tas ir jāizdara, ģimene tik daudz ir piecietusi tavas mācīšanās dēļ, mēs esam pelnījuši to tavu doktora diplomu!”

Mūsu jūrniercības izglītība varētu būt unikāla

“Jūrniercības izglītība ir ļoti konservatīva. Tā tas ir visā pasaulē. Ja izglītību sarindo pēc progresivitātes, tad pirmajā vietā ir informācijas tehnoloģiju nozare, otrajā vietā medicīna... Jūrniercība pirmajā desmitniekā

noteikti neiekļūst, bet vajadzētu! Jūrniercības izglītībā taču ir tādas lietas, kādu citās nozarēs nav, kaut vai simulatori. Diemžēl lielākoties tie tiek izmantoti neefektīvi. Nav arī sistēmas, kā studentam efektīvi mācīties, atrodoties uz kuģa, studenti tur dara to pašu, ko pirms 20 gadiem! Patiesībā mums Latvijā varētu būt unikāla jūrniercības izglītība, unikāla visā pasaulē. Tāpat kā tagad unikāla ir vispārīglobojošās izglītības sistēma Somijā. Lielākā daļa cilvēku jau nemaz nezina, kāda tad ir tā Somijas izglītības sistēma, tikai zina – jā, tas tik ir kaut kas, citur tā nav! Tāpat varētu būt ar jūrniercības izglītību Latvijā, jo mums taču ir tik daudz jūrnierku, patiešām daudz tik nelielai valstij. Vajadzētu, lai visi zinātu – ja runa ir par jūrniercības izglītību, tad jābrauc skatīties, kā to dara Latvijā. Un es redzu šādu iespēju, īpaši jau, kopš Jūras akadēmijā ir jauna rektore. Esmu pārliecināts, ka mēs varēsim veiksmīgi sadarboties,” saka D. Semjonovs.

Mūsdienīga, progresīva jūrniercības izglītība – tas nav tikai valsts prestiža jautājums. “Lai kādas krīzes satricina pasauli, jūrniercības nozari tās vienmēr skārušas salīdzinoši mazāk. Kamēr vien tiks veikti pārvadājumi, tikmēr būs arī jūrniercība. Man jau pirms 20 gadiem teica – drīz būs kuģi, uz kuriem cilvēki nebūs vajadzīgi! Taču joprojām tie ir tikai eksperimenti. Jā, tādi kuģi būs, taču būs arī jūrnieri, viņi veiks to pašu darbu, tikai attālināti. Mana pārliecība ir, ka tad jūrnierkus vajadzēs vēl vairāk, jā, protams, arī vēl profesionālākus un izglītotākus. Tieši tādēļ ir tik svarīgi, lai jūrniercības izglītība strauji kļūtu aizvien progresīvāka!” skaidro “Novikontas” Jūras koledžas vadītājs. ■

Liepājas Jūrniecības koledža pilnveido mācību programmas un iegādājas modernus simulatorus

Liepājas Jūrniecības koledžā pavisam drīz sāksies jaunais mācību gads, bet patlaban vēl turpinās uzņemšana. Pilna laika studijām vēl var pieteikties līdz 31. augustam, bet nepilna – līdz 21. septembrim, kad arī kļūs zināmi galīgie uzņemšanas rezultāti. Provizoriskie dati liecina, ka patlaban Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā kuģu mehāniķa vai kuģu vadītāja specialitāti vēlas apgūt ap 100 jauniešu. Bet ap 70 jauniešu mācības turpinās koledžā, kur pilna laika programmās apgūs gan kuģu mehāniķa, gan kuģu vadītāja, gan loģistikas speciālista specialitāti. Savukārt nepilna laika programmās patlaban pieteikušies ap 30 studējošo.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis norāda, ka uzņemšanā ir iestājies zināms stabilitātes periods – pēdējos trijos gados uzņemts aptuveni vienāds studējošo skaits. "Pēc devītās klases uz jūrskolas programmām arī šogad ir pieteikušies pietiekami daudz jauniešu. Līdz ar to jau trešo gadu pēc kārtas veidosim četras grupas: divas kuģu mehāniķu un divas kuģu vadītāju specialitātē," grupu komplektēšanu vērtē mācību iestādes direktors. Arvien populārāka kļūst koledžas piedāvātā programma "Starptautisko pārvadājumu organizācija", kur sagatavo loģistikas speciālistus. "Neteikšu, ka tas ir pārsteigums, bet otro gadu pēc kārtas mēs uzņemam pietiekamu skaitu arī šajā specialitātē. Pārsvārā tas, protams, ir tāpēc, ka tur ir liels budžeta vietu skaits. Savukārt vairāk jauniešu varētu būt pieteikušies koledžas līmeņa kuģu mehāniķa vai kuģu vadītāja apmācības programmās. Tā kā vidusskolas absolventu skaits valstī kopumā ir sarucis, arī mēs saskaramies ar tādu pašu problēmu kā pārējās augstskolas – studējošo trūkumu," stāsta V. Dreimanis un piebilst, ka nākotnē vairāk pūļu būtu jāpieliek, lai piesaistītu potenciālos studentus ne tikai no Kurzemes, bet arī no Vidzemes, Latgales un Zemgales. "Ar reklāmas kampaņas palīdzību esam piesaistījuši nelielu skaitu studējošo arī no šiem reģioniem. Tas nozīmē, ka



potenciāls šajos reģionos ir, un tas būtu jāattīsta," uzskata V. Dreimanis.

Jūrskolā pilnveidotas mācību programmas

Šogad jūrskolas audzēkņi sāks mācības pēc jaunām licencētām programmām, pēc kuru apguves piešķiramā kvalifikācija būs kuģu vadītājs uz kuģiem līdz 3000 BT un kuģu mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 kW attiecīgi 500 BT un 750 kW vietā. "Šajā mācību gadā plānojam pārstrādāt arī koledžas programmas, lai tās būtu atbilstošākas koledžā iegūstamo prasmju paaugstināšanai," norāda V. Dreimanis.

"Esam strādājuši arī pie jaunu pedagogu piesaistes, lai maksimāli nodrošinātu studiju procesu. Turpināsim strādāt arī pie pasniedzēju profesionālās kvalifikācijas un angļu valodas zināšanu paaugstināšanas, lai varētu īstenot iecerī par kursu pasniegšanu angļu valodā," stāsta koledžas direktors.

Par jūrniecības izglītības attīstību

"Saistībā ar jūrniecības izglītības attīstību vajadzētu ieviest programmas, kuras tiek pasniegtas angļu valodā. Tas mums ļautu piesaistīt ārzemju studentus. Taču ir arī otra iespēja, ko īsteno daudzas Eiropas Savienības valstis. Pirms sākt mācības kādā no Latvijas augstskolām, piemēram, Liepājas Jūrniecības koledžā, ārvalstu studentiem būtu iespēja iziet valsts apmaksātus intensīvus latviešu valodas apguves kursus, pēc kuru beigšanas tie varētu turpināt mācības izvēlētajā specialitātē latviešu valodā. Šeit es saskatu reālu perspektīvu studentu piesaistei. Vispirms studējošie iemācās vietējo valodu, lai varētu mācīties kādā no attiecīgās valsts augstskolām. Tas būtu interesants risinājums, kam mūsu valdībai vajadzētu pievērst uzmanību," uzskata V. Dreimanis.

►►► 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

"Pārējais ir stiprināt un stiprināt audzināšanas procesu, jo diemžēl ar katru gadu, negribu teikt, ka kļūst sliktāk, bet arī labāk nekļūst. Jau pamatskolā vajadzētu iemācīt jauniešiem zināšanas gan par personīgo higiēnu un veselību, gan praktiskās iemaņas, ko apgūst darbmācības stundās, jo nereti ir situācijas, ka jaunieši pēc devītās klases pat āmuru neprot rokā noturēt, kur nu vēl ko sarežģītāku izdarīt. Tāpat būtu jāvēlta daudz lielāka uzmanība jauniešu fiziskajai sagatavotībai, jo jūrniecībā ir vajadzīgi stipri jaunieši ar labu veselību," norāda V. Dreimanis. "Ar Liepājas Izglītības pārvaldi mums ir kopīga iecere kādā no vispārīgglītojošajām skolām ieviest profesionālās orientācijas programmu, kas būtu saistīta ar jūrniecību. Tas varētu būt kā pilotprojekts, kur piekto līdz devīto klašu audzēkņiem papildus tiktu sniegtas zināšanas par jūrniecību, liekot uzsvāru uz praktiskām lietām. Dosim iespēju iepazīties ar navigācijas kartēm, instrumentiem, ģeogrāfiju saistībā ar jūru u.c.," nākotnes ieceres ieskicē V. Dreimanis.

Strauji attīstās "Erasmus+"

Liepājas Jūrniecības koledža aktīvi piedalās "Erasmus+" studentu apmaiņas programmā un īsteno mācību mobilitātes gan studentiem, gan personālam. Koledža veiksmīgi sadarbojas ar jūrniecības institūcijām un jūrniecības nozares uzņēmumiem Rumānijā, Polijā, Vācijā, Lietuvā, Bulgārijā, Spānijā, Portugālē, Itālijā, Nīderlandē, Ķīnā, Melnkalnē, Norvēģijā, Somijā un citās valstīs, kas veicina koledžas personāla profesionālo izaugsmi un ļauj nodrošināt pilnvērtīgu, kvalitatīvu praksi koledžas studentiem ārvalstīs mācību mobilitātes ietvaros. "Pagājušajā mācību gadā pie mums vienu semestri mācījās studenti no Rumānijas, kuri zinības apguva angļu valodā. Tas nozīmē, ka mums ir iekšējā kapacitāte, lai nodrošinātu ārvalstu studentu apmācību arī angļu valodā," klāsta V. Dreimanis un piebilst, ka "Erasmus+" programmas ietvaros ir apstiprināta arī studentu apmaiņas iespēja ar Amerikas Savienotajām Valstīm, kas ir neliels pārsieciņš, "jo tā īsti nemaz necerējām saņemt šādu atbalstu no "Erasmus+" administrācijas".

"Ļoti ceru, ka pozitīvas pārmaiņas būs sadarbībā ar Latvijas Jūras akadēmiju. Jaunās rektores Kristīnes Carjovas vizītes laikā Liepājas Jūrniecības koledžā pārrunājām abu mācību iestāžu savstarpējās sadarbības iespējas. Ceru, ka no emocionālas un entuziasma pilnas sarunas mēs pāriesim pie pragmatiskas rīcības. Piemēram, akadēmijas Jūrskolas audzēkņi daļu prakses varētu iziet uz koledžai piederošā kuģa „Namejs”. Tās būtu pirmais praktiskais solis mūsu sadarbībā,” norāda V. Dreimanis.



ES struktūrfondu līdzekļus iegulda koledžas attīstībā

Veiksmīgi īstenojot vairākus projektus, Liepājas Jūrniecības koledža piesaistījusi ievērojamus Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus, kā arī valsts līdzfinansējumu vairāk nekā divu miljonu eiro apmērā. Līdz ar to mācību iestādes attīstībā tiek ieguldītas pēdējo gadu laikā apjomīgākās investīcijas gan mācību programmu pilnveidošanā, gan darbinieku apmācībā, gan mācību infrastruktūras uzlabošanā un specifisku simulatoru iegādē, kas ievērojami cels mācību procesa kvalitāti un koledžas konkurētspēju jūrniecības speciālistu sagatavošanā.

Izremontētās un pielāgotās bēniņu stāva telpās ierīkota jauna navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorija. Vasarā koledžas

personāls apmeklēja kursus, kur papildināja teorētiskās zināšanas un guva praktisko pieredzi darbā ar mašīntelpas trenāžieri jeb simulatoru un kuģa vadības tiltiņa trenāžieri, lai jaunajā mācību gadā uzsāktu laboratorijas integrēšanu mācību procesā. Tas nozīmē, ka tiešsaistes režīmā, izmantojot Lietuvas Jūras akadēmijā iegādāto un uzstādīto ostu operāciju simulatoru, būs iespējams savienot divus simulatorus – "Virtuālo kuģi" (Lietuvas Jūras akadēmija) un Navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatoru (Liepājas Jūrniecības koledža), lai kopīgi veiktu manevrēšanas uzdevumus, simulējot reālo situāciju, kad divi kuģi satiekas jūrā. Izmantojot jaunus mācību materiālus un jaunās laboratorijas simulatorus, Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas studenti izies pilotapmācību gan Liepājā, gan Klaipēdā.

Īstenojot vēl vienu nozīmīgu projektu, Liepājas Jūrniecības koledžā uzstādītas LNG pārvadātājukuģa (*Diesel-Electric LNG Carrier, MAN L51/60DF*) dīzeļdzinēja mašīntelpas simulatora četras darba vietas (darbstacijas). Tas ļauj uzlabot mācību vidi tādās programmās kā "Jūras transports – kuģu mehānika", "Kuģu mehānika", "Jūras transports". Sākta arī mehāniķu darbnīcu pārbūve, taču V. Dreimanis norāda, ka šo projektu līdz 1. septembrim tomēr neizdosies pabeigt: "Izrādās, mūsu zeme slēpj arī pārsteigumus, kas aizkavēja jaunā korpusa pārbūvi aptuveni par mēnesi. Pārbūves gaitā atrakām senu, vēl padomju laikā būvētu notekūdeņu attīrīšanas aku, kuru, protams, vajadzēja gan dezinficēt, gan noslēgt. Taču tagad šis jautājums ir atrisināts, pārbūve turpinās, un rudenī darbnīcām ir jābūt gatavām. Aprikojums un iekārtas jau ir piegādātas un glabājas noliktavā līdz brīdim, kad tiks pārbūvēta pati ēka." Direktors ir pārliecināts, ka veiktie uzlabojumi Liepājas Jūrniecības koledžas mācību vidē piesaistīs vairāk studēt gribētāju, kā arī nodrošinās programmas mācību priekšmetu un iegūstamo praktisko iemaņu atbilstību starptautisko jūrnieku profesionālās sagatavošanas standartu prasībām un ļaus sagatavot augsti kvalificētu darbaspēku jūrniecības un transporta nozarei. ■

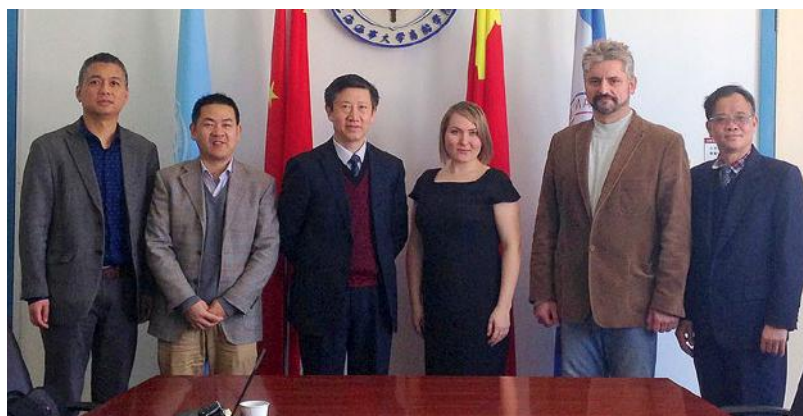
Indra Grase

Turpinās sadarbība ar Šanhajas Jūras universitāti

Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova atgriezušies no Ķīnas, kur viesojās Šanhajas Jūras universitātē un tikās ar šīs mācību iestādes vadību, lai apspriestu turpmākās sadarbības iespējas un papildinātu pieredzi mācību iestādes vadībā, attīstībā, kā arī kvalitātes sistēmas ieviešanā un uzturēšanā.

Koledžas direktors V. Dreimanis pastāstīja, ka katrs Šanhajas Jūras universitātes apmeklējums ir solis tuvāk dziļākai un strukturētākai sadarbībai starp abām mācību iestādēm. "Protams, mēs pārrunājam arī nianšes, lai saprastu, cik lielā mērā varam īstenot ieceri par koledžas studentu apmācību Ķīnā," sacīja V. Dreimanis. "Šanhajas Jūras universitāte spēj nodrošināt mācības angļu valodā pilnā apmērā. Par to mēs pārliecinājamies, piedaloties lekcijās, kas paredzētas ārzemju studentiem, kā arī sarunājoties ar pašiem studentiem. Vizītes laikā lielu vērību pievēršam Šanhajas Jūras universitātes materiāli tehniskajam nodrošinājumam." Koledžas pārstāvji apmeklēja universitātei piederošo sausravas kuģi, kurš speciāli aprīkots, lai nodrošinātu topošo jūras virsnienu kvalitatīvu apmācību. "Mums bija iespēja apskatīt laboratorijas un treniņtelpas, kur ne tikai virtuāli, bet arī praktiski notiek topošo jūrsnienu apmācība. Tur studentiem jāveic reālas darbības ar reāliem instrumentiem, protams, izmantojot datorizētu vadību. Ķīnā pievērš lielu uzmanību izglītības sistēmas uzlabošanai tieši materiāli tehniskā nodrošinājuma ziņā. Patīkami bija redzēt, ka arī jūrnieceībai tiek pievērsta tik liela uzmanība," secina V. Dreimanis.

Vizītes laikā koledžas amatpersonas iepazīna ķīniešu pieredzi kvalitātes pārvaldības sistēmas ieviešanas jautājumos. Liepājas Jūrnieceības koledža plāno iegūt ISO 9001 kvalitātes pārvaldības sistēmas sertifikātu, kas apliecinātu, ka koledža savu darbu veic atbilstoši starptautiski atzītam kvalitātes vadības standartam. "Tas ir svarīgi, šis sertifikāts apliecinātu, ka mācību iestāde var nodrošināt pakalpojumu kvalitāti atbilstoši



starptautiskajām prasībām," norāda V. Dreimanis.

Šanhajas Jūras universitāte saredzot vairākas iespējas sadarbībai ar Liepājas Jūrnieceības koledžu. "Pirmkārt, tā varētu būt koledžas studentu apmācība šajā universitātē. Otrkārt, lai Ķīnas pasniedzēji iegūtu profesora statusu, viņiem nepieciešams iziet pusgadu ilgu praksi kādā ārzemju mācību iestādē, lasot lekcijas svešvalodā, parasti angļu valodā. Sakarā ar to Šanhajas Jūras universitāte apsver iespēju sūtīt pie mums savus pasniedzējus konkrētu kursu vadīšanai," stāsta V. Dreimanis. "Mums tās ir gan patīkamas ziņas, gan neliels uztraukums, jo dažām lekcijām būs jānotiek angļu valodā. Mūsu studenti angļu valodas eksāmenā parāda labas zināšanas, bet vai tās ir pietiekamas, lai mācītos angļu valodā?" retoriski jautā direktors. "Taču mūsu studenti piedalās "Erasmus+" apmaiņas programmās, vairākus mēnešus pavadot gan Portugālē, gan Maltā, gan arī Lietuvas Jūras akadēmijā, kas ir mūsu lielākais sadarbības partneris tieši teorētisko kursu pasniegšanā, līdz ar to uztraukumam nevajadzētu

būt tik lielam," saka V. Dreimanis un piebilst, ka šīs sadarbības posms ir noslēdzies ar labiem rezultātiem.

Liepājas Jūrnieceības koledža 2015. gadā parakstīja sadarbības līgumu ar Ķīnas Šanhajas Jūras universitāti. Savukārt 2016. gadā tika saņemts "Erasmus+" programmas finansējums un noslēgts līgums par personāla apmaiņu starp abām mācību iestādēm.

Projekts ilga divus gadus. Šai laikā notika divi Liepājas Jūrnieceības koledžas pārstāvju braucieni uz Šanhajas Jūras universitāti un vienu reizi Šanhajas pārstāvji viesojās Liepājā. Tika veikta programmu un infrastruktūras analīze, organizētas darbinieku diskusijas un apmācība, lasītas vieslekcijas abās mācību iestādēs.

Izvērtējušas projekta rezultātus, abas mācību iestādes plāno turpināt sadarbību. 2018. gadā paredzēta vēl viena Šanhajas Jūras universitātes pārstāvju vizīte koledžā. Vairāk informācijas par projektu šeit: <http://ljk.lv/projekti>. ■

Indra Grase

Prāmis "Stena Germanica" jau darbojas ar metanolu.



Metanols ir gatavs lietošanai par kuģu degvielu

Gatavojoties Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) noteiktajiem sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā, kas stāsies spēkā 2020. gadā, kuģniecības nozare apsver vairākus risinājumus sēra satura samazināšanai, tostarp arī jūras gāzeļu (MGO) un izplūdes gāzu attīrīšanas iespējas – skruberus, kad kaitīgās gāzes tiek novadītas šķidrumā. Lai gan daži eksperti uzskata, ka skruberi ir labs risinājums, tomēr nozares pārstāvji pauž bažas par šā risinājuma izmaksām.

Metanola institūta vadītājs Singapūrā Kriss Četertons, domājot par risinājumiem, aicina kuģniecības nozari pievērst uzmanību iespējai izmantot metanolu. Viņš uzsver, ka pagaidām šī iespēja tiek izskatīta vismazāk, lai

gan tieši tā sola ilgtspējīgu attīstību, jo metanols jau tagad ir gatavs izmantošanai par kuģu degvielu, nemaz nerunājot par to, kāda varētu būt tā loma pēc 2020. gada.

Zinātnieks apgalvo, ka ir maz tehnisku izaicinājumu un šķēršļu, kas varētu kavēt jaunbūvējamo un pārbūvējamo kuģu pielāgošanu metanola izmantošanai, noteikti mazāk, nekā sašķidrinātas dabasgāzes ieviešanas gadījumā.

"Jāņem vērā arī tas, ka metanola kā kuģu degvielas izmantošanas izmaksas būtu ievērojami zemākas salīdzinājumā ar sašķidrināto dabasgāzi," uzskata Kriss Četertons. "Esam apņēmīgi, ka kuģu pārbūvēšana metanola izmantošanai būtu par 75

procentiem lētāka, salīdzinot ar SEG. Esmu pārliecināts, ka metanols atbildīs visām prasībām par SOx, NOx un PM emisiju samazināšanu un galu galā tā būs nākotnes kuģošana bez oglekļa, kas ļaus sasniegt Parīzes nolīgumā izvirzītās prasības kuģošanas nozarei. Ir veikti vairāki pētījumi par metanola piemērotību kuģu degvielai, un secināts, ka nozarē nav šķēršļu, lai to pieņemtu."

Atsaucoties uz tirgus pētījumiem, Kriss Četertons puda viedokli, ka metanola pieprasījums pasaulē palielināsies no 49 miljoniem tonnu 2010. gadā līdz 95 miljoniem tonnu 2021. gadā. Pēc viņa teiktā, tas ir ideāli piemērots šajiem jūras maršrutiem, piekrastes un iekšzemes kuģiem. ■

Dānijas karogs audzē muskuļus

Dānijas valdības centieni nodrošināt pievilcīgus noteikumus jūrniecības nozarei dod pozitīvus rezultātus: Dānijas karogs ir piedzīvojis pagrieziena punktu, un bruto tilpība Dānijas kuģu reģistrā pirmo reizi pēc ilgiem gadiem pārsniegusi 20 miljonus BT.

Viens no realizētajiem kuģošanas politikas piemēriem, kas devis labus rezultātus, ir Dānijas reģistrā iekļauto kuģu reģistrācijas maksas atcelšana, par ko Dānijas parlaments pieņēma lēmumu 2018. gada sākumā.



"Rezultāti, ko tagad redzam, ir pierādījums tam, ka Dānija ir pievilcīga karoga valsts. Mēs turpināsim strādāt, lai nodrošinātu vēl labvēlīgākus apstākļus, jo spēcīgs Dānijas karogs

dod labumu visai Dānijai," uzsvēra Dānijas rūpniecības, biznesa un finanšu lietu ministrs Briāns Mikkelsen. "Turklāt šis ir labs piemērs tam, kā Dānija savā labā izmanto brīvās tirdzniecības iespējas. Pasaules tirdzniecība kāpina aktivitāti kuģošanas kompānijās, un tas, ka arvien vairāk pasaules kompāniju sava biznesa aktivitātes celšanai izvēlas Dāniju kā finanšu ieguldīšanas centru, Dānijai dod ekonomisko labumu."

Pašlaik Dānijai ir 12. lielākais kuģu reģistrs pasaulē. ■

Pētījums brīdina par iespējamo apdraudējumu Arktikas zīdītājiem

Viktorijas Universitātes pētījums liecina, ka kuģu ātruma ierobežojums varētu samazināt kuģu radīto trokšņu līmeni Arktikas ūdeņos, kas palīdzētu aizsargāt zīdītājus.



"Arktiskās jūras zīdītāji līdz šim ir atradušies klusā vidē, kur tos nav traucējušas skaņas un vibrācijas, bet kuģu satiksmes palielināšanās, visticamāk, varētu ietekmēt viņu sociālo uzvedību, vairošanos un ilgtermiņa izdzīvošanu," jaunajā pētījumā uzsver Viktorijas Universitātes jūras biologs un pētījuma vadītājs Lorens Makvinijs.

Pētījuma secinājumos teikts, ka vajadzētu veikt piesardzības pasākumus, lai mazinātu kuģu satiksmes negatīvās sekas Arktikā, piemēram, troksni un vibrācijas, kas varētu pievienoties jau tai negatīvajai ietekmei, kas notiek klimata pārmaiņu dēļ.

"D-Fence™" sistēma palīdz mazināt dronu radīto apdraudējumu kuģošanas nozarei

Kuģošanas bizness pauž arvien lielākas bažas par draudiem, ko kuģošanas drošībai un drošībai kopumā rada droni. Tiek lēsts, ka līdz 2020. gadam dronu skaits sasniegs 12 miljonus, tie būs arvien modernāki, vispusīgāk izmantojami, palielināsies to darbības diapazons un krāvesība, bet cena attiecīgi samazināsies.

Bezpilota lidaparātus teroristi var izmantot, lai pārvietotu sprāgstvielas, un tas jau ir dokumentēts fakts, tāpēc kuģošanas nozare pauž bažas, ka teroristi šādi varētu nogādāt sprāgstvielas uz naftas vai gāzes tankkuģiem. Kuģi ostās, enkurvietās un piekrastes maršrutos ir potenciāla ēsma, un neviens nevar zināt, vai un kad varētu notikt uzbrukums, nemaz nerunājot par iespēju novērst draudus. ISPS kodeksa A daļas 1.3.3. punkts paredz: lai novērstu neatļautu ieroču vai sprāgstvielu nokļūšanu uz kuģiem, kuģu drošības plānos jāparedz pretpasākumi, lai pasargātu tos no šādiem draudiem. Problēma vien tā, ka līdz šim draudi, ko varētu radīt droni, nav īsti apsvērti.



Reaģējot uz šo jauno draudu iespējamību, "Martek Marine" ir izstrādājusi "D-Fence™" novērošanas sistēmu, kas atpazīst un identificē komerciālos dronus 20 km attālumā, nosakot drona ātrumu un pozīciju, bet pieaugošs trauksmes signāls reālajā laikā ļauj savlaicīgi novērtēt iespējamus draudus. Sistēma ļauj ap kuģi izveidot 500 m elektronisku "atgrūšanas zonu". Ja drons tuvojas šai aizlieguma zonai, tā vadības un video signāls tiek pārtraukts, liekot aparātam atgriezties pie operatora. Jaunā "Martek" sistēma ir guvusi lielu atsaucību kuģošanas biznesa vidē. "D-Fence™" ir liels sasniegums, kas palīdzēs mazināt draudus un aizsargāt globālo kuģošanu.

Kiberaizsardzība jūrā: padomā, pirms noklikšķini!

Kompānija "DNV GL", kas sniedz pakalpojumus globālās drošības un kibersdrošības jautājumos un riska pārvaldīšanā uzņēmumos, kuri nodrošina klasifikācijas pakalpojumus un neatkarīgu ekspertu konsultācijas, lai palīdzētu padarīt pasauli drošāku, gudrāku un zaļāku, ir izveidojusi video materiālu, kura mērķis ir palielināt izpratni par kiberriskiem un to, kā tie var ietekmēt kuģu darbību. Hakeru uzbrukumi kļūst arvien izsmalcinātāki, tāpēc nereti ir jau par vēlu, kad saprotam, ka kaut kas ir nogājis greizi. Tāpēc kibersdrošībai jāklūst par domāšanas veidu.



"DNV GL" iesaka:

- ✓ Padomā, pirms noklikšķini!
- ✓ Izpēti visu, kas saistīts ar e-pastu un tā pielikumiem!
- ✓ Pārlicinies, vai ārējie diskdziņi un USB ir tīri!
- ✓ Ņem vērā, ka trešās personas var piekļūt tavām sistēmām vai datiem!
- ✓ Aizsargā savas paroles!
- ✓ Nekad nepiesaisti personiskos datus kuģa aizsargsistēmām!
- ✓ Nekad neizmanto ārējo Wi-Fi, uzņēmuma e-pastus vai lejupielādes, ja tikls nav drošs!
- ✓ Uzzini, kā dublēt un atjaunot drošības sistēmas jūsu kuģim!
- ✓ Vienmēr ziņo par kļūdām!
- ✓ Izglītojies par kiberriskiem!

Norvēģija fjordos nosaka emisiju nulles līmeni

"Norvēģija, pamatojoties uz stabiliem politiskajiem lēmumiem par nulles emisijas prasībām, jau sen ir pasaules līdere šajā ziņā. Tagad tā mērķtiecīgi virzās uz priekšu *zaļās* jūras virzienā. Nacionālajā līmenī tas nozīmē, ka daudzi tūristu kuģi būs spiesti ievērot prasības par atkritumu apsaimniekošanu, ievērojami samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un samazināt gaisa piesārņojumu. Tagad pirmo reizi pasaules kuģošanas praksē, kuģojot fjordos,



būs jāievēro nulles emisiju līmenis," saka Vides aizsardzības fonda ZERO vadītājs Mariuss Holms. "Šim

lēmumam būs liela nozīme nozarē, Norvēģijas fjordos notiks tāda kā "elektriskā revolūcija", jo tuvāko gadu laikā vairāk nekā 60 prāmju pāries uz elektrodzinējiem."

Viens no Norvēģijas kuģošanas operatoriem "Havila Holding AS" uzskata, ka 2021. gadā tiks atklāts pirmais piekrastes maršruts starp Bergenu un Kirkenesu, kur satiksmi nodrošinās prāmji bez emisijām, un kompānija tam būs pilnībā gatava.■

"Greenpeace" brīdina par pasaulē pirmo peldošo kodolelektrostaciju Arktikā

Pasaulē pirmā peldošā kodolelektrostacija "Akademik Lomonosov" 30. aprīļa rītā izbrauca no Sanktpēterburgas un tālāk caur Igaunijas, Dānijas, Zviedrijas un Norvēģijas ūdeņiem devās uz Murmansku.



Pateicoties Baltijas valstu spiedienam un "Greenpeace" organizētajai kampaņai, Krievijas valsts kontrolē esošais kodolenerģijas gigants "Rosatom", kuram pieder peldošā kodolelektrostacija, 2017. gada 21. jūlijā pieņēma lēmumu pārcelt iekraušanas un pārbaudes operācijas uz Murmansku.

"Pārbaudīt kodolreaktoru tādā blīvi apdzīvotā vietā kā Sanktpēterburgas centrs, ir bezatbildīgi, taču arī šo operāciju pārcelšana tālāk no jauzu acīm negarantē drošību. Kodolreaktori, kas centrējas ap Murmanskas ostu, radīs draudus trauslajai videi, kura jau tā ir pakļauta milzīgam klimata pārmaiņu spiedienam," teica



"Greenpeace" kodolenerģētikas eksperts Centrālajā un Austrumeiropā Jans Haverkampš.

"Akademik Lomonosov", kas ir pirmā no plānotajām peldošajām kodolspēkstacijām, Murmanskā tiks uzpildīta, pārbaudīta un 2019. gadā veiks 5000 kilometru garu ceļu pa Ziemeļu Ledus okeānu uz Peveku Čukotkas autonomajā apgabalā.

Saskaņā ar Krievijas plašsaziņas līdzekļu informāciju kompānija "Rosatom" plāno masveidā ražot peldošos kodolreaktorus, un Krievija jau risina sarunas ar potenciālajiem pircējiem Āfrikā, Latīņamerikā un Dienvidaustrumāzijā. Ir ziņas, ka 15 valstis, tostarp Ķīna, Alžīrija, Indonēzija, Malaizija un Argentīna, jau ir izrādījušas interesi par peldošo kodolspēkstaciju nomāšanu.■

Tiek zaudēta pasaules bioloģiskā daudzveidība

Svonsi Universitāte (Swansea University, SU) Apvienotajā Karalistē ir zinātniskās pētniecības universitāte, kas kopš 1920. gada nopietni veido zinātnisko darbību, lieliski to saskaņojot ar vispārīzglītojošo studiju programmām. Kopš 2014. gada SU attīstības programmas ietvaros ir uzsākts viens no pieciem vērīgākajiem pētniecības projektiem, kura mērķis ir veicināt ekonomikas izaugsmi, saskaņojot to ar ilgtspējīgu vides attīstību.

Viens no pētījumu virzieniem ir pasaules bioloģiskās daudzveidības izpēte, apzinot iespējamus riskus un apdraudējumus. Pētījuma rezultāti Indonēzijas arhipelāgā, kas veido nozīmīgu daļu no tā dēvētā Korāļu trijstūra Klusajā okeānā, parādīja, ka arvien pieaug draudi zaudēt esošos jūras resursus. Līdz pat 90% no slavenajiem Indonēzijas biotopiem, ko veido jūras augi un kas ir viens no galvenajiem jūras iemītņu iztikas avotiem, pēdējo piecu gadu laikā ir plaši bojāti un degradēti.

Pamatojoties uz pētījumiem, zinātnieki apspriež iespējamus risinājumus, kā atveseļot šo produktīvo ekosistēmu, tostarp izvērtē cilvēku rīcību. Piemēram, nelielo salu arhipelāgā Indonēzijas austrumos jūras augus un dzīvniekus apdraud lauksaimniecībā izmantoto ķīmisko vielu iepilūšana okeānā. SU pētījums pirmo reizi zinātniski pierāda, ka bioloģiskā daudzveidība plašā un pasaules kopējai ekosistēmai tik svarīgā teritorijā strauji zaudē galvenos jūras resursus.

Indonēzijas Hasanudinānas Universitātes profesore Rohani Ambo-Rape, kura Indonēzijā vada zinātniskās pētniecības darbus, atzīst, ka vides apstākļu maiņas galvenais iemesls ir piekrastes nepārdomāta attīstība, zemes meliorācija un mežu izciršana, kā arī pārzveja un vides lielais piesārņojums ar atkritumiem.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2013.–2018.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	11 885,3	13 116,8	13 393,7	12 210,1	12 401,5	13 454,4	8,5
ķīmiskās beramkravas	966,6	1 411,1	1 586,0	1 713,4	1 424,3	1 167,6	-18,0
ogles	7 807,7	8 479,7	8 676,9	7 006,5	7 365,2	8 269,6	12,3
koksnes šķelda	554,4	316,4	357,3	348,2	380,4	508,1	33,6
Lejamkravas	4 506,5	6 194,6	6 582,9	5 443,9	3 602,1	2 586,6	-28,2
naftas produkti	4 463,7	6 161,3	6 528,7	5 414,0	3 555,0	2 555,0	-28,1
Ģenerālkravas	3 878,5	4 153,0	3 732,9	3 576,1	3 986,5	4 843,5	21,5
konteineri	2 231,3	2 316,5	2 256,2	2 246,1	2 566,7	2 404,1	-6,3
skaitis TEU	216 316	218 135	208 950	215 496	245 161	225 862	-7,9
Roll on/Roll of	347,9	352,0	141,7	148,3	224,4	297,5	32,6
skaitis	62 957	62 847	36 736	37 051	48 042	51 653	7,5
koksne	1 208,6	1 248,3	1 136,6	1 064,3	957,4	1 508,7	57,6
tūkst. m³	1 465,4	1 504,6	1 413,0	1 275,3	1 130,5	1 763,2	56,0
melnie metāli un tā izstrādājumi	55,8	185,5	152,4	91,9	173,3	198,3	14,4
Kravas kopā	20 270,3	23 464,4	23 709,5	21 230,1	19 990,1	20 884,5	4,5

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2013.–2018.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	6 588,8	5 686,3	3 933,5	2 775,3	4 843,4	3 449,6	-28,8
ķīmiskās beramkravas	711,2	1 233,8	141,9	197,3	171,1	325,6	90,3
ogles	4 959,2	4 246,5	3 306,9	1 644,7	3 463,6	2 118,5	-38,8
koksnes šķelda	68,0	68,3	62,4	78,3	93,4	82,5	-11,7
Lejamkravas	10 608,6	10 330,0	9 620,9	7 303,5	7 292,3	6 558,9	-10,1
naftas produkti	10 280,2	9 898,2	9 210,3	6 899,0	6 937,2	6 132,9	-11,6
Ģenerālkravas	1 357,1	1 357,7	1 272,1	1 393,7	1 443,2	1 571,5	8,9
konteineri	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	19,9	100,0
skaitis TEU	0,0	0,0	322,0	0,0	0,0	2 112,0	100,0
Roll on/Roll of	1 089,8	1 051,8	1 021,8	1 134,3	1 202,9	1 305,9	8,6
skaitis	40 078	39 562	34 691	44 513	46 928	45 716	-2,6
kokmateriāli	233,8	266,9	235,5	255,5	232,0	241,4	4,1
tūkst. m³	286,1	290,8	260,8	282,8	254,6	269,0	5,7
melnie metāli un tā izstrādājumi	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	18 554,5	17 374,0	14 826,5	11 472,5	13 578,9	11 580,0	-14,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2013.–2018.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	1 434,4	1 960,4	1 963,0	2 187,0	2 682,6	3 322,0	23,8
labība un tās produkti	904,6	1 437,3	1 419,9	1 398,4	1 227,2	1 863,1	51,8
koksnes šķelda	108,2	46,0	39,9	153,3	157,1	116,2	-26,0
celtniecības materiāli	308,9	327,2	297,2	341,1	395,8	16,0	-95,6
Lejamkravas	254,7	246,9	211,4	238,2	292,8	281,4	-3,9
jēlnafts	88,3	86,1	33,3	36,4	19,4	26,0	34,0
naftas produkti	113,2	120,4	149,0	166,8	239,2	210,1	-12,2
Ģenerālkravas	1 087,9	769,9	896,6	598,7	699,1	807,3	15,5
konteineri	24,1	23,3	21,1	20,7	35,2	27,7	-21,3
skaitis TEU	2 966	2 176	1 876	1 168	2 504	1 925	-23,1
Roll on/Roll of	419,0	456,1	406,9	304,7	353,4	442,5	25,2
skaitis	18 760	20 938	21 595	18 208	21 619	24 799	14,7
koksne	319,5	263,7	330,9	190,9	262,3	294,5	12,3
tūkst. m³	351,1	293,0	359,9	209,1	303,3	302,5	-0,3
melnie metāli un tā izstrādājumi	182,4	0,0	118,1	43,7	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	2 777,0	2 977,2	3 071,1	3 023,9	3 674,5	4 410,7	20,0

Satiksmes ministrijas informācija



Gudri rēķināties ar realitāti, nevis nevajadzīgi klaigāt

Pagājis gads, kopš ANSIS ZELTIŅŠ stājies Rīgas brīvostas pārvaldnieka amatā, un jautāts, kas gada laikā mainījies viņa dzīvē, tūlīt atbild, ka laika fiziski ir kļuvis mazāk. No vienas puses, gribētos aptvert visu, bet tad saproti, ka tam, iespējams, nav nekādas jēgas. Tomēr Ansis joprojām atrod laiku, lai piedalītos Latvijas Jūras akadēmijas eksāmenu komisijas darbā, un priecājas, ka līdz ar jaunās rektores ievēlēšanu akadēmija varētu piedzīvot pozitīvas pārmaiņas, kuras visi tik ilgi gaidījuši. “Nodegušas vairākas buntas nervu šūnu, kas pirms tam kādu laiku tik intensīvi nebija degušas,” saka Ansis Zeltiņš un vēl piebilst, ka cilvēks jau pēc savas dabas ir nedaudz mazohists, tāpēc šāda nervu šūnu dedzināšana nav nekas ārkārtējs vai pārsteidzošs. “Patiesībā līdz šim visvairāk enerģijas un nervu prasījis Krievu salas projekts, kas paņem vairāk, nekā es vēlētos,” atzīst Rīgas brīvostas pārvaldnieks.

– Ja jau piesauci Krievu salu, tad ar to arī sāksim sarunu par Rīgas ostu. Tātad Krievu sala ir gadsimta projekts, vismaz Rīgas ostas kontekstā noteikti.

– Krievu salas projekts turpinās un, kā plānots, šogad tiks pabeigts. Projekts nav vienkāršs arī tāpēc, ka tas saistīts ar gadu gaitā samilzušām problēmām, tai skaitā ar Eiropas finansējumu un tām negācijām, kas kā astes diemžēl velkas līdzī. Visvairāk satraukti ir apkaimes iedzīvotāji, kuri nezina, kas un kā būs, kad terminālis sāks darboties. Šeit taču būs ogles, tātad nenovēršami arī ogļu putekļi, kas ir nepareizi un slikti! Otrs jautājums, kas tiek cīlāts: kāpēc vispār tāds Krievu salas terminālis bija jābūvē un šāds projekts jāattīsta, ja ogles nākotnē, visticamāk, vairs nebūs un uz Rīgas ostu nenāks? Taču, ja paskatāmies uz Krievu salas projektu kopumā, tas pašlaik ir viens no lielākajiem un modernākajiem Baltijas jūras reģionā, un arī Rīgas ostai tas ir lielākais projekts – pirmo reizi ostas jaunāko laiku vēsturē pilnīgi no jauna tiek būvēta ostas teritorija un veidota visa infrastruktūra. Jau neskaitāmas reizes esmu publiski atkārtojis, ka, lai gan termināļa darbība ir fokusēta uz ogļu pārkraušanu, izveidotā ostas teritorija nekādā ziņā nav pielauļta tikai ogļu apstrādei. Daudzas lietas plūst un mainās, neviens šodien nevar droši pateikt, ka pēc desmit gadiem Rīgas ostā būs ogles, taču, ja arī ogles nebūs, šī teritorija ir un paliek moderna osta, kas piemērota jebkura veida kravu apstrādei. Ja runājam par šā brīža problēmām, tad tie ir termiņi, kas savilkušies kā negaisa mākoņi. Laiks bija desmit gadu, bet, kā jau tas nereti notiek, pēdējie darbi, vienalga, notiek sprīngtajā gala termiņā. Tas, kas piekrit Eiropas finansējuma apgūšanai, ir pabeigts un uzbūvēts, bet, lai infrastruktūras objekts līdz galam tiktu realizēts un jaunais mehānisms sāktu darboties, bija nepieciešamas lietas, ko no saviem līdzekļiem finansēja ostas pārvalde. Tagad var teikt, ka ar nākamo gadu terminālis sāks darboties.

– Vai arī tie termināļi, kuri no labā krasta darbību pārceļ uz Krievu salu, dara visu un laikā, lai tiktu ievēroti plānotie termiņi?

– Kompānija “Strek” Krievu salā būvē specifiskus, viņu darbībai nepieciešamus objektus ar specifiskām iekārtām, savukārt Rīgas centrālajam terminālim tehnoloģija ir vienkāršāka. Lielākais būvējamais objekts Krievu salā pašlaik ir 23 metrus augstā siena, kas aizturēs vēju un neļaus izplatīties ogļu putekļiem. Rīgas brīvostas pārvaldei bija nepieciešams 77 miljonu eiro liels kredīts iepriekšējo kredītu pārfinansēšanai un Krievu salas projekta pabeigšanai, un tieši tas radīja stresu, jo pēc banku satricinājumiem tās ļoti piesardzīgi izvērtēja savu kredītesānas politiku.

– Un tas attiecās arī uz tik lielu spēlētāju kā Rīgas brīvostas pārvaldi?

– Jā, tai skaitā. Nekas labs tas nebija, bet rezultāts tomēr pozitīvs: ir nepieciešamais finansējums, būvdarbi notiek, tagad galvenais, lai nāktu kravas. Neskatoties uz sarežģīto situāciju banku sektorā šī gada pavasarī, kas sakrita ar Rīgas brīvostas pārvaldes izsludināto konkursu investīciju piesaistei, refinansēšana ir realizējusies veiksmīgi. Esam veiksmīgi piesaistījuši finanšu līdzekļus, vienojoties ar bankām par izdevīgiem kredīta nosacījumiem, nodrošinot finansiāli stabilu un pārskatāmu darbu nākotnē.

– Projektā ieguldīta milzu nauda, un ostas pārvalde, protams, sagaida, ka ieguldījumi nebūs veltīgi un atmaksāsies. Vai šāda pārliecība vispār ir?

– Ar ogļēm iet kā pa vilniem. Pagājušais gads bija it kā tendēts uz pesimistisku prognozi, ka labi nebūs un ogles beigsies. Un arī gada sākums nevēstīja neko labu, bet jāteic, ka viss tomēr nav tik slikti, kā tika prognozēts, un pašlaik ogļu kravu apjoms, kas nāk uz Latviju, ir tuvu maksimumam, ko var apstrādāt, ņemot vērā dzelzceļa vagonu, izkraušanas un kravu laukumu kapacitāti, kas pašlaik ir maksimāli noslogoti, jo no vagonu izkraušanas līdz ogļu iekraušanai kuģos paiet zināms laiks. Tomēr šis darbs un plānošana jau ir termināju ziņā. Pašlaik vēl zināmas problēmas ir ar *panamax* un *capsize* kuģu uzkrāšanu līdz maksimumam esošajās labā krasta pietātnēs, un tas nozīmē, ka kuģi tiek pārtauvoti, pēc tam ar baržām

tiek pievestas ogles, kas prasa gan laiku, gan rada papildu izdevumus, bet Krievu salas termināli nebūs vajadzīgas šādas manipulācijas, jo kuģis tiks piekrauts vienviet, kas atvieglos kuģu loģistiku un kravu apstrādes tempus. Arī Krievu salas termināļa kravu laukumi ir pietiekami, lai izturētu šo lielo slodzi.

– Bija laiks, kad Rīgas osta savās prezentācijās akcentēja brīvās teritorijas.

– Taisnība, bija laiks, kad pati zeme ostā tika uzskatīta par lielāko vērtību un maldīgi domāja, ka jau šis fakts vien būs tik pievilcīgs un nozīmīgs, lai investori no Ķīnas vai citām valstīm skrietu šurp attīstīt savus projektus. Diemžēl tā nav un nebūs, mūsu plavas tāpat vien nevienu neinteresē. Jautājums ir, kā ostas pārvalde šīs teritorijas spē sakārtot, labiekārtot un attīstīt jau kā pievilcīgu projektu. Tagad ostas filozofija vērsta uz to, ka ostas zeme pati par sevi nav īpaša vērtība, daudz svarīgāk, kas un kā uz šīs zemes notiek, ko tur var darīt un ko var piedāvāt iespējamajiem investoriem.

– Piemēram, ko varētu pasākt ostai piederošajās slavenajās Spilves plavās?

– Pašlaik Spilves plavas ir liela un juridiski nesakārtota teritorija, tieši tāda pati, kā jebkura liela plava Ķī-

UZZIŅAI

Noslēdzies Rīgas brīvostas pārvaldes atklātais konkurss par kredītfinansējuma piesaisti 77 miljonu eiro apmērā projektam “Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra”. Par uzvarētājiem konkursā tika atzītas “OP Corporate Bank” un AS “SEB banka”, kuras piedāvāja visizdevīgākos kredīta nosacījumus.

nā – 300 hektāru nekā. Jautājums, ko tur var darīt? Ostas pārvalde Spilves plavās veic ģeoloģisko izpēti, tad apkoposim visus datus par zemes robežām un apgrūtinājumiem, un tad, ieguldot nelielu naudiņu, izveidosim perspektīvās attīstības konceptu, kā šī teritorija nākotnē varētu attīstīties. Tikai tādā veidā mēs to varam piedāvāt kādam interesentam.

▶▶▶ 27. lpp.

– Bet saki, lūdzu, kas tad visus iepriekšējos divdesmit septiņus neatkarības gadus Spilves pļavu sakarā tika darīts, kāda bija vīzija?

– Jautājums nav par vīziju, bet gan akcentu maiņu, jo tagad mēs uz brīvajām teritorijām vairs neskatāmies kā uz lielāko vērtību un argumentu sarunās ar investoriem, bet gan kā uz iespēju jau sakārtotā vidē piesaistīt uzņēmējdarbību. Un tā jau ir domāšanas maiņa. Lai gan mūsu ģeogrāfiskajam stāvoklim ir savi plusi, mēs tomēr neesam Singapūra, un ar to jārēķinās. Šobrīd nav nekāda pamata domāt, ka ostas aktivitātēm un plāniem nepietiktu teritorijas. Visu



pietiek. Kad tiks izbūvēts Tvaika ielas pārvads uz Kundziņsalu, tad varēsim teikt, ka sakārtota arī transporta kustība no un uz ostu, kas pašlaik diezgan lielā mērā ir apgrūtināta, jo esošie ceļi nekad nav bijuši paredzēti šādam transportam un tādi pārvadājumu intensitātei.

Bolderāja varētu būt trešais ostas attīstības centrs, tam ir visi priekšnosacījumi, piedevām degradētā teritorija prasa civilizētu sakārtošanu, protams, neiznīcinot vēsturisko Komētforta mantojumu.

Arī pasažieri Rīgas ostai ir svarīgi, bet tas nav un nebūs pašas ostas tālākās attīstības stūrakmens. Lai gan Rīga no kruiža kuģu ienākšanas ir ieguvēja, jo pilsētu apmeklē tūristi un lielie kruiža kuģi piedod pilsētai zināmu šarmu, esam aprēķinājuši, ka esošā teritorija gadā var uzņemt maksimāli līdz simt piecdesmit kruiža kuģiem, un vairāk kruižnieku mums nemaz nevajag. Pašlaik droši tuvojamiem maģiskajam skaitam – simt kruiža kuģu ienācienu Rīgas ostā gadā.

– Tas, par ko esam runājuši, droši vien atspoguļojas jaunajā ostas attīstības plānā?

– Tiešām, pie ostas attīstības plāna mēs ļoti intensīvi strādājam, un viens no svarīgākajiem akcentiem noteikti ir ražotņu izveide ostā, jo ražošana sasaistē ar kravu loģistiku un ostas darbību rada stabilitāti pārvaldījumos. Tā konteinerkravu plūsma, kas šobrīd nāk caur Rīgu, rīt tikpat labi var pagriezties citā virzienā, bet tad, ja šeit ir ražošana vai noliktavas, kur notiek kravu komplektēšana, ir daudz drošāk, ka konteinerkravu plūsma būs prognozējama un stabila. Tikai labs terminālis nav arguments, un pati osta kravu plūsmas maz var ietekmēt. Nav pamata orientēties uz vietējo patēriņu, kas varētu nodrošināt kravu apjoma pieaugumu. Jāņem vērā arī tas, ka Rīgas osta atrodas līcī, nost no jūras ceļa, kas nozīmē astoņu stundu gājienu uz ostu un astoņu stundu gājienu atpakaļ, un tas ir gan laiks, gan izmaksas. Miljons konteineru ir tas apjoms, ko Rīgas osta varētu apstrādāt, un pašlaik mums ir gandrīz puse no šā apjoma. Miljons attiecībā uz ostas iespējām varbūt arī nav tik daudz,



objektīvi savelkot un matemātiski aprēķinot, esošos ostas kravu apjomus varētu izlaist caur pāris termināļiem, tomēr tā, protams, var filozofēt tikai tukšā vietā, bet mums jāņem vērā vairāk nekā astoņsimt gadu ilga vēsture, tāpēc šajā ziņā grūti būtu ko mainīt.

– Nav jau viegli uzturēt ostas infrastruktūru piecpadsmit kilometru garumā.

– Protams, piecpadsmit kilometru infrastruktūras uzturēšana prasa lielas izmaksas: izbūvēt, uzturēt, rakt un atjaunot dziļumus, piestātnes un navigācijas zīmes. Tieši tāpēc, domājot par nākotni, mēs ļoti izvērtēsim ostas teritoriju, kur, cik un kāpēc ieguldīt. No uzņēmēju viedokļa katra viņiem piederoša vieta šķiet pati svarīgākā, bet patiesībā ne vienmēr tā tas ir ostas kontekstā. Tā kā ostai pašai ir jāatrod finansējums un no

malas neviens neko nedod, finansējuma izlietojumam ir jābūt maksimāli efektīvam, lai nodrošinātu konkurētspējīgu vidi uzņēmējiem un preti saņemtu pieaugošus kravu apjomus, tātad naudu tālākai attīstībai.

– Kādus akcentus esat salikuši ostas tālākai attīstībai?

– Pašlaik no ostas reālas darbības viedokļa Andrejsalas vidus varētu būt ostas darbības robežšķirtne. Virzienā uz Vanšu tiltu varētu būt pasažieri un ro-ro kravas, bet, protams, visam jānotiek saistībā ar pilsētas attīstību.

Kundziņsalu uzskatām par perspektīvu ostas tālākās darbības un attīstības rajonu, kur veidojas tāds kā loģistikas centrs: konteineri, noliktavas, arī jaunubūvētie termināļi un citi jauni projekti, kas vēl ir procesā. Vēl labāk būtu, ja šeit attīstītos arī kāda ražošana, jo vietas tam visam

bet attiecībā uz krasta un pievedceļu loģistiku tas ir daudz.

Ja runājam par iekšējo konkurenci, tad, godīgi sakot, Latvija ir pārāk maza, lai, piemēram, sadarbībā ar Ķīnu mēs iekšēji sāktu dalīt interešu zonas. Lai gan Rīgas osta un Ventspils osta strādā uz vienu un to pašu kravu plūsmu, iekšējā konkurence var būt tikai tik tālu, lai neaizbaidītu klientus vispār prom no Latvijas. Ja konkurences rezultātā kravas aiziet uz Klaipēdu, tad jautājums – kāda jēga tādai konkurencei?

– Daži tranzītbiznesa analītiķi uzskata, ka Latvija ir palaidusi garām iespēju pieslēgties, piemēram, Baltkrievijas “Lielā akmens” projektam, kur lietuvieši ir bijuši tālredzīgāki un ātrāki.

– Tas ir līdzvērtīgi pastāstam par to, ka Latvijas tranzīta bizness deg zilās liesmās. Nu, labi, un ko tālāk? Ir lietas tranzītbiznesa jomā, kuras mēs nekādā veidā nespējam ietekmēt, kaut ar sudraba paplāti un zeltītām glāzītēm stāvētu uz robežas. Tādi ir arī Krievijas politiskie un ekonomiskie lēmumi savas kravas vest caur savām ostām, un mēs tur neko nevaram ietekmēt un mainīt. Jautājums ir, vai mēs gudri ar to rēķināmies, vai nevajadzīgi klaigājam, ka viss deg zilās ugunīs. Jāatceras, ka viss plūst un viss mainās. Tas attiecas arī uz ogleņiem – tendences liecina, ka pasaule no ogleņiem atsakās, bet kā viss būs nākotnē, to mēs nezinām. Tieši tāpat kā nezinām, kas notiks ar Krievijas ogļu plūsmu caur Latviju un Baltiju, to neviens nevar pateikt, bet pagaidām šī plūsma ir un veido ievērojamu daļu no Rīgas ostas kravu apgrozījuma. Ja pēc desmit gadiem ogļu nebūs, tad nebūs, osta taču pastāvēja jau pirms vairāk nekā astoņsimt gadiem, kad arī ogļu nebija, un tā turpinās pastāvēt, nekāda traģēdija nav gaidāma.

– Vai gada laikā ir izdevies īstenot tās idejas, ar kurām šurp nāci, vai varbūt gluži pretēji – ir nācies aplauzties?

– Viss nenotiek tik ātri, kā gribētos, un lielā mērā to ietekmē vēsturiski veidojušies notikumi. Esmu pārliecināts, ka atnākt jaunam vadītājam un gluži kā ar cirvi nocirst iepriekš paveikto un iesāktu vairākumā gadījumu ir beidzies neveiksmīgi un

neko labu tas nav devis. Drīzāk vajag raudzīties nākotnē un mēģināt kuģi iegriezt tajā virzienā, kas varētu būt potenciāli pareizāks un ostai vajadzīgāks. Bieži vien mēs daudz enerģijas tērējam īstermiņa problēmu risināšanai un nemetam skatienu tālākā nākotnē. Tā infrastruktūra, kas tiek radīta šodien, kalpos nākotnē, un tie nav īstermiņa projekti, tāpēc horizontam ir jābūt plašākam.

– Sekojot ostas notikumiem gada griezumā, var teikt, ka osta ir kļuvusi atvērtāka un ir daudz vairāk informācijas par procesiem, kas notiek ostā.

– Tas arī bija viens no maniem uzstādījumiem, jo problēmas lielā mērā rodas tad, ja cilvēkam pietrūkst informācijas. Ja kāds kaut ko nestāsta, tad tur noteikti kaut kas nav kārtībā un ir slēpjams. Rīgas ostai vienmēr apkārt ir bijis žogs, un klīda tikai neskaidri minējumi, kas aiz šā žoga īsti notiek. Būtbūt ostā notiek daudz pozitīvas lietas, bet tās taču pašas par sevi nekļūs zināmas, tāpēc par ostu cilvēkiem ir jāstāsta. Ir



jārunā gan par pozitīvo, gan arī par negatīvām lietām. Ja procesam ļaujiet pašplūsmā, tad neko labu pretim nevar sagaidīt, jo slikto gan prese, gan publika ļoti mīl un labprāt ņem pretī. Tāpēc tā ir viena no lietām, ko es gribēju mainīt, jo cilvēkiem ir jāzina, kas notiek ostā. Piemēram, tā ir komunikācija ar Krievu salas, Kundziņas salas un citu apkaimju iedzīvotājiem, lai viņi saprastu, ka osta nav viņu ienaidnieks. Tīri cilvēciski ne tu, ne es nebūtu priecīgi, ja blakus mājai norisinātos jebkādas sabiedriskās aktivitātes, vai tā būtu lielveikala vai ostas darbība. Taču ir nepieciešams kaut kāds kompromiss un kopā dzīvošana. Es parasti mēdzu teikt, ka tad, ja tu gribi dzīvot mežā, tu taču

nedzīvo Brīvības ielā, bet, dzīvojot mežā, tu taču nebaudi Brīvības ielas infrastruktūru. Saprotams, ka cilvēki vēlas dzīvot drošā un tīrā vidē, savukārt bizness vēlas attīstīties, bet, ja abas puses nesarunājas, tad paliek vieta nevajadzīgām problēmām. Ir daudzas lietas, ko osta var darīt apkaimju cilvēku labā, un apkaimes to lēnām sāk saprast un apzināties. Nekas jau nav ideāls, arī ar ogļu putekļiem ne vienmēr izdodas tikt galā, bet osta un ostas uzņēmēji cenšas meklēt labākos risinājumus.

– Par ko ir lielākais gandarījums?

– Noteikti par kolektīvu. Iesākumā tas šķita tāds kā izplūkāts, bet tagad varu teikt, ka kolektīvs ir daudz saliedētāks un komanda ir laba. Kapteinis bez savas komandas uz kuģa ir bezspēcīgs. Prieks arī par daudziem Rīgas ostas uzņēmējiem, jo kopīgais redzējums par ostas darbību ir ievērojami mainījies. Teritorijās, kur līdz šim darbība nenotika, tagad jūtama kustība, un cilvēki domā, kā attīstīt biznesu, tāpēc esmu pārliecināts, ka

tuvāko pāris gadu laikā ostā tiks uzsāktas vairākas jaunas darbības un biznesa virzieni.

Ir nereāli cerēt, ka kādreiz būs mazāk problēmu un galvassāpju, jo ostā darbs un procesi nekad neapstājas. Ja nebūs Krievu salas, būs kaut kas cits. Protams, jāreķinās arī ar politisko piesitienu un vēlēšanām, kas regulāri atstāj nospiedumu ostas procesos. Es mēģinu ar darba radīto stresu sadzīvot un tikt galā, jo cerēt, ka viss dzīvē notiks gludi, nav pamata. Šajā sakarā lieti noder dzejnieka Ziedoņa teiktais, ka tādas lielas laimes nemaz nav, bet uz mazām mēs tomēr šad tad varam cerēt. ■

Anita Freiberga

Pilsētas centrā piestāj lielie kruīza kuģi

"Serenade of the Seas" šogad Rīgas ostā viesojas jau ceturto reizi. Iepriekš kuģi neredzējām pilsētas centrā, jo tas tika tauvots pie "KS Terminal" piestātnes Krievu salā, kur dziļums un apgriešanās baseina izmēri ļauj pieņemt lielākus kruīza kuģus. Turpmāk šāda lieluma kuģus varēs apkalpot arī Rīgas centrā pie pasažieru termināļa piestātnēm.

Pieejas kanāls Rīgas pasažieru termināļa piestātnēm un piestātņu pieejas akvatorija attīrīta no sanesumiem, kā arī paplašināts kuģu apgriešanās baseins no 380 metru līdz 400 metru diametram. Iepirkuma procedūras rezultātā darbus veica uzņēmums "Rohde Nielsen AS". Kopumā no upes gultnes tika izsmelti 111 tūkstoši m³ grunts, kas tiks izmantota Kundziņsalā būvniecības darbiem projekta "Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu" realizācijai.

Stāsta Rīgas brīvdostas kapteinis Artūrs Brokovskis: "Protams, mēs vēlamies iespējami vairāk kruīza kuģu uzņemt pie pasažieru termināļa



piestātnēm Rīgas centrā. Tur ir pasažieru uzņemšanai atbilstoša infrastruktūra, un arī tūristi neapšaubāmi ir apmierinātāki, ja var nokāpt no kuģa pašā pilsētas centrā. Līdz šim lielāku kuģu uzņemšanu pie Rīgas pasažieru termināļa traucēja neatbilstošs dziļums kuģošanas kanālā un piestātņu pieejas akvatorijā, bet galvenokārt kuģu apgriešanās baseina izmēri, kas garajiem

kruīza kuģiem šajā vietā neļāva veikt apgriešanos."

Pirms apgriešanās baseina paplašināšanas tika veikts īpašs pētījums par maksimāli iespējamo apgriešanās baseina paplašināšanu, lai netiktu apdraudētas Rīgas ostas hidrobuves – dambji un piestātnes. Pašreiz izveidotais 400 metru diametra apgriešanās baseins pie Vanšu tilta ir maksimāli iespējamais. ■

Tiks monitorēta gaisa kvalitāte

Šā gada 25. jūlijā Rīgas brīvdostas valdes sēdē tika nolemts iegādāties un uzstādīt divas jaunas gaisa kvalitātes monitoringa stacijas. Vienu no tām paredzēts uzstādīt jaunbūvētā multifunkcionālā Krievu salas termināļa ziemeļrietumu daļā, otru terminālim piegulošajā Bolderājas apkaimē – Lielupes ielas rajonā. Iekārtas tiks uzstādītas līdz šā gada oktobrim.

"Krievu salas termināļa attīstības projekta otrais posms tuvojas noslēgumam, vairs nav aiz kalniem brīdis, kad akmeņogļu pārkraušana no Rīgas centram pietuvinātajām teritorijām tiks novirzīta uz jauno multifunkcionālo termināli. Rūpējoties par terminālim piegulošo teritoriju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, saskaņā ar Vides pārraudzības valsts biroja ietekmes uz vidi novērtējuma nosacījumiem ir pieņemts lēmums par gaisa kvalitātes monitoringa staciju iegādi un uzstādīšanu. Papildus 23 metrus augstajam vēja žogam, kas pašlaik tiek būvēts Krievu salā, lai slāpētu valdošo vēju ietekmi

un ogļu putekļu nonākšanu apkārtējā vidē, šis solis nostiprinās pārliecību, ka terminālis atbilst visaugstākajām vides standartu prasībām," norāda Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks.

Saskaņā ar iepirkuma tehnisko specifikāciju monitoringa staciju tehniskajām ierīcēm – putekļu analizatoriem – jāspēj atdalīt putekļu frakcija PM10 no citām putekļu daļiņām un jānodrošina šīs frakcijas koncentrācijas gaisā mērījumi vienlaicīgi vismaz ar divām mērījumu metodēm, kam jāatbilst visām Eiropas Komisijas prasībām un standartiem. Šīs stacijas darbosies tiešsaistes režīmā, nodrošinot mērījumu datu nepārtrauktu pārraidi. Turklāt nepieciešamības gadījumā monitoringa stacijas ar iekārtām būs iespējams pārvietot uz citu vietu.

Gaisa kvalitātes monitoringa staciju iegādes līgums, kas noslēgts atklāta iepirkuma konkursa rezultātā, paredz staciju piegādi, uzstādīšanu, gaisa kvalitātes

nepārtrauktu mērījumu nodrošināšanu un tehnisko apkopi.

Lai atbrīvotu Rīgas pilsētas centru no ogļu kravām un pārceltu ogļu pārkraušanu uz jauniem, ar mūsdienīgām tehnoloģijām aprīkoti termināļiem Krievu salā, Rīgas brīvdostas pārvalde 2012. gadā sāka projektu "Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra". 2015. gada 31. decembrī beidzās Krievu salas termināļa pamatinfrastruktūras būvniecība. Uzbūvētas četras dziļdzens (15,5 m) piestātnes ar kopējo garumu 1180 metri un nepieciešamā pievedceļu un inženiertehniskā infrastruktūra.

Paralēli 2017. gada septembrī Rīgas brīvdostas pārvaldes uzsāktajiem papildu infrastruktūras būvdarbiem stivitori būvē administratīvās un tehnoloģiskās ēkas, kā arī uzstāda specializētās ogļu izkraušanas, smalcināšanas, transportēšanas un kuģos iekraušanas iekārtas. ■

Satiksmes ministrs apmeklē Ventspili

11. jūlijā Ventspilī viesojās satiksmes ministrs Uldis Augulis, lai apmeklētu Ventspils brīvostas pārvaldi, uzņēmumus un tiktos ar Ventspils pašvaldības vadību.

Darba vizītes laikā ministrs viesojās Ventspils brīvostas pārvaldē, kur tikās ar Ventspils pilsētas domes un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāju Aivaru Lembergu, pilsētas domes un brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieku Jāni Vitolīgu, brīvostas pārvaldnieku Imantu Sarmuli un pārvaldnieka vietnieku Igoru Udodovu.

Tikšanās laikā ministrs iepazinās ar līdz šim paveiktajiem un sāktajiem Kohēzijas fonda līdzfinansētajiem projektiem, tai skaitā ar 19 pievaceļu atjaunošanas un jaunu posmu izbūves gandrīz 13 kilometru



garumā projektu, ko plānots realizēt līdz 2022. gadam, kā arī Ziemeļu un Dienvidu mola atjaunošanas plāniem. Tika pārrunāti ostas industriālo zonu, ostas infrastruktūras un termināļu attīstības jautājumi, nozares aktualitātes, kā arī nākotnes plāni un izaicinājumi. Ministrs kopā ar Ventspils pilsētas domes un brīvostas valdes priekšsēdētāju Aivaru

Lembergu piedalījās preses konferencē, kurā īpaši uzteica pilsētas domi un brīvostas pārvaldi par Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļu veiksmīgu apgūšanu.

Vizītes nobeigumā ministrs apmeklēja Dienvidu molu, vienu no Kohēzijas fonda līdzfinansētajiem projektiem, un komunālo automašīnu ražotāju "Bucher Municipal".■

Rekonstruēts Ventspils ostas Dienvidu mols

Ventspils pilsētas svētkos pēc rekonstrukcijas pastaigām tika atvērts ostas Dienvidu mols, lai gan pēc tam tas uz neilgu laiku atkal tika norobežots, lai pilnībā pabeigtu pēdējos labiekārtošanas darbus.

Dienvidu mola rekonstrukcijas darbi sākās 2018. gada martā. Izturībai pret vilpiem mols papildināts ar 1349 piecas tonnas smagiem tetrapodiem, 19 tetrapodiem, kas sver 13 tonnas, un 204 betona masīviem, no kuriem katrs sver 45 tonnas. Veikts arī mola fasāžu remonts, atjaunots tā segums un ierīkots jauns apgaismojums visā mola garumā. Dienvidu mola atjaunošanu veica AS "BMGS". Kopējās būvdarbu izmaksas – 2,4 miljoni



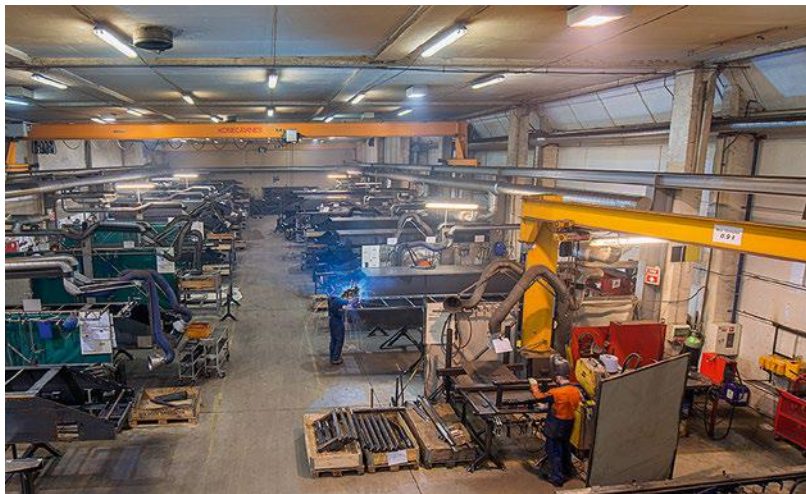
eiro, no kuriem 85% sedz Eiropas Savienības Kohēzijas fonds.

Dienvidu mols Ventspilī ir viena no iecienītākajām ventspilnieku un viesu pastaigas vietām, bet ostai mols ir viena no svarīgākajām hidrobūvē – dambis, kas no cietzemes iestiepjās

jūrā un pasargā ostu no vilņiem, ledus un sanesumiem. Ventspils ostas moli to tagadējā veidolā būvēti pirms vairāk nekā 100 gadiem. Pēdējie nozīmīgie atjaunošanas darbi Dienvidu molā veikti 90. gadu vidū, tomēr tik pamatīgu rekonstrukciju kā šogad mols nav pieredzējis vismaz 60 gadus.

Būvdarbi veikti un finansēti projekta Nr. 6.1.1.0/17/I/003 "Ventspils brīvostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana" ietvaros, kura realizācija notiek saskaņā ar darbības programmas „Izaugsme un nodarbinātība” 6.1.1. specifiskā atbalsta mērķi "Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti".■

Liepājas SEZ ziņas



Investīcijas ostas projektos

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde nolēmusi slēgt divus līgumus par ieguldījumiem, to kopējā summa ir 324 000 eiro.

LSEZ SIA "Caljan Rite-Hite Latvia" plāno no 2018. gada 3. augusta līdz 30. septembrim realizēt projektu "Metālapstrādes iecirkņa aprikojuma iegāde Kapsēdes ielā 2, Liepājā" 24 000 eiro vērtībā, savukārt LSEZ SIA "Jensen Metal" no 2018. gada 3. augusta līdz 2019. gada 31. decembrim projektu "Inovatīvas liekšanas iekārtas iegāde ražošanas jaudas palielināšanai" par kopējo summu 300 000 eiro.

Kopš SEZ nodibināšanas uzņēmumi attīstībā investējuši 272,9 miljonus eiro. 2017. gadā noslēgti 50 līgumi par 31,6 miljonu eiro ieguldījumiem, bet kopš šā gada 1. janvāra uzņēmumi iesnieguši pieteikumus un valde lēmusi par 12 ieguldījumu līgumiem 5,7 miljonu eiro apmērā

"BaltEx Bulk" saņem brīvās ekonomiskās zonas statusu

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde nolēmusi piešķirt brīvās zonas statusu LSEZ ostas terminālīm SIA "BaltEx Bulk".

Izskatot SIA "BaltEx Bulk" iesniegumu, tam pievienotos dokumentus un LSEZ pārvaldes ziņojumu, LSEZ

valde 31. jūlijā nolēma piešķirt brīvās zonas statusu SIA "BaltEx Bulk".

"BaltEx Bulk" pamatdarbība ir beramkravu un ģenerālkraavu pārkraušana. Terminālis atrodas Karostas kanāla dienvidu pusē, tiešā autobīļu pievadceļa tuvumā.

Kā ziņo LETA, jūlijā "Swedbank" izsniegusi 750 000 eiro aizdevumu Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumam "BaltEx Bulk" ar attīstības finanšu institūcijas "Altum" garantiju 600 000 eiro apmērā. "BaltEx Bulk" piesaistītos kredīt līdzekļus plāno izmantot, lai uzbūvētu jaunu graudu pārkraušanas un uzglabāšanas termināli Liepājas ostā. Pirmās kārtas būvniecību plānots pabeigt jau augustā. Kopumā noliktavas būvniecībā "BaltEx Bulk" šogad plāno investēt 900 000 eiro, bet nākamajos gados plānota vēl divu noliktavu būvniecība.

"Mēs esam divi augkopības uzņēmumi no Latvijas un Lietuvas – "Balticagr" un "Klauso ūkis", kas līdztekus pamatdarbībai lauksaimniecībā apvienojuši spēkus, kopīgi izveidojuši jaunu uzņēmumu "BaltEx Bulk" un sākuši darboties jaunā biznesa segmentā. Ostas biznesa attīstība mums ir būtiska, lai palielinātu graudu glabāšanas kapacitāti un paplašinātu eksporta iespējas gan Baltijas jūras reģionā, gan arī tālāk," sacīja Durbes novadā strādājošā "Balticagr" īpašnieks lauksaimnieks Hauke Timsens.

Līdz šim graudu un citas produkcijas loģistikas nodrošināšanai abi uzņēmumi izmantoja ārpakalpojumus. Pēc būvniecības noslēguma jauno termināli primāri izmantos abu lauksaimniecības uzņēmumu izaudzēto graudu uzglabāšanai un transportēšanai. Taču graudaugu pārkraušanas sezonas starplaikos termināļa pakalpojumus paredzēts piedāvāt arī citu beramkravu, piemēram, šķeldas pārkraušanai. "Balticagr" un "Klauso ūkis" kopējā raža ir 30 – 35 tūkstoši tonnu gadā.

Uzlabos Liepājas ostas ūdens infrastruktūru

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde 31. jūlijā akceptēja SEZ iepirkumu komisijas lēmumus par līgumu slēgšanu, lai sāktu būvdarbus divos ES līdzfinansētos projektos.

2018. gada 25. aprīlī LSEZ pārvaldes iepirkumu komisija izsludināja iepirkuma procedūru "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana – Liepājas ostas hidrotehnisko būvju atjaunošana un pārbūve" un 19. jūnijā LSEZ valde, izvērtējusi iesniegtos dokumentus, pieņēma lēmumu līgumu par Liepājas ostas hidrotehnisko būvju atjaunošanas un pārbūves projektēšanas darbu un būvdarbu veikšanu slēgt ar pilnsabiedrību "LNK Industries Group". Līguma summa ir 8 992 375 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli.

Tāpat LSEZ valde, izvērtējusi iesniegtos dokumentus, nolēma slēgt ar komersantu "Jan De Nul N.V." līgumu par Liepājas ostas pienākošā kanāla un priekšostas padziļināšanas projektēšanas darbu un būvdarbu veikšanu. Līguma summa ir 24 514 315 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Lai nodrošinātu LSEZ finansējumu Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana", kā arī projekta "Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana" realizācijai, valde nolēmusi aizņemties no AS "SEB banka" 11 799 569 eiro. ■

Pāvilostas molu rekonstrukcijas darbi tuvojas finišam

Pāvilostas molu pagarināšanas darbus jau kopš šā gada februāra turpina Lietuvas uzņēmums "Kauno tiltai". Šis ir vērienīgākais projekts Pāvilostas ostā kopš 1978. gada. Molu pagarināšanas projekts tiek realizēts ar LAD līdzfinansējumu, un tā finansiālais apjoms ir apmēram 2,9 miljoni eiro.

Saskaņā ar plānoto tehnoloģiju uz smiltīm gulda aptuveni pusmetru resnas kārklu bizes un uz tām nogremdē kastes, kuras vēlāk pieber ar akmeņiem. Šī konstrukcija ir mola pamatos un garantē, ka tas netiks izskalots.

"Jaunā molu celtniecības tehnoloģija ir izstrādāta sadarbībā ar projektētājiem. Tās galvenais uzdevums ir ietekmēt celtniecības ātrumu, jo bezvilņu periodi ir īsi, un tā ir galvenā problēma. Tieši tādēļ daļu montāžas darbu izdarīs jau Sakas upē. Tur kastes samontēs pa divām kopā un tad vilks ārā nogremdēšanai. Tas ļaus ietaupīt laiku. Termins ir līdz šā gada rudenim, pretējā gadījumā ir risks zaudēt finansējumu," skaidro ostas pārvaldnieks R. Griškevičs.

"Ir jaudīgāka tehnika, jauna tehnoloģija. Ļoti ceru, ka būs atbilstoši laika apstākļi un viss izdosies. Līdz rudenim darbi ir jāpabeidz," saka novada domes priekšsēdētājs un ostas valdes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons.

Lietuvas uzņēmums "Kauno tiltai" uzvarēja iepirkumā par Pāvilostas molu pagarināšanas darbu veikšanu, piedāvājot līgumcenu 2 976 736 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa. Ostas dienvidu mols no pašreizējiem 297,5 metriem tiks pagarināts par aptuveni 150 metriem, bet 287 metrus garais ziemeļu mols nedaudz mazāk. Par iemeslu darbu kavēšanai 2017. gadā tika minēta gan tehnika, gan laika apstākļi, gan citi faktori. ■





Par Daugavgrīvas vraku un ne tikai

Jūra nemitīgi mums sagādā pārsteigumus. Gan priecīgus, gan ne tik patīkamus, gan tādus, kur jautājumu ir krietni vairāk nekā atbilžu. Rīgas jūras līcis tādu pārsteigumu sagādāja šā gada jūlija sākumā, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ieradās kāds Bolderājas iedzīvotājs un pavēstīja par tajās dienās jūras krastā izskaloto palielo kuģa vraka daļu. Muzeja Komunikācijas darba nodaļas darbiniece Irēna Strēle 5. jūlijā veica pirmējo vraka gabala fotofiksāciju Bolderājas pludmalē, kur šis vēstures liecības fragments tika atrasts. Nedēļu vēlāk kopā ar Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes pārstāvi Jāni Asari veicām sīkāku izskatotā vraka izpēti. Šo septiņu dienu laikā tas jūras viļņu un vēja iedarbības rezultātā jau bija pavirzījies 100 metru rietumu virzienā. Pats vraka gabals sastāv no 10 rupji tēstām sānu brangām, pie kurām ar koka tapām piestiprināti seši dažāda garuma dēļi. Vraka fragmenta garums ir 9,5 metri, platums 1,3 metri. Tas, ka brangas ir rupji tēstas un sānu dēļu

nostiprināšanai izmantotas tikai koka tapas, liek domāt, ka šis atradums ir diezgan vecs. Precīzāku kuģa būvē izmatotā koka vecumu varēs noteikt tikai pēc atsevišķu koka daļu ekspertīzes, kas tiks veikta jau šogad. Domājams, ka kuģa vraks attiecināms uz 16. – 18. gs., bet tas ir tikai ļoti vispārīgs pieņēmums. Jāpiebilst, ka



pēc vraka gabala grūti noteikt kuģa tipu – sānu liekums ir neliels, tā ka tas varēja būt gan burinieks, gan plakandibena laiva, kādas viduslaikos kuģoja Daugavā.

Vispirms galvenais uzdevums bija senā kuģa fragmenta nogādāšana drošā vietā, jo ilgstoša atrašanās saules staru un suvenīru vācēju ietekmē krietni paātrinātu tā sadalīšanās procesu. Te nu jāsaka liels paldies kontradmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam, kura operatīvā iesaistīšanās vraka evakuācijas organizēšanā no Bolderājas jūrmalas atrisināja šo problēmu. 13. jūlijā evakuāciju veica 14 Latvijas Jūras spēku karavīri no Patruļkuģu eskadras, Mīnu kuģu eskadras un Jūras incidentu novēršanas vienības. Darbus vadīja kapteinleitnants Juris Sereda, patruļkuģa P-06 "Cēsis" komandieris. Vispirms tika atrakts brīvs laukums ap kuģa vraku, tad zem vraka palika palielus platus dēļus jeb brusas un uz tām vraku nostiprināja ar virvēm. Tālākais – tīrs roku darbs, vraka vilkšana pārsimt metru pāri kāpu zonai,



kur jau gaidīja busiņš. Velkot vraku, zem tā palika balķus, kas atviegloja procesu. Tas ir sens kuģu pārvietošanas paņēmieni, kuru savā laikā izmantoja vikingi, pārvelkot savas laivas no vienas ūdenstilpes uz otru. Ar busiņu kuģa fragmentu nogādāja Bolderājas firmas "WT Terminal" teritorijā, kur tas šā raksta tapšanas brīdī arī atrodas. Pašreiz notiek sarunas un tiek kārtotas birokrātiskās formalitātes ar Daugavgrīvas cietokšņa saimniekiem, lai turpmāk Daugavgrīvas vraku varētu novietot tur. Diemžēl Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā tīri fiziski nevar glabāt tik lielus vraka fragmentus. Mums nav nepieciešamo apstākļu tā konservācijai un restaurācijai. Ir nepieciešama paliela, vairāk nekā 10 metrus gara saldētava, speciālas iekārtas vraka apstrādei, kā arī diezgan liela zāle tā eksponēšanai. Te nepietiks ar atsevišķu projektu rakstīšanu naudas piesaistei, ar ko var izlīdzināt ekspozīcijas vai izstādes veidošanā. Nepieciešama speciāla valsts finansiāla atbalsta programma vairāku gadu garumā kultūras pieminekļu saglabāšanas jomā. Tāda ir izstrādāta Igaunijā, tādēļ tur mēs varam redzēt Tallinas Jūras muzeju ar tā jauno ekspozīciju. Tādu pašu ceļu iet arī lietuvieši. Mums jau 20 gadu tukšs stāvs Danenšterna nams, kura apgūšanā un izveidošanā par Jūras muzeju tika veikts nopietns sagatavošanas darbs. Dažādu tālaika

varasvīru politisku un finansiālu spēlīšu rezultātā tas ir zaudēts, un maz ticams, ka tuvākajā laikā kas mainīsies. Tā ka, ja jūras māte atkal mums atdos kādu vērtīgu Latvijas kuģniecības vēsturei piederošu kuģa vraku, atkārtosies šis pats stāsts. Bet šoreiz bija necerēti liela sabiedrības uzmanība, dažādiem medijiem tika sniegts vairāk nekā desmit interviju par Daugavgrīvas vraku. Mūsu ļaudis interesējas par savas zemes vēsturi, un viņiem ir tiesības to uzzināt.

Nesen biju Polijā, Gdaņskā, pilsētā, kur atrodas Dzintara un Kuģniecības muzeji. Turpat netāļā Tčevas pilsētā izveidots kuģu vraku konservācijas un restaurācijas centrs. Tā izveidē ieguldīti 22 miljoni zlotu sadarbībā ar Norvēģijas Jūrnieceības un Oslo Kultūras vēstures muzeju, lielu daļu finansiālo līdzekļu devusi arī Polijas valsts. Centrā atrodas kuģu vraku uzglabāšanas vietas speciāli izveidotos angāros, kur tie izlikti arī publiskai apskatei. Tādi paši angāri paredzēti kuģu vraku restaurācijai. Komplektā ar Gdaņskas Jūrnieceības muzeju var redzēt, ka tiek darīts viss iespējams, lai Polija būtu jūras valsts. Jācer, ka arī mēs kādreiz darīsim tāpat, lai varētu teikt – Latvija ir jūras valsts arī kuģniecības vēsturiskā materiālā saglabāšanas un eksponēšanas jomā. ■

Andris Cekuls,
Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas
kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs

Pāvilostas muzejs kļuvis bagātāks

Pāvilostas muzeja teritorija kļuvis par vēl vienu ēku un ekspozīciju bagātāka – tapusi Tiklu māja. Tur var skatīt ekspozīciju "Jūriņ' prasa smalku tiklu". Tiklu māja veidota kā daļa no pārrobežu projekta ar Palangu, taču pati ēka būvēta par Lauku atbalsta dienesta piešķirtajiem līdzekļiem.

Tur apkopota zvejniecības tēma, lai saglabātu kultūrvēsturiskās tradīcijas, kas raksturīgas tieši Pāvilostas pusei. Tās apkopotas vienā ekspozīcijā un vēsta par laiku no pagājušā gadsimta 20. gadiem līdz mūsdienām.

Ekspozīcijā skatāmi gan priekšmeti, gan senas un ne tik senas fotogrāfijas. Būs iespēja piedalīties arī mezglu siešanas meistardarbnīcā, iemēģināt roku tiklu lāpīšanā.

Jaunā ekspozīcija sniegs arī līdz šim vēl nebijušu iespēju – interaktīvi piedalīties zvejā. Lai tas būtu iespējams, ir sagatavotas speciālas filmas, kas brīdī, kad tiek uzlikta 3D brilles, ļauj iejusties zvejniekā ādā un pamēģināt, cik tad viegli ir tikt pie loma.



2018. gadā Pāvilostas novadpētniecības muzejā tika atklātas divas jaunas ekspozīcijas: 19. maijā pilsētas svētku laikā atklāja interaktīvo ekspozīciju "Pāvilostas zelta smilšu graudi", kas ar kultūrvēsturiskām liecībām ataino pilsētas attīstību simt gadu gaitā – no 1918. līdz 2018. gadam, un 14. jūlijā Zvejnieksvētkos atklāja ekspozīciju "Jūriņ' prasa smalku tiklu". Ar mūsdienīgu māksliniecisko risinājumu un modernām tehnoloģijām tiks saglabātas zvejniecības vērtības un tradīcijas. ■

Ceļš uz jūru

Tāds nosaukums dots kapteiņa Antona Ikaunieka grāmatai, kas nāca klajā šā gada jūlijā. Kapteinis Ikaunieks stāsta par savu dzīvi, profesijas izvēli, studiju gadiem un darba mūžu, stāsta par ģimeni un draugiem, par nodevējiem, *stukačiem* un ne-labvēļiem, par sistēmu, kas samala cilvēku dzīvi, liedzot strādāt iemīļoto darbu, arī par prieka un skumju brīžiem, kas pildījuši viņa dzīvi.

Kad kā redaktore strādāju pie Antona Ikaunieka grāmatas manuskripta, apbrīnoju, kā cilvēks, kura ikdienas darbs nav rakstniecība, spēj uzrakstīt grāmatu 384 lappušu apjomā, atcerēties visus notikumus, sakārtot loģiskā secībā, tēlaini tos aprakstīt, nekautrējoties atsegt savas jūtas un atkailināt savu dvēseli.

Patiesībā grāmatas autoram bija kāds palīgs – visa mūža garumā rakstītie pieraksti, kas nu jāva atgriezties senajos notikumos. Pie-devām, pazīstot kapteini Ikaunieku, grāmatas uzrakstīšana nav nekāds brīnums, jo viņš ir cilvēks, kurš nekad neatkāpjas no izvirzītā mērķa, bet ar milzu neatlaidību un precizitāti realizē iecerēto.

Antons Ikaunieks: "Ideja rakstīt grāmatu par jūrnika dzīvi pieredzēto, par veiksmēm un neveiksmēm, par spilgtākajiem notikumiem, lai kaut nedaudz radītu izpratni par jūrniecības darba specifiku, neradās pēkšņi. Kad vēl strādāju uz kuģiem kapteiņa palīga, pēc tam arī kapteiņa amatā, atgriežoties mājās pēc ilgiem ceļojumiem pa pasaules jūrām, ģimeinei, arī ciemojoties pie radniekiem, mani stāstījumi vienmēr raisīja lielu interesi. Klausītāji ne tikai gribēja uzzināt par notikumiem jūrā vai to, kā cilvēki dzīvo un kādas ir viņu tradīcijas citās zemēs, bet arī interesējās par ļoti specifiskām lietām, piemēram, par kuģa atrašanās vietas noteikšanas metodēm atklātā jūrā, it sevišķi okeānā, kad kuģis ir tālu no krasta.

Tā 1981. gadā, kad atgriezies no Japānas reisa un ciemojos "Āķos", kaimiņmājās "Plepišos" dzīvojošais

Jānis Bērziņš, ļoti interesants večuks, nekādi nevarēja saprast, kā jūrniki vētras laikā noturas uz klāja. "Uz kuģa tak nav krūmu, pie kā pieturēties," viņš teica. "Vai tad jūrniki pa kuģa klāju kā tukšas mucas veļas no viena borta līdz otram?" Pats par sevi saprotams, ka tā nenotiek un kaimiņu Jāņa jautājums bija tikai joks, bet arī uz šo joku nācās atbildēt un ne tikai skaidrot kuģa stabilitātes pamatprincipus, bet arī stāstīt par jūrniku dzīvi vētras apstākļos.

Dzirdot manus stāstus, klausītāji ne reizi vien ieteica uzrakstīt grāmatu. Sevišķi uzstājīgi bija mana māsa Anna Empele un brālēns Ēriks Laduzāns. Tomēr to nebiju plānojis darīt pats, līdz vienā no 2017. gada janvāra pēdējām dienām, no rīta ieradies ofisā, pilnīgi negaidīti apsēdos pie datora un... sāku rakstīt. Impulsu rakstīšanai deva atmiņas par tālā 1961. gada jūlija bēdīgo piedzīvojumu – neveiksmīgo mēģinājumu iestāties jūrskolā, kurš spilgti un neizdzēšami palicis atmiņā. Nebūtu gan korekti vispār noliegt ideju par grāmatas rakstīšanu, tāda bija, tāpēc jau kādu laiku biju meklējis potenciālo grāmatas rakstītāju, kurš, uzklausot manu stāstījumu, varētu to sakārtot un uzlikt uz papīra. Diemžēl līdzautoru sarunāt neizdevās! Tomēr viss, kas notiek, notiek uz labu, un ar šādu iznākumu esmu ļoti apmierināts, jo kārtējo reizi pārliecinājos, ka varu paļauties tikai uz sevi, ka jāuzticas saviem spēkiem un savām iespējām.



Grāmatā aprakstītais jūrnika dzīves gājums nav nekas sevišķs. Esmu dziļi pārliecināts, ka manu stāstu varētu atkārtot simti un simti citu jūrniku, kuri tiekušies iegūt un ieguvuši jūrniecības izglītību, īstenojuši jūrnika karjeru un sasnieguši kuģu kapteiņa vai vecākā mehāniķa pakāpi.

Jūra ir mūžīga, tā vēl miljoniem gadu, tāpat kā agrāk, vels viļņus uz krastu. Mainās vienīgi kuģošanas metodes un kuģu tehniskais aprīkojums – no visparastākajām burām līdz mūsdienu kuģu modernajām tehnoloģijām. Gadiem ejot, mainās arī pats jūrniks – uz kuģiem atnāk stalti jaunieši ar teicamām zināšanām un vēlmi īstenot jūrnika karjeru.

Uz grāmatas rakstīšanu zināmā mērā mani pamudināja arī Jāņa Lapsas darbi par jūrniecību, tālbraucēja kapteiņa Vladislava Buklovska atmiņas par jūrā pavadīto laiku, arī Ainažu vecajos kapos apglabātie Latvijas jūrniecības pamatlicēji – tālbraucēji kapteiņi, kuri nebaidījās ar vienkāršas konstrukcijas koka buriniekiem šķērsot nemierīgos Atlantijas okeāna ūdeņus.

Grāmata domāta Latvijas jaunatnei, tiem, kam ir interese par jūrniecības izglītību, kas izjūt jūras aicinājumu, spēj saskatīt jūras pievilcību un ikdienas mainīgo krāšņumu.

Fragmenti no grāmatas

Bija brīnum skaista saulaina 1961. gada jūlija diena.

Kronvalda parka lielie koki slāpēja pilsētas transporta kņadu, bet es no pilsētas ikdienas un jūlija dienas burvības neko nejutu. Sēdēju Kronvalda parkā uz soliņa un raudāju. Tikko biju ticies ar Rīgas jūrskolas priekšnieku kapteini Robertu Akiti, kurš ļoti uzmanīgi un ar sapratni uzklausa manu nodomu iestāties jūrskolā, lai kļūtu par kuģa stūrmani. Man, 14 gadus vecam puīšelim, kurš tikko bija pabeidzis Dobeles astoņgadīgās skolas 7. klasi, bija grūti atbildēt uz daudzajiem jūrskolas priekšnieka jautājumiem. Lai cik draudzīgs un laipns bija kapteinis Akits, lai arī viņš ar interesi uzklausa visu, ko tam stāstīju, un lai cik ļoti jūrskolas priekšnieks vēlējās man palīdzēt, tomēr pat pie labākās gribas šoruden nevarēju īstenot savu sapni – iestāties jūrskolā. Un tam bija objektīvi iemesli: par jūrskolas audzēkni varēja kļūt no 15 gadu vecuma un mācības jūrskolā notika krievu valodā. Tā kā ne vienai, ne otrai prasībai neatbildu, ar smagu sirdi nācās pieņemt jūrskolas priekšnieka ieteikumu mēģināt stāties vēlreiz pēc gada, pa šo laiku labi apgūstot krievu valodu.

Un tomēr mani nekas nebiedēja, neziņa un priekšā stāvošie pārbauījumi bija nieks, jo man taču bija sapnis par jūru! Un bija pārliecība, ka ceļu uz jūru nespēs aizšķēršot nekādas grūtības.

PIRMĀ PRAKSE UZ BARKENTĪNAS

1963. gada 3. augustā kopā ar vēl četrdesmit trim 1. rotas kursantiem uzkāpu uz barkentīnas "Kappella" klāja, bet pārējie četrdesmit pieci uz barkentīnas "Vega". Abas barkentīnas gluži kā dvīņu māšas – ar saulē spīdošiem balti krāsotiem korpusiem, staltiem mastiem un, kā jau pēc jūras brauciena, saritinātām burām bija pietauvojušās Rīgas ostas



pasažieru termināļa piestātnē. Tās izaicinoši laiski šūpojās Daugavas ūdeņos, aicinot mūs drīzāk doties jūras ceļojumā!

Mūsdienās buru kuģi neatkarīgi no izmēriem pēc mastu skaita tiek iedalīti lielajos jeb *tall ships* buriniekos un mazajos jeb *small craft*. *Small craft* buriniekiem ir viens vai divi masti, bet *tall ships* buriniekiem divi un vairāk. Buras mēdz būt taisnas vai vienādsānu trapeces formas, bermudu buras un slīpās buras, kuras sauc arī par latīņu burām. Ar ko atšķiras brigantīna no barkentīnas? Brigantīna ir aprīkota ar diviem mastiem – fokmastu un grotmastu, uz

fokmasta ir instalētas taisnas buras, bet uz grotmasta slīpas. Savukārt barkentīnai ir vismaz trīs masti, no tiem pirmajam ir taisnas buras, pārējiem slīpas. Mūsu burinieki bija aprīkoti ar trim mastiem, trešais bija bizanmasts. Burinieku garums bija 45 metri, platums 8,94 metri, borta augstums 4,04 metri, virsūdens borta augstums 0,68 metri, ūdensizspāids – 603 tonnas. Kuģa masti virs klāja slējās 28 metru augstumā..

.. Dienas kārtība, tieši tāpat kā jūrskolā, bija pakļauta režīmam. Pieredzējušie instruktori bocmanis

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

Muroms un vecākais matrozis Oļegņiks apmācīja mūs virvju paklāju, fenderu, rokas līņmetēja jeb sviedlīnes, atsvariņu un vēl citu uz kuģiem lietojamu virvju pinumu tehnoloģijas noslēpumus. Pēc jūrskolas absolvēšanas, strādājot par matrozi, apgūtās takelāžas darbu iemaņas bija ļoti noderīgas. Tagad šāda virvju višana uz kuģiem vairs nav aktuāla, jo tās vajadzības gadījumā centralizēti piegādā šipčandleru kantori. Signalizācijas jautājumi, Morzes ābece apguve bija barkentīnas radiostacijas priekšnieka Šakirjanova uzmanības lokā. Barkentīnas stūrmaņi mums mācīja burinieka uzbūvi, buru konstrukcijas un ekspluatācijas tehnoloģijas, glābšanas laivu vadīšanu dažādos laika un jūras viļņošanās apstākļos gan ar ariem, gan buru režīmā. Beidzoties buru praksei un nokārtojot eksāmenu laivu vadīšanas jautājumos, mēs saņēmām laivas vadītāja – staršinas apliecību, kas apliecināja tiesības patstāvīgi vadīt buru laivas Daugavas akvatorijā. Barkentīnas nekustīgā takelāža sastāvēja no 56 nosaukumiem, tekošajā takelāžā bija 119 dažāda diametra virvju nosaukumi. Šos nosaukumus vajadzēja iemācīties no galvas. Kursanti tika norīkoti katrs pie savām tekošās takelāžas virvēm, katram tika noteikta konkrēta atrašanās vieta kuģa mācību trauksmes gadījumā, katrs kursants, paceļot vai nolaižot buras, tika izrīkots uz kuģa mastu rājām. Barkentīnas kustību nodrošināja ne tikai buras un vēja spēks, tā bija aprīkota arī ar 225 zirgspēku jaudas dīzeļdzinēju, kas nodrošināja kuģa gaitu un nepieciešamās manevrēšanas spējas sarežģītos kuģošanas apstākļos.

Lai kādi bija laika apstākļi, rīta rosmes vietā visiem kursantiem vajadzēja pa viena borta vantīm uzskriet mastā un pa otra borta vantīm noskriet lejā, un tā visos trijos mastos ne ilgāk kā desmit minūtēs. Vai bija bail, īpaši nemierīgā jūrā? Jā, bija bail, māca nedrošība, bet atlaides nevienam netika dotas. Tā jaunie jūrnieki saņēma pirmo rūdījumu, pierada pie jūras, kā arī varēja pārliecināties par profesijas izvēles pareizību.■

Latvijas ostas kļūst pievilcīgas jahtu tūrismam

Latvijas jahtu ostas ar šā gada sezonu ir apmierinātas. Tā ir izdevusies, jo jau no maija pirmajām dienām jahtas ar Vācijas, Lietuvas, Zviedrijas, Somijas un citu valstu karogiem pietāj Liepājas, Ventspils, Rīgas, Pāvilostas, Skultes un Salacgrīvas ostās.

Attīsta pārrobežu projektu

Noslēguma stadijā ir Eiropas Savienības "Interreg" Centrālās Baltijas līdzfinansētais projekts "Smart-Ports", kurā iesaistītas 17 ostas – projekta partneri no Latvijas, Igaunijas, Somijas un Zviedrijas. Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekta (EST-LAT Harbours) ietvaros tiek uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un attīstīts ostu tīkls Igaunijā un Latvijā. Projekts sāktas 2017. gada 1. jūnijā un tiks pabeigts 2020. gada 31. maijā, tā mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu ar kvalitatīviem pakalpojumiem Baltijas jūras austrumu piekrastē un Rīgas jūras līcī Igaunijā un

Latvijā un popularizēt to kā atraktīvu galamērķi.

Projekta kopējais finansējums ir 10 981 270,62 eiro, no kuriem 9 334 079,99 eiro sedz Eiropas Reģionālās attīstības fonds. Projekta realizācijas gaitā jahtu ostas jau veikušas infrastruktūras uzlabojumus, savukārt Kurzemes un Rīgas plānošanas reģioni īstenojuši mārketinga un sadarbības aktivitātes.

Ļoti būtisks ieguvums mārketingā burātāju piesaistei ir jaunizveidotā online rezervēšanas sistēma "Hello-Ports" ar informācijas kioskiem, kas līdz ar sezonas sākšanos tiek uzstādīti 10 vietās Latvijas jahtu ostās Liepājā, Pāvilostā, Ventspilī, Rojā, Mērsragā, Engurē, Jūrmalā, Skultē, Salacgrīvā, Rīgā. Tas palīdz burātājiem uzzināt vairāk par konkrēto ostu, tūrisma iespējām apkārtnē, izplānot maršrutus, veikt rezervāciju un samaksāt par pakalpojumiem. Projekta ietvaros tapuši arī materiāli, kas turpmāk atvieglos jahtu ostu popularizēšanu un informācijas pasniegšanu, – elektroniskas ilustratīvas pietātnu kartes katrai ostai, fotomateriāli, t.sk. aerofoto, informatīva A4 lapa ar jahtu ostu tīklu Latvijā un Igaunijā, sagatavota vispusīga informācija par burāšanas apstākļiem Latvijā un tūrisma piedāvājumu jahtu ostām pieguļošajās teritorijās.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pauž gandarījumu, izvērtējot to, ko šis projekts devis, bet



īpašs ieguvums, viņaprāt, ir no Somijas uzņēmuma "OY Meritaito" iegādātie navigācijas līdzekļi. Jau nās, modernās vadlīnijas uguns Salacgrīvas ostā gaiši deg, rādot kuģiem ceļu ienākšanai ostā. Tas ostai būtu izmaksājis 30 tūkstošus eiro, bet, saņemot Eiropas līdzfinansējumu, tēriņš bijis vien 3000 eiro. Kuģu ceļā gan Salacgrīvas, gan Kuivižu ostā arī nomainītas vecās metāla peldošās bojas un stoderes, kas kopā izmaksā aptuveni 66 000 eiro. Pavisam projekta īstenošana abās ostās izmaksāja nedaudz vairāk par 110 000 eiro, no šīs summas Salacgrīvas ostas pārvaldes ieguldījums ir 10%, vēl 5% sedz valsts, pārējo "Interreg".



Nīderlandes, Dānijas un Vācijas, to izvēlējušies par vietu, kur jahtām pārziemot un veikt nepieciešamo apkopi. Šeit īstenots starptautisks ostu „SmartPorts” projekts, kurā piedalās Baltijas jūras ostas no Igaunijas, Zviedrijas, Norvēģijas un citām valstīm. Kā norāda ostas pārvaldnieks R. Griškevičs, „SmartPorts” projekta ekspertu vērtējumā Pāvilosta ir atzīta par Latvijas labāko jahtu ostu. „Bet tas ir tikai sākums, mēs gribam kļūt par vienu no labākajām mazajām ostām visā Baltijā.”

Pāvilostā robezsargi papildus tiešajiem pienākumiem sadarbībā ar ostas pārvaldi nodrošina arī cilvēku operatīvās glābšanas funkciju jūrā. Attīstoties ostai, sarosās privātie investori. Ostā ierīkoti apartamenti uz ūdens. Nekur citur Latvijā pagaidām tā nav, bet Pāvilostā uz viena no peldošajiem pontoniem uzbūvēti seši apartamenti, kas tiek izīrēti tūristiem, un viņi saviem apartamentiem var piebraukt ar laivu.

Mazo ostu darbība balstās uz trim principiem: kravu apgrozījums, kas nodrošina infrastruktūru, zvejniecība, kas nodrošina nodokļu plūsmu, un jahtu tūrisms – papildu nodarbinātība vietējiem.

Rojā atdzimst buršanas tradīcijas

Rojā uzbūvēta jahtu skola, kur buršanas prasmē tiek apmācīti mazie *optimisti*. Tie ir vietējie bērni, divas grupas, ar kurām strādā ostas kapteinis Gunārs Reinholds, kurš pats kādreiz ir bijis labs burātājs.

Atspērienu bērnu jahtu skolai ir devis Eiropas fondu finansējums, ja tādas naudas nebūtu, arī šāda attīstība, visticamāk, nebūtu iespējama, jo tā ir liela nauda. Viens stāsts ir tad, ja visa summa jāņem no pašvaldības maki, ko pašvaldība nemaz nevar atļauties, un pavisam cits, ja pašvaldībai pie Eiropas naudas jāpiespriež vien desmit procenti. Bērni trenējas arī ziemā, pat ar pašvaldības busu brauc uz Vaivaru baseinu. Ar naudu palīdz arī privātie sponsori, pārsvarā vietējie zivsaimniecības uzņēmumi, kuri jūtas atbildīgi par Rojas bērniem, arī par savu darbinieku bērniem.■



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde Liepājas jahtu ostu savā pārvaldībā pārņēma 2015. gada maijā. Vidēji sezonā Liepāju apmeklē 335 jahtas. Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints uzsver, ka tiek nopietni strādāts, lai vairotu Liepājas jahtu ostas atpazīstamību Baltijas jūras reģionā un piesaistītu regates, kas pārsvarā ir viena vai vairāku jahtklubu organizēti izbraucieni. Jahtotāji īpaši novērtē, ka Liepājā jahtu osta atrodas pilsētas centrā. Liela ir interese par Karostu – ienākot Liepājas ostā, saulē spoži spīd Sv. Nikolaja katedrāles zeltītie kupoli, kas rada interesi par šo pilsētas daļu arī tiem, kuri iepriekš neko par to nav dzirdējuši.

Lai nākotnē piesaistītu Liepājai vēl vairāk jahtu, LSEZ pārvalde turpina īstenot "Interreg" programmas



„Labāks jahtu ostu tīkls” investīciju projektu un modernizēt jahtu ostu. No „Interreg” programmas saņemts finansējums – aptuveni 450 tūkstoši eiro. Projekta realizācijas beigu termiņš – 2019. gada nogale.

Pāvilosta kļuvusi par vienu no modernākajām jahtu ostām Latvijā, tur ne tikai iegriežas daudzu valstu jahtas sezonas laikā, bet arī vairāku jahtu īpašnieki, piemēram, no

Jūrniecības savienība svētkus svin uz kuģa "Vecrīga"

Latvijas Jūrniecības savienība jau trešo gadu rīkoja Jūras svētku svinēšanu uz pasažieru kuģa "Vecrīga". Aicināti bija visi jūrniecības sabiedrības interesenti, viņu ģimenes un draugi. Pasākums arī šogad izvērtās sirsnīgs un jautrs. Par svētku muzikālo norīkojumu rūpējās Anta Enģele un Marko Ojala.



Jūras svētki Latvijā tiek atzīmēti jūlija otrajā sestdienā. Vēl no padomju laikiem tie nereti tiek dēvēti arī par Zvejnieku svētkiem. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostinieki un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere. Pirmo reizi tieši šādi Jūras svētki tika atzīmēti Rīgā 1992. gadā.

Tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētki kā svinamā diena tiktu atzīmēti kalendārā. Diemžēl kopš 2001. gada Rīgā oficiāli vairs nesvin ne Jūras svētkus, ne Zvejnieku svētkus, taču plaši tos atzīmē Liepājā, Ventspilī, Rojā un visos zvejnieku ciemos.

Jūrniecības savienība nezaudē cerību šo skaisto tradīciju atjaunot arī galvaspilsētā. ■





Jūrnieku svētki Brīvdabas muzejā

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības rīkotie Jūras svētki Brīvdabas muzejā šogad iekrita piektdienā un 13. datumā, turklāt tieši pirms svētku sākuma Rīgu pārstaigāja pamatīgs negaiss. Tomēr jūrniekus un viņu ģimenes tas nenobiedēja!

Šādu pasākumu jūrnieku arodbiedrība organizē jau ceturto gadu, un atsaucība ir ļoti liela. Šogad īpaši tika izceltas jūrnieku ģimenes, svētku laikā vairākkārt uzsverot, ka

jūrnieki nespētu veikt savu smago darbu, ja nezinātu, ka mājās viņus gaida vecāki, bērni, sievas un vīri. Jāatzīst, ka šādi svētki – iespēja ne tikai satikt draugus un paziņas, bet arī visiem kopā atpūsties un priecāties – noteikti ir vislabākā pateicība gan jūrniekiem, gan viņu tuviniekiem.

Visi klātesošie varēja baudīt populāru Latvijas mākslinieku uzstāšanos, kā arī paši dejojot, dziedāt un iesaistīties dažādās aktivitātēs. Bērniem tika



rīkotas dažādas sacensības ar īpaši saldām balvām. Protams, svētkos neizpalika arī kārtīgs mielasts.■



Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs” vasaras ceļos

Salacgrīviešu biedrība “Bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”” darbojas jau trešo gadu, īpaši aktivizējoties vasarā, kad skolu jaunieši pavada saulainās nedēļas pie jūras nometnēs, kam tāda vai citāda saikne ar piejūru. Vieni mācās airēt un burāt, citi laižas lejup pa upi, izmēģina spēkus “izdzīvošanas skolā” vai mērojas veiklībā sporta nodarbībās. Šī jaunatnes aktīvākā un zinātkārākā daļa ir arī bibliokuģa radošās komandas auditorija, kas tiek rosināta apgūt jūrnieceības arodus un izvēlēties mācības Rīgas jūrskolā, Liepājas Jūrnieceības koledžā un Latvijas Jūras akadēmijā.

“Bibliokuģis Latgalē: 19 tikšanās ar jūru”

Tieši ar šādu pieteikumu bibliokuģis startēja Valsts kultūrkapitāla fonda mērķprogrammā “Latvijai – 100”, lai kopumā apmeklētu 19 Latgales skolas un rosinātu tūrienes jauniešus doties uz jūru. Šajā projektā mums daudz palīdzēja bibliokuģa draugs un domubiedrs viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. Pats piedaloties braucienā uz Aglonas internātvidusskolu, bibliotēku un Dagdas vidusskolu, viņš mudināja citus Jūras spēku augstākos virsniekus doties uz savu dzimto pusi. Baltinavas un Kārsavas vidusskolās bibliokuģis viesojās kopā ar Latvijas Jūras spēku flotes komandieri flotiles admirāli Ingu Vizuli, savukārt Viļānu vidusskolā atgriezās novadnieks Nacionālo bruņoto spēku štāba priekšnieks jūras kapteinis Valdis Stanka.

Vārkavā un Preiļos bijām kopā ar bibliokuģa patronu kinorežisoru Jāni Streiču. Savā dzimtajā skolā – Jāņa Eglīša Preiļu Valsts ģimnāzijā – viesojās Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) 3. kursa kuģu vadītāju specialitātes studente Sanita Ūzuliņa, lai dalītos atmiņās par pirmo jūras praksi un deldētu uzskatu, ka sievietes uz kuģa nav vēlamas.

LJA studentu klātbūtne šajos braucienos bija likumsakarīga, jo tieši viņi saviem vienaudžiem varēja visspilgtāk pastāstīt, kā jūra var un spēj saistīt uz mūžu. Aglonā un Dagdā tas lieliski izdevās LJA 2. kursa kuģu elektroautomātikas specialitātes studentam Artūram Spiķim, Rudzātos, Riebiņos un Līvānos kopā ar Rīgas jūrskolas direktora vietnieci Sarmīti Dombrovsku par savu nākotnes profesiju stāstīja 3. kursa kuģu vadītājs Niklāss Pugejs un kuģu mehāniķis Raitis Hveckovičs. Visos Latgales braucienos neatņemama bija LJA sabiedrisko attiecību speciālista atvaļinātā komandleitanāta Vilmāra Štalmeistara klātbūtne, raugot, vai skolēniem viss svarīgākais par jūrnieceības izglītību ir pastāstīts.

Tradicionālā atgriešanās Kurzemē

Uzsākot lielo Kurzemes loku, bibliokuģa radošā komanda lūkojās pēc sadarbībā iepazītiem profesionāļiem. Jau trešo vasaru apmeklējām “Maskačkas” jauniešu nometni Jūrkalnes “Vēverlejšās”. Šie pusaudži tikšanos reizi gadā ar dižjūru varbūt gaida visvairāk, un ne bez pamata, jo divi no vasaras nometņu dalībniekiem jau atraduši ceļu uz Liepājas Jūrnieceības koledžu, kas allaž atbalstījusi bibliokuģa aktivitātes Kurzemē. Nīcas vidusskolā un Rucavas pamatskolā kopā ar mums bija atraktīvais koledžas absolvents, astronavigācijas pasniedzējs, kuģu vadītājs Nauris Upenieks, kurš savu jūras praksi sācis 12 gadu vecumā Liepājas jahtklubā, skolas gados burājis ar zēģelnieku “Lībava” un tagad jau strādā atbildīgā darbā ārzemju kuģošanas sabiedrībā.

“Turi buru!” – tā saucās Ilģuciema ģimnāzijas skolēnu vasaras nometne Ances pamatskolā, kur mūsu ceļabiedrs bija bibliokuģa goda kapteinis Ventspils brīvostas kapteinis

Arvīds Buks. Emocionāli piesātinātā tikšanās Ances estrādē, tālbraucēja kapteiņa stāsti par zveju Atlantijā un Ventspils brīvostu šodien, skolēnu apgūtās jūras dziesmas vedināja domāt, ka esam uz pareizā ceļa – varbūt tieši kā Valdemāram, kurš Rojā pirmoreiz ieraudzīja jūru, arī šiem pušiem un meitenēm tālbraucēja kapteiņa Arvīda Buka saistošais stāstījums būs pirmā lielā tikšanās ar jūru.

Bibliokuģa vasaras ceļus projektā “Bibliotēkas – piejūras Gaismas pilis” atbalsta (jau trešo gadu!) Latviešu Fonds (ASV), rūpējoties, lai viesošanās skolās, bibliotēkās un jauniešu vasaras nometnēs būtu jēgpilnas un rosinošas.

Rudens pusē sāksim AS “Latvijas valsts meži” un Valsts kultūrkapitāla fonda atbalstīto Vidzemes kultūras programmu “Meklējiet jūras ābeci bibliotēkās!”. Pārstāvēt Salacgrīvas novadu (šīs aktivitātes tradicionāli atbalsta Salacgrīvas novada dome!), braucienos piedalās novadnieki tālbraucēji kapteiņi Ingus Siliņš un Imants Nartišs, jaunsargu instruktors Ojārs Liedeskalniņš un citi savā aroda profesionāļi, jo, kā uzsver bibliokuģa idejas autore Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa, katrs salacgrīviešu pienesums jūrnieceības lietai stiprina Latviju kā jūras valsti!

Te nu vietā atminēties, ko teicis Egons Līvs, cilvēks, kurš dziļajos padomju stagnācijas gados nebaidījās atgādināt latviešiem par Krišjāni Valdemāru, Ainažu jūrskolu un mūsu tautiešu slavenajām jūras gaitām:

“Atrašanās vietas noteikšana – jūrnieceības praksē tam ir ārkārtīgi svarīga nozīme. Arī dzīvē. Katra cilvēka dzīvē. Ne tikai tiem, kuri jūrā. Daudzo tautu un tautību okeānā cilvēks vēlas izzināt savu atrašanās vietu. Izzināt, izprast, novērtēt.”

Gints Šimanis

Dodamies vērot un apceļot bākas!

Mūsu vasara ir visai īsa un reizēm Baltijā arī vēsa. Taču jūras krastā ir objekti, kurus varam apceļot un apbrīnot visa gada garumā, un tās ir bākas! Šīs *zvaigznes krastā* ne tikai atklāj mūsu piekrastes unikālo vēsturi, bet arī stāsta par arhitektūras un būvniecības tendencēm gadsimtu gaitā. Interesanta ir arī tajās izmantotā tehnika un gaismas ierīces. Vai, cepot brokastu pankūkas rapšu eļļā, varējāt iedomāties, ka tieši šī eļļa savulaik cariskās Krievijas laikā bija iecienīta bāku gaismekļu darbināšanas degviela? Apceļojot bākas, var uzzināt daudz interesantu lietu! Kur nu vēl iespaidīgi skaistie un vērienīgie skati uz jūru un piekrasti no bāku torņu augstumiem!

Bākas kā tūrisma objekti iegūst arvien lielāku popularitāti Eiropā, tāpēc ir vērts uzskaitīt un pieminēt tās bākas, kuras šobrīd ir atvērtas apskatei un pieejamas *iekarošanai* pie mums un kaimiņos – Lietuvā un Igaunijā. Tāpēc dosimies nelielā un interesantā ceļojumā, lai rosinātu lasītājus paskatīties uz varbūt ikdienišķām lietām no nedaudz cita skatu punkta.

Bāku apskate Lietuvā

Pie mūsu dienvidu kaimiņiem lietuviešiem tūristu apskatei atvērtas divas bākas. Lai tās apmeklētu, jādodas no Klaipēdas dienvidu virzienā uz *Mazo Lietuvu*. Tā ir senās Austrumprūsijas teritorija, kurā vācu krustneši pēc iekarošanas cēla savas akmens pilis svarīgu tirdzniecības ceļu krustpunktos. Tā pagārā zemesragā pie Nemunas upes deltas tika uzcelta Vindenburgas pils, no kuras varēja ar militāru spēku kontrolēt seno Nemunas ūdensceļu. Var jau būt, ka jūras vēji šajā vietā pils cēlējiem šķita varen stipri, tāpēc pils nosaukuma izcelsmi saista ar tiem. Ir gan vēl otra versija – šeit zvejojuši ar ventieriem, un to Nemunas grīvā bijis tik daudz, ka citādi šo vietu nemaz saukt nevarēja.

Tā kā spējo vēju un mainīgās upes deltas dēļ šī vieta bija bīstama kuģu satiksmei un daudzu kuģu atliekas droši vien vēl joprojām atrodamas bīstamā raga apkārtnē Kuršu jomas dibenā, 1837. gadā šeit uzcelj pirmo **Ventes raga** bāku. Tornis ir no koka, gaismu dod eļļas lampa. Acīmredzot koka tornis skarbajos vējos ilgi kalpot nespēja, un 1860. gadā sāk celt jaunu bākas torni, šoreiz no sarkaniem ķieģeļiem, kas tajā laikā



bija iecienīts vietējais būvmateriāls. Bākas pamatā ir astoņstūris, un tās augstums sasniedz 11 metrus. Līdz bākas laterāli var nokļūt, kāpjot pa šaurām, kaltām spirālveida kāpnēm, kuras izrotātas ar tam laikam atbilstošiem ornamentiem. No augšas labi pārskatāmi Kuršu jomas ūdeņi, tālumā saredzami Kuršu kāpas smiltāji un mežainie pauguri. Bākas uguns kādreiz bijusi saredzama 3,5 kilometrus tālu, tas acīmredzot bijis pietiekami, lai kuģi savlaicīgi izvairītos no Ventes raga draudiem.

Blakus bākai vietu atradusi ornitoloģiskā stacija, jo tieši šeit gar piekrasti notiek plaša putnu migrācija pavasaros un rudenos. Ornitologi apgalvo, ka vienas dienas laikā šeit garām var palidot pat 300 000 migrējošo putnu. Ornitoloģiskā stacija

dibināta 1929. gadā, un līdz 1999. gadam tur apgredzenoti 1,4 miljoni putnu! Pēdējos gados ekskursantu vajadzībām šeit ierīkota satiksme ar nelieliem kuģiņiem pāri jomai uz Nidu. Tur kalna galā skatāma skaistā Nidas bāka, diemžēl uzskāpšana tajā šobrīd nav iespējama.



Apmēram 2 kilometrus no Kuršu jomas Rusnes salā 1873. gadā sāk celt un pēc trim gadiem iedarbina **Uostadvaris bāku**. Tā atrodas salīdzinoši netālu no Ventes raga bākas un vizuāli ir tai līdzīga – sarkano ķieģeļu astoņstūru tornis, kam blakus uzcelta bākas uzrauga māja. Gaismas aparāts atradies 13 metru

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

augstumā un bijis saredzams 22 kilometru tukumā. Bāka iezīmēja nelielu ostas vietu Nemunas deltas galvenās straumes Atmatas kreisajā krastā. Šo patvēruma vietu iezīmē arī Atmatā ietekošā Vilkinas upīte, un šeit arī tagad labprāt piestāj nelieli kuģīši, jahtas un makšķernieku laivas. Bāka ir vēstures un tehnikas piemineklis, darbību tā pārtraukusi 1986. gadā. No torņa paveras skaists skats uz Atmatas tecējumu un apkārtnē Rusnes salas plavām.

1907. gadā blakus bākai uzcelta ar tvaika turbīnām darbināma sūkņu stacija, kura sekmē meliorēto apkārtnes plavu ūdens pārpalikumu novadīšanu Atmatā. Pavasaros šeit applūst milzīgas sauszemes teritorijas, kas savukārt pievilkina migrējošo ūdensputnu tūkstošus. Apkārtnē vērojami fantastiski skati, kuri priecē putnu vērotājus un fotogrāfus. Vietējie iedzīvotāji pie tā ir pieraduši, taču zemniekiem šie plūdi bieži aizkavē pavasara darbu sākšanu un īpašu prieku nerada.

Abas bākas brīvi apmeklējamas, un šobrīd tūristiem par apskati maciņš nav jāatver.

Bākas Igaunijā

Igauniem bāku daudz vairāk, jo piekrastes ūdeņi daudz bīstamāki kuģošanai. Igaunijā savā īpašumā uzskaitījuši ap 2000 salu, un likumsakarīgi, ka daudzas bākas celtas tieši uz salām.

Mums tuvākā apskatei pieejamā bāka atrodas Kihnu salā. Aiz Ainažiem pārbraucot robežu un piestājot pie netālās Rannametsas dabas takas, no kāpas galā uzceltā skatu torņa jau labi saskatāma gan Kihnu sala, gan **Kihnu bāka** tās dienvidu galā. Ja ar prāmi veicam nelielu jūras ceļojumu, pa salu jāmēro vēl apmēram septiņi kilometri, lai tiktu līdz bākai tās pretējā galā. Nedaudz ierakusies oļainajā salas krastā, Kihnu bāka balta un slaida tiecas žilbinoši zilajās debesīs. Bāku sāka celt 1864. gadā, vedot no Anglijas čuguna torņa konstrukcijas un kniedējot tās kopā uz salas. Bākas gaisma atrodas 29 metrus virs jūras līmeņa, tai ir baltās un sarkanās gaismas sektors. Sarkanā gaisma brīdina kuģotājus par bīstamu un ļoti šauru zemes strēli salas ziemeļu



galā, kura reizēm atrodas virs, reizēm zem ūdens līmeņa.

Majestātiski stalts šķiet sarkanais **Pakri bākas** slaidais stāvs. Tās gaisma atrodas 52 metru augstumā virs zemes, taču klinšainais krasts to paceļ virs jūras līmeņa jau 73 metru augstumā. Tagadējā bāka celta 1889. gadā, bet pirmā šajā vietā



celta ap 1724. gadu pēc Krievijas cara Pētera I pavēles. Tolaik Pakri pussalā būvētās bākas uzdevums bija atvieglot kuģu ieiešanu Paldisku ostā. No vecās bākas gan šobrīd saglabājušies vien pamati, un tie atrodas uz pašas klints malas, kuru jūras viļņi pamazām noārda. Var tikai minēt, pēc cik ilga laika klints mala nobruks un iznīcinās vecās vēsturiskās būves atliekas. Ziemā krasta klintīs skatāmi skaisti leduskritumi, ja vien laika apstākļi bijuši piemēroti, lai daba tos izveidotu.

Visai savdabīga ir nelielā Vormsi salīņa un tās **Saksbijas** bāka. Pirmo bāku šeit uzcēla 1864. gadā, bet iz-



rādījās, ka tās tornis ir pārāk zems, un igauņi to pārcēla uz Vaindlo salu. 1871. gadā Vormsi krastā tika uzstādīts jauns tornis, kura konstrukcijas no čuguna tika izgatavotas Liepājā, arī bākas laternu izgatavoja turpat. Tornis ir 24 metrus augsts, tā granīta pamati atrodas trīs metrus virs jūras līmeņa. Bāka cieta apšaudē Pirmā pasaules kara kaujās, pēc tam tika atjaunota un veiksmīgi kalpo vēl tagad. Jūras piekraste pie bākas bagāta ar aizvēsturisku fosiliju atliekām, tāpēc ir vērts pievērst uzmanību arī tam, kas atrodas zem jūsu kājām! Skatienam atklāsies miljoniem gadu sena mūsu planētas pagātne...



Bāku vērošanas gardēžiem noteikti jāapceļo Hījumā sala! Te atrodas veselas trīs senas un vēsturiskas bākas. Salas rietumos, Kepu pussalā, iepretim Ristnas ragam 1874. gadā sāk darboties **Ristnas bāka**. Tās 30 metru augstumā novietotā gaismas ziemeļbrīdina kuģotājus par iespējamajiem bīstamiem ledus sablīvējumiem un krājumumiem. Vēl šī sarkanā bāka dublē seno un vareno, apmēram 10 kilometru attālumā esošo Kepu bāku, kas reizēm nav saskatāma biežo miglu dēļ. Ristnas bāka ir mūsu Mērsraga bākas dvīņu māsa gan celtniecības laika, gan vizuālā rekonstrukcijas risinājuma ziņā. Abas bākas cieta Pirmajā pasaules karā, un šķiet, tām izmantots viens un tas pats rekonstrukcijas projekts un materiāls. Atšķirīgas tikai krāsas – Mērsraga bāka ir koši balta, igauņu – koši sarkana. Blakus bākai ir burvīgs jūras līcis, kuru iecienījuši igauņu un citzemju sērfotāji un “mežonīga” stila pludmales mīļotāji.

Kepu bāka ir igauņu lepnums! Tā šobrīd ir viena no pasaulē vecākajām bākām, kas vēl darbojas. Bāku sāka būvēt Hanzas savienības uzplaukuma jeb Zelta laikmetā 1505. gadā. Celtniecība notika ar vairākiem pārtraukumiem, gaismu iedegda tikai 1531. gadā, un bāka arī 21. gadsimtā joprojām naktī izgaismo Hījumā salas krastu. Tā daudzkārt rekonstruēta un pārbūvēta, cietusi arī abos pasaules karos. Bākas



augstums sasniedz 36 metrus, bet tā kā izbūvēta krietna paugura mugurā, bākuguns atrodas 102 metru augstumā virs jūras līmeņa. Skats, kas paveras no bākas laternas līmeņa augstumiem, ir tiešām iespaidīgs. Arī uzkāpšana bākā pa akmeņi cirstajām kāpnēm, kurām nav līdzīgu nekur citur Baltijas reģionā, ir aizraujoša. Unikāla bāka, kuras dēļ vien ir vērts doties uz Hījumā salu skaistā un aizraujošā ceļojumā.

Hījumā salas pašā ziemeļu ragā atrodas slaidā **Tahkunas bāka**. Tās būvi uzsāk 1873. gadā, un 43 metrus augstajā bākā gaismas tiek iedegta 1875. gadā. Reiz bākas uzraugs man smaidot sacīja: “Mūsu bāka ir tik augsta, ka Rīgas torņus var saredzēt...” Skats no augšas uz Somu jūras līci un aizmugurē esošo salu patiesi ir varens. Blakus bākai jūras krastā izveidota neliela piemiņas vieta prāmja “Estonia” traģēdijas upuriem. Piemiņas vietas konstrukcijā iekārtā zvana skaņas ikvienam



atgādina, ka nekas nav mūžīgs uz šīs zemes... Šo vietu iekārtojuši salas iedzīvotāji par pašu saziņoto naudu.

►►► 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

Nesen no Sāmsalas krastiem atlidoja priecīga ziņa – apskatei atkal atvērta **Serves raga bāka**, no kuras skaidrā laikā saredzams Kurzemes krasts. Nav jau tālu – tikai pāri Irbes šaurumam! Bāka bija atvērta apskatei deviņdesmitajos gados, bet pēc tam slēgta tūristiem. Pirmā bāka šajā vietā celta 1646. gadā, taču līdz šiem laikiem nav izdzīvojusi. Pašreizējā bāka celta 1960. gadā, uguns deg



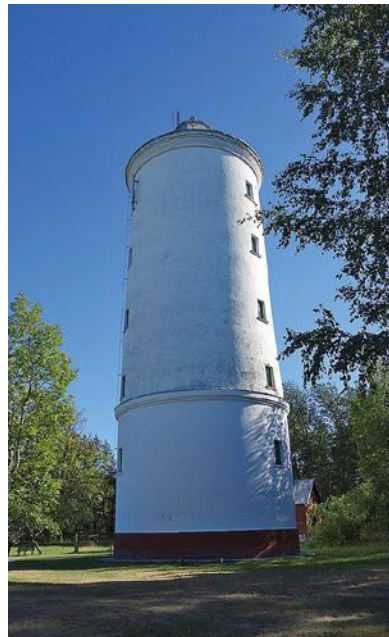
53 metru augstumā, lai to sasniegtu, augšup jāveic pamatīgs kāpiens. Sasniedzot bākas virsotni, paveras patiesi plašs skats līdz pat Kurzemes mežiem pie tālā dienvidpuses apvāršņa. Bākas apkārtnē apskatāmas fortifikācijas būvju paliekas un krasta artilērijas pozīcijas, kuras sargāja ieeju Irbes jūras šaurumā Pirmā pasaules kara laikā. Dažreiz šī vieta tiek saukta par Baltijas jūras Gibraltāru, jo sargā ieeju Rīgas jūras līcī, Rīgas un Pērnavas ostas. Arī jūras pieeju Monzunda arhipelāgam no dienvidu puses.



Uzkāpšana Latvijas bākās

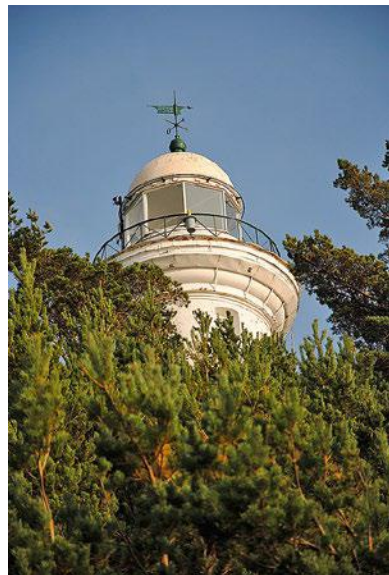
Mērsragu iemīļojuši putnu vērotāji un vasaras peldviesi, jo šeit ir jauka peldvieta. Taču vienlaikus kuģotājiem šis krasts ir bīstams akmeņaino sēkļu dēļ, tāpēc jau 1875. gadā šeit sāk darboties jaunuzceltā **Mērsraga bāka**. Tā ar savu uguni brīdina kuģus, kas nāk no Kolkas uz Rīgas ostu, ka šeit krastam tuvoties nevajadzētu. Bākas tornis cieta Pirmā pasaules kara laikā, un 1922. gadā 18,5 metrus augsto torņa metāla cilindru stiprināšanai aptvēra ar dzelzsbetona konstrukciju. Bākas uguns atrodas 21 metra augstumā un ir automatizēta. Kā veikt bākas iekšējo apskati, to var uzzināt, ielūkojoties Mērsraga novada interneta mājaslapā. Bāka, starp citu, ir redzama novada ģerbonī!

Ovišu bākas pirmsākumi meklējami ap 1814. gadu, un toreiz jūra atradusies no bākas vietas apmēram divu kilometru attālumā. Tagad bākas tornis no jūras šķir vien 360 metru. No 37 metrus augstā bākas torņa labos laika apstākļos var saskatīt gan igauņu krastā esošo Serves raga bāku, gan Irbenes bāku tālu jūrā pie apvāršņa. Tornim ir īpatnēja konstrukcija – tā iekšpusē atrodas vēl viens tornis. Šāda bākas konstrukcija 18. – 19. gadsimtā neesot bijis retums, tā domāta bākas aizsardzībai. Pie bākas izveidots neliels muzejs, kur redzamas agrāk bākās izmantotas iekārtas un aprīkojums. Blakus bākai saglabājusies



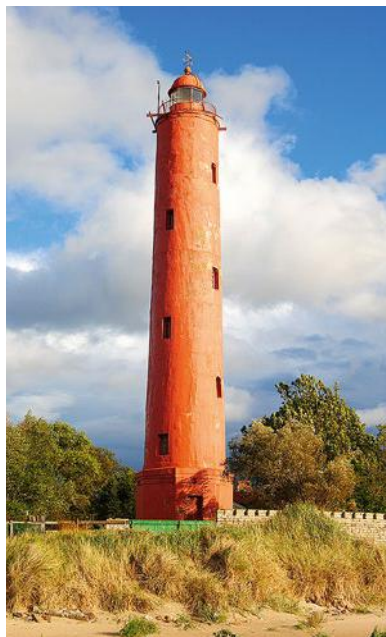
kolorīta šaursliežu bānīša koka stacija. Interesanti, ka Ovišos krastā kurināti uguns kuri jau 11. gadsimtā šeit esošo bīstamo sēkļu iezīmēšanai. Stāsta, ka arī šeit jūrā esot viena no lielākajām nogrimušo kuģu kapsētām mūsu piekrastē. Svarīgi piebilst, ka šī ir mūsu vecākā bāka, kas vēl kalpo kuģu satiksmes nodrošināšanai.

Skaista un savdabīga augstā jūras krastā – tā droši var teikt par **Užavas bāku**. Stāvajā krastā varenī saaugušie koki šogad nedaudz patīrīti,



un jau no bākas pakājes paveras skaists un plašs skats jūras virzienā. Kāpu augstums jūras krastā šeit sasniedz 28 metrus, pats bākas tornis ir 19 metrus augsts. Pēc neliela kāpiena paveras tāls un skaists skats – mežiem apauguši krasti, kas vietām ietiecas jūrā. Jūra gan nepadodas un cītīgi tos noskalo. Arī šeit, pie bākas, nācies vairākkārt stiprināt krastu, lai to kopā ar būvi neieskalotu jūrā. Pēdējie apjomīgie darbi notikuši pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados, kad izmantoti varenī betona kluči, kuriem izdevies apturēt jūras viļņu uzbrukumu. Jūras mala šeit ļoti mainīga, reizēm krasta smiltis tiek noskalotas, un tad skatienam paveras daudzkrāsainiem oļiem klāta pludmale, pret kuru skaļi un baltas putu šļakatas mētādami šķīst viļņi.

Skaista un smilšaina ir pludmale arī pie **Akmeņraga bākas**. Te bieži var atrast ne vien palielus dzintara gabalus, bet arī miljoniem gadu senu organismu nospiedumus jūras izskalotos akmentīšos. Vajag tik iet un nesteidzīgi pameklēt! Īpaši skaists Akmeņrags un bāka ir rudenos, kad Dižjūra met krastā svina pelēkas bangas un vējš rauj matus nost no galvas...



38 metrus augstais tornis celts ap 1885. gadu, lai iezīmētu bīstamu sēkli, kurš ietiecas tālu jūrā. Plašāk pazīstamais kuģis, kas uzskrēja akmeņainajam sēklim un palika te uz visiem laikiem, ir tvaikonis "Saratov". Mūsu valstij šis kuģis vēsturiski

nozīmīgs ar to, ka Brīvības cīņu laikā uz tā atradās Latvijas pagaidu valdība ar Kārli Ulmani priekšgalā un ka tieši šis kuģis aizveda pagaidu valdību uz atbrīvoto Rīgu, kur tai pienācās būt. Zīmīgi, ka aptuveni gadu pirms "Saratov" bojā ejas gandrīz tajā pašā vietā gājis bojā latviešu trīsmastu tālbraucējs burinieks "Karal". Savukārt jau mūsdienās, 2009. gada novembrī, pie Akmeņraga uz sēkļa uzskrēja poļu kravas kuģis "Romanka". Nirēju forumos internetā rodami nostāsti par Otrā pasaules kara beigās nogremdētu vai nogrimušu vācu transportkuģi ar tankiem uz klāja. Kādus vēl noslēpumus jūras dzelmē glabā šis rags, neviens tā isti joprojām nav izpētījis...

Vēl tik ceļotājiem, kuri vēlas apskatīt un apciemot mūsu bākas, jāatgādina, ka bāku galvenais uzdevums ir brīdināt jūrniekus par bīstamām vietām jūras piekrastē un norādīt drošu ceļu uz ostu. Citiem vārdiem, tie ir svarīgi navigācijas objekti, kas par spīti satelītnavigācijai un citām modernām tehniskām lietām tik drīz neizzudīs. Tāpēc vien ir vērts bākas apceļot un iepazīt! ■

Normunds Smāļinskis

Vasaras ceļos. Prangli salā, kadiķogās

Latviešu nostalgija pēc Roņu salas ir itin labi saprotama, jo sābriem igauniem ir pavisam 1521 sala, un tām nesen pievienojusies vēl viena Narvas ūdenskrātuvē, kur pēc lietusgāzēm ar mežu aizaudzis četrus hektārus liels sauszemes gabals atšķēlās no Krievijas krasta, un strauze to liktenīgi iestūma Igaunijas pusē, kur tas iesprūda starp divām citām saliņām un augstsprieguma elektropārvades līniju. Tiesa, Prangli salai, kas atrodas rokas stiepiena attālumā no Igaunijas galvaspilsētas Tallinas, nekas tāds nedraud, tā lepni spītē jūras vējiem Somu līča ūdeņos.

Zvejas laivā pāri jūras šaurumam!

Prangli ir Tallinai vistuvākā apdzīvotā sala, kas pārsteidz ar savu vienreizīgo dabu un skaistajām smilšu

pludmalēm. Pirmās liecības par salu meklējamas 13. gadsimtā, un spilgtu stāstu par salinieku darbiem un interesantākajām salas vietām pietiek veselai dienai.

Ir agrs svētdienas rīts, kad esam nonākuši Vīmsi pussalā starp Piritu un arvien augošo Mūgas ostu. Te no Lepnēmes (Leppneeme) zvejnieku piestātnes vairākas reizes dienā uz Prangli dodas komfortabls prāmis. Mums pretim atbraukusi liela veca zvejas laiva, kas pielāgota tūristu vizināšanai. Pusotru stundu garais ceļš var sākties, un, jo tālāk esam no krasta, jo krāšņāks skats veras acīm un līksmo sirdi.

Tālumā peld graciozais "Tallink" prāmis no Helsinkiem, kur uz klāja nocietušies somu ceļotāji kāri tver acīm Igaunijas galvaspilsētas kontūras, kas sola jau ļoti zināmo – daudz vodkas un kūpinājumus visdažādākajām gaumēm. Mūsu laivu

vada vidēja auguma vīrs, kuram ik pa brīdīm piepalīdz "Sančo Pansa" – stiegrs salinieks, kurš caur sevi izlaidis ne vienu vien ešelona spirta. Vīri turas un, kad laivai pārskrien viļņu šļakatas, nosmīn bārdā – tā tiem letīgiem vajag!

Kelnases osta mūs sagaida ar jahtu mastiem un vecām padomjlaika būvēm – te bijis slavenā Kirova zvejnieku kolhoza piekrastes iecirknis (par pašu supersaimniecību Vīmsi pussalā nedaudz vēlāk!), tiklu un zivju šķūņi, fabrika, saldētava. Tagad tos izmanto restorāns (drīzāk to gan sauksim par ieskrietuves tipa ēdnīcu!), tūrisma informācijas centrs, suvenīru bode un dažādu laika kavēkļu noma – no veikborda dēļa līdz visparastākajam ciskudrillim.

Neatņemamā rīta kafija, jo daudzī tomēr jūrā pamatīgi drebinājās, un ceļojums pa Prangli var sākties!

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

Ar kravas auto kruizā pa salu

Kā jau svētdienā pienākas, rīts arī te sākas ar dievkalpojumu. Prangli sv. Laurenca baznīca (19. gs.) ir viena no mazākajām koka baznīcām Igaunijā. Te dažus gadsimtus pirms tam bijusi kapliča, kuru saskaņā ar leģendām uzbūvējuši nelaimē nonākuši somu roņu ķērāji.

Nāk salinieki, mācītājs sakārto altārpriekšu, jaunieši baltos kreklos iemēģina pūšamos instrumentus. Drīz pāris sievu un daži vīri ielocīs balsis, būs skaisti! Mēs netraucēsim, un, atstājuši ziedojumus, dodamies tālāk, jo tik intīms svētdienas rīta lūgšanu brīdis ir domāts savējiem, ne jau tūristu ordām, kuras, tiesa, bagātina salinieku budžetu.

Sasēdušies kravas auto (vēl kādreizējās Čehoslovāķijas ražojums, bet ir sastopamas arī GAZ relikvijas), krātāmieš cauri ciemam uz pludmales pusi, lai atrastu vietu, kur ziemā uz kontinentu vedis "ledus ceļš". Tagad gan kaut kas tāds jāaizmirst, jo kuģu ceļš uz Mūgas ostu netiek atdots salam pat visbargākajās ziemās. Pa ceļam varam uzrāpties gigantiskajā lielakmenī (*Punane kivi*), kas esot viens no pašiem lielākajiem laukakmeņiem Baltijā, aplūkot dabasgāzes ieguves vietu (pagriežot krānu, uz liesmas droši var uzvārt ūdeni tējai un kafijai!) un mielot acis tvaikoņu un laivu kapsētā. Īpaša ir Igaunijas kuģa "Eestirand" piemiņas vieta, kura vēsta par nogremdēto tvaikoni, kas, Otrajam pasaules karam sākoties, evakuēja cilvēkus uz Ļeņingradu. Izglābušies salā, ļaudis tika ierauti kara mašīnā, līdz pakāpeniski atkal nokļuva kontinentā, nu jau vāciešu iedibinātajā "ordnungā" (kārtībā).

Prangli ir 6,44 kvadrātkilometrus liela saliņa, kas tomēr atstāj veselas pasaules iespaidu un šo sajūtu spēj noturēt vismaz vienas diennakts garumā. Akmeņainā pludmale, vietumis stāvkrasts, citviet – paliņu plāvas aizvēja pusē, akmeņi, pat klintis. Skandināvijas daba, kas varbūt nepārsteidz mūs Norvēģijā vai Zviedrijā, bet Igaunijā, deviņus kilometrus no kontinenta krasta, uzrunā gan!



Vīmsi pussalas lielā godība

Kad laimīgi esam tikuši atpakaļ lielajā kontinentā, nevajadzētu uzreiz pamest Vīmsi pussalu. Tā ir bijušā miljonāra – paraugsaimniecības "Sergeja Kirova zvejnieku kolhozs" centrs. Te viesojušies visi kompartijas dūži, ārvalstu vadītāji (gluži kā mūsu Ādažos!), bieži pieredzes apmaiņā pie veiksminiekiem devušies arī Latvijas zvejnieki. Vecajā Vīmsi skolas namā iekārtots Piekraustes tautas muzejs (*Rannarahva muuseum*), kas vedina uz pārdomām arī mūs – vai Latvijā kādai savulaik par zelta bedri uzskatītai zvejnieku lielsaimniecībai vēl saglabāts viņu muzejs? Atceramies brāļu Buklovsku veidoto "Audas" muzeju Mangalsalā, arī citviet, kur pletās kolhozi miljonāri. Paldies Dievam, ka zveju gaitas saglabātas Ventspils un Jūrmalas piejūras muzejos, citādi ne Oskara laiva, ne lašu murds līdz mūsdienām nenodzīvotu.

Kirova kolhozam veltīta Piekraustes tautas muzeja otrā stāva ekspozīcija. Gide krieviski ar fantastiski sulīgo igauņu akcentu nepagurusi stāsta, cik viņi savulaik te labi dzīvojuši – slaukuši foreļu ikrus, ķēruši lašus, kūpinājuši zivis un kārbās kārtājuši šprotes. No Ziemeļjūras vestas treknās siļķes, paši zvejojuši reņģes un brētliņas, un arī roņi bijuši labākie draugi, nevis tā kā patlaban, kad zvejniekam tā vien prasās gāzt ronim ar airi, jo tikli saplēsti un no zivs palikusi tikai muguras asaka.

No šīs pasakas pēc puskilometra nonākam citā – nu gluži vai Ēdenes dārzā. Te tas pats Kirova kolhozs savulaik licis pamatus Vīmsi Brīvdabas muzejam – brīnīšķam zemes stūrītim akmeņainajā krastā. Te varam izjust vēsturiska piejūras ciema pirmatnējo pievilcību. Patinētais šarms, kā tik ļoti mums ikdienas skrējienā pietrūkst. Zvejnieku sēta ar ledus pagrabu, dūmu namiņš un tiklu būdas, aka, pujuenes un kāršu rozes. Riet saule, tās staros ceļā dodas varenā "Aida Cara", jo Tallinas Pasažieru osta neapklust ne mirkli. Pa līčiem šaudās kuģīši – uz Aegnas salu, uz Naissāri un citām, jo visur virmo vasara, vilina vilņi un pludmales karstās smiltis. Patiesi, ja gribat izjust jūras un cilvēka sastapšanās harmoniju, ko vainago vienkārtība, brauciet uz Vīmsi un Prangli salu, kaut vai kadiķogas noēsties!■

Gints Šīmanis

Piezīmes uz žurnāla vāka

Mani sauc Ginta. Esmu absolvējusi Latvijas Jūras akadēmiju, esmu jūrniece un pašlaik ieņemu otrā stūrmaņa amatu uz kuģa.

Gandrīz neticami, bet maijā diplomam apritēja jau pieci gadi, bija laiks nomaiņai! Pastāstīšu par dzīvi uz kuģa, par piedzīvojumiem un pārdzīvojumiem.

Karjeru uz kuģa sāku kā klāja kadets. Mans pirmais kuģis bija "Sichem Osprey", ķīmiskais tankkuģis, uz kura turpināju strādāt līdz 2018. gadam, līdz izlēmu, ka kaut kas ir jāmaina.

Pirmo reizi praksē devos 2011. gada 2. februārī. Mans kuģis atradās Singapūrā. Nolaižoties Singapūras lidostā, mūs sagaidīja aģents, kas rokā turēja to personu vārdus, kuras ieradušās uz kuģi "Sichem Osprey". Tā ir ierasta prakse, ka tevi lidostā sagaida aģents. Bet ir arī gadījumi, kad aģents nesagaida, kā tas reiz gadījās man. Tāpat arī kompānijas parasti kadetus vienus nesūta uz kuģi, bet es atkal biju izņēmums. Bet par to vēlāk...

Vēl tagad atceros, kā, atveroties Singapūras lidostas durvīm, sejā iesitās pamatīga tveice un gaiss divaini oda. Sasvīdušu sandaļu smarža, kā sacīja viens no kapteiņiem, ar ko kopā strādāju.

No aģenta uzzinājām, ka kuģis ir aizkavējies. Tas nozīmēja, ka mēs divas dienas dzīvosim viesnīcā. Ko vairāk var vēlēties? Bija iemesls atklāt tūrista prasmes, ko ar darījām! Naudas izklaidei man nebija, toties bija labs vecākais stūrmanis, kurš mierināja: "Kad klūsi par oficieri, sapratīsi atšķirību!"

Dzīvošanu un ēdināšanu nodrošināja kompānija, tāpēc divas dienas varējām izbaudīt Singapūru. Beidzot mūsu kuģis bija klāt, nostājies uz enkura, tas gaidīja ienākšanu ostā. Uz kuģa mūs nogādāja ar kuteri. Ar kuģiem esmu uz tu, jo mans tētis bija mehāniķis kuģu remonta cehā, tā ka ne mazums kuģu biju izstaigājusi un izpētījusi. Bet, kad ieraudzīju šo... tik milzīgu... 170 metru garš un 26 metrus plats! Tika nolaists parādes traps, pa kuru cits pēc cita uzkāpām uz kuģa.

Kā ierasts, pirmā vieta, kur visi tiekas, ir kravas telpa – ofiss. Vieta, no kurienes tiek vadītas

kravas operācijas. Pirmais iespaids – datori, dažādi ekrāni, lampiņas, podziņas, skaņas signalizācijas. Kā kosmosa kuģi. Mana pirmā doma: un tas viss man būs jāzina? Ieejot iekšā, notiek sapazīšanās. Komandas locekļi satiek savu maiņas personu, un sākas lietu nodošana. Kadetam ir mazliet vieglāk, jo nav ko nomainīt.

Vēl viens svarīgs jautājums: kāds ir kapteinis?!

Man tika ierādīta kajīte 3. stāvā, skaitot no pamatklāja, divus stāvus pirms tiltiņa. Parasti ir navigācijas tiltiņš, stāvu zemāk dzīvo kapteinis un vecākais mehāniķis, tad stūrmaņi, tad visi pārējie. Manas kajītes iluminators bija uz kuģa aizmuguri – tieši priekšā kuģa dūmenim. Kaimiņos pāri koridoram dzīvoja *pump man* – sūkņu vīrs, 50 gadus vecs, ļoti jautrs, kam patika pēc darba skaļi klausīties ACDC, Metalica.

Uz kuģa apkalpe bija multinacionāla – krievi, latvieši, ukraiņi, filipīnieši, pavisam 21 komandas loceklis. Pirmo reizi redzēju tik mazus cilvēkus – filipīniešus, vienīgi pavārs un bocmanis bija augumā padevušies gari. Noteikt viņu vecumu ir ļoti grūti, iegaumēt vārdus vēl grūtāk. Dažam to ir pat trīs. Piemēram, Rendy Almazar Rendes Malagja. Lai iegaumētu filipīniešu vārdus, man bija nepieciešams aptuveni mēnesis. Filipīnieši parasti uz kuģa ierodas strādāt 9–12 mēnešus, tas viņiem ir normāli. Pirmie vārdi, ko man iemācīja filipīnieši, bija "chop chop", kas nozīmēja ēst.

Kapteinis bija no Krievijas. Stingrs. Tiltiņu varēju apmeklēt tikai tad, kad viņa tur nebija vai arī viņam bija labs garastāvoklis.

Uzkāpjot uz kuģa, manas krievu valodas zināšanas bija minimālas, bet tiltiņš savā starpā sazinājās krievu valodā, kā arī sūkņu vīrs runāja krieviski. Labi, ka vecākais stūrmanis bija īsts latvietis.

VEIKSMĪGU JAUNO MĀCĪBU GADU!

“Tautas īstā, bagātākā manta ir tie jaunekļi, kas savas garīgās dāvanas tik pilnīgi, cik vien iespējams, izkopj, ar zinībām izrotā un tad tās cik un kur varēdami tautai par labu izlieto.”

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS

