



JŪRNIEKS

NR. 5 (108) 2018



**Latvijas Jūras administrācijas
valdes priekšsēdētājs
JĀNIS KRASTIŅŠ:**

**“Lai mēs spētu saglabāt
savas līdera pozīcijas,
vissvarīgākais ir speciālistu
kompetence – lai viņi būtu
profesionālam darbam
atbilstoši pilnīgi visos
līmeņos.”**

**Jaunās tehnoloģijas
maina transporta un
loģistikas nozari**

**Lielākais izaicinājums
mācībās ir pārbaudīt
sevi un savas spējas**

**Polārā kuģošana –
notiek sacensība
Ziemeļu jūras ceļu
iekarošanā**

**Piecas reizes
apkārt pasaulei un
joprojām kapteinis
Jānis Līckalns uz
kapteiņa tiltiņa**

Latvijai 100



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 popularizē savus tranzītpakalpojumus
Notiek Latvijas un Baltkrievijas interešu tuvināšanās
- 3 LDz ikgadējā konferencē diskutē par tehnoloģiskām
pārmaiņām, kas maina transporta un loģistikas nozari
- 4 VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDz Cargo" Lietuvas
dzelzceļam iesniedz pretenziju par zaudējumu
atlīdzināšanu
- 5 Mācības "Namejs 2018" ļauj teoriju pārbaudīt praksē
- 6 Starptautiskās operācijas un misijas
Tiekas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji
- 7 Tiekas Baltijas valstu jūras administrāciju speciālisti
- 8 Vides aizsardzības aktualitātes
- 9 Jauni produkti, jauni cilvēki, jaunas tehnoloģijas
- 11 Nulles tolerance nelegālai savvaļas dzīvnieku tirdzniecībai
IALA nosaka 1. jūliju par Pasaules navigācijas tehnisko
līdzekļu dienu
Atjaunotas Baltijas jūras daļu un Mērsraga ostas kartes

LATVIJAS JŪRNICĪBA LATVIJAS SIMTGADEI

- 12 Ļaujiet jūrniekiem balsot!
- 13 Līdera pozīciju nodrošina speciālistu kompetence
- 18 Kad viss bija jāsāk no pašiem pamatiem
- 20 Jūras un kuģis – tā ir mana dzīve
- 25 Kapteiņa meita no Latvijas pie zemūdens pasaules
noslēpumiem

NUMURA TĒMA – POLĀRĀ KUĢOŠANA

- 27 Arktiskā kuģošana nav pastaiga gar jūras krastu
- 32 Atmiņas par polāro kuģošānu
- 34 Kapteinim Augustam Breinkopfam – 130

JŪRĀ UN KRASĀ

- 35 Pieaugs jūras kravas pārvadājumu izmaksas
- 35 Ziņas īsumā
- 36 Sākta cauruļvadu piegāde "Nord Stream 2" būvniecībai
"ESL Shipping" jaunie *eko balkerī* tranzītā no Ziemeļjūras
uz Baltijas jūru
- 37 Pirātisms ierobežots, pateicoties veiksmīgi īstenotam
pasākumu kopumam

OSTAS

- 38 Statistika
Parakstīts līgums par bezpilota konteinerkuģa būvi
- 39 Noteikumam tuvojas papildu infrastruktūras izbūve
Krievu salā
- 40 Jaunais Rīgas brīvdostas attīstības plāns būs samērots ar
reālo situāciju un iespējām
Stratēģija kruiža kuģu piesaistē ir bijusi pareiza
- 41 Noslēdz līgumu par Liepājas ostas ūdens infrastruktūras
uzlabošanas projekta finansēšanu
Nosaka finansējuma prioritātes

VĒSTURES MIRKLI

- 42 Tur, kur Somu līča ūdeņi šalc...
- 47 Rīgas ostas kapteiņi Daugavas vārtos
- 48 Kad kalpiņš kļūst par karali

Otrajā simtgadē ieejot

AR KO IESĀKĀS JAUNDIBINĀTĀS LATVIJAS JŪRNICĪBA? Ar 1919. gadu un pieņemto lēmumu zem vienota Jūrniecības departamenta karoga apvienot visas jūrniecībai radniecīgās valsts iestādes, lai nedublētu funkcijas, nešķiestu spēkus un līdzekļus. Ar Rīgas, Ventspils, Liepājas un Ainažu ostu pārvalžu izveidi 1921. gada sākumā un vienīgās 4-klasīgās Krišjāņa Valdemāra tālbraucēju jūrskolas atklāšanu tā paša gada rudenī.

Ar 1919. gadā Jūrniecības departamenta rīcībā nonākušajiem prižetajiem, konfiscētajiem un rekvizētajiem jūras tirdzniecības kuģiem, kā arī nenoskaidrotu īpašumtiesību kuģiem, nelielu skaitu velkoju un vēl pāris sīkākām kuģiem, pavisam kopskaitā 16, no kuriem deviņus līdz 1923. gadam pēc īpašumu tiesību noskaidrošanas nācās atdot iepriekšējiem īpašniekiem, tai skaitā arī tvaikonī "Saratov", uz kura 1919. gadā patvērās Latvijas valdība, bija jāatdot Padomju Krievijai.

Ar Pirmajā pasaules karā izpostīto lielo un mazo ostu infrastruktūru: saspridzinātajiem tiltiem un moliem, demontētajiem sliežu ceļiem, sapostītajām bākām, nodedzinātām ēkām un noliktavām, kā arī ostu kanālos nogrimušiem kuģiem. Ar neesošiem Latvijas likumiem, kas regulētu jūrniecības nozares darbību.

Ar cilvēkiem. Personībām, speciālistiem un īstiem valsts vīriem, kuri nopūlējās, lai Latvijas jūrniecību noliktu uz stingriem likuma pamatiem un tā varētu plaukt un zelt. Arī ar pašlabuma un ātras peļņas meklētājiem, kuri darīja visu, lai šajos likumos iestrādātu savas intereses.

Taču, neskatoties uz knapajiem budžeta atvēlētajiem līdzekļiem, desmit gadu laikā tomēr izdevās jūrlietas valstī savest kārtībā, bet līdz Latvijas okupācijai 1940. gadā jūrniecība bija plaukstoša nozare.

AR KO IESĀKĀS ATJAUNOTĀS LATVIJAS JŪRNICĪBA? Ar ATMODU.

Ar Latvijas Jūrniecības savienības izveidošanu 1989. gada novembrī un ar Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanu tajā pašā gadā. Ar 1990. gada 4. maija Neatkarības deklarāciju. Ar 1990. gada 7. jūlijā Satiksmes ministrijas ietvaros nodibināto Jūrniecības departamentu. Ar PSRS Jūras flotes pāriešanu Latvijas jurisdikcijā kopā ar vairāk nekā 120 kuģu lielu floti, neskatot zvejas floti, ostu flotes un palīgfloti, un Latvijas kuģniecības izveidošanu. Ar Jūras lietu ministrijas izveidi 1991. gada nogalē un tās nolikvidēšanu 1993. gada vasarā. Ar Latvijas karoga pacelšanu 1991. gada rudenī vispirms uz kuģa "Rēzekne" un tad arī uz citiem Latvijas kuģiem. Ar neesošiem Latvijas likumiem, kas regulētu jūrniecības nozares darbību, un katastrofālu kravu kritumu Latvijas ostās.

Ar cilvēkiem. Personībām, speciālistiem un īstiem valsts vīriem, kuri nopūlējās, lai Latvijas jūrniecību noliktu uz stingriem likuma pamatiem un tā varētu plaukt un zelt. Arī ar pašlabuma un ātras peļņas meklētājiem, kuri darīja visu, lai šajos likumos iestrādātu savas intereses.

Taču, neskatoties uz dažādām peripetijām un vēl daudzām nepadarītām lietām, nepilnu 30 gadu laikā Latvijas jūrniecības nozare ir sakārtota, izveidota profesionāla Latvijas Jūras administrācija, Latvija ir pilntiesīga dažādu starptautisku jūrniecības organizāciju dalībniece, Latvijas jūrnieki ir atzīti starptautiskajā darba tirgū. Latvijas vecākajam aktīvajam kapteinim ir 80 gadu, jaunākajam 38, bet JA kartogrāfe, kapteiņa meita, ir pirmā speciāliste Baltijas valstīs ar "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu. Un par to visu ir lepnums.

AR KO IEIESIM OTRAJĀ GADU SIMTĀ? Ar cerībām, ka nezučīs Latvijas jūrniecības tradīcijas un arvien būs cilvēki, kas turēs svētu Latvijas vārdu un cels godā Latvijas jūrniecību.

Anita Freiberga

Žurnāls "Jūnieks". 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, Raita

Mūrnieka, Normunda Smāļinska, Rīgas brīvdostas, LSEZ, Satiksmes ministrijas, Latvijas dzelzceļa, Latvijas Jūras spēku, "Tēvijas Sarga", Starptautiskās Kuģošanas kameras, "Nord Stream", "Maersk", Polar Shipping, "Reuters", ITF, AFP un IMO publicitātes foto. Foto no Antona Ikaunieka, Jāņa Lickalna un Līvas Gobas personīgā fotoarhīva un ārzemju preses foto materiāli. Jā 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 popularizē savus tranzītpakalpojumus

No 19. līdz 21. septembrim Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš bija darba vizītē Uzbekistānā, Taškentā, kur piedalījās augsta līmeņa starptautiskajā konferencē par Centrālāzijas stratēģiskajām perspektīvām un nerealizētām iespējām starptautiskajos transporta koridoros.



Konferenci atklāja Uzbekistānas premjers Abdulla Aripovs. Kaspars Ozoliņš informēja par līdzšinējo Uzbekistānas un Latvijas sadarbību, kā arī par iespējām to attīstīt. K. Ozoliņš: "Latvijas prioritāte ir Eirāzijas pārvadājumu attīstība. Vienlaikus ar jūras pārvadājumiem attīstām arī sauszemes pārvadājumus. Veiksmīgs Latvijas un Centrālāzijas valstu sadarbības piemērs ir pārvadājumi ar dzelzceļa transportu – gan ar konteineru cilvēcni "Baltika Transīt", gan ar testa konteineru cilvēcniem no un uz Ķīnu. Tāpat arī nozīmīgu vietu ieņem Latvijas un Uzbekistānas sadarbības projekts par Uzbekistānas lauksaimniecības produktu eksportu uz Eiropu, izmantojot Latvijas piedāvātās tranzīta koridora iespējas. Produkciņa no Uzbekistānas caur Rīgu tiek eksportēta uz Poliju, Vāciju, Beļģiju, Skandināvijas un citām valstīm. Pakāpeniski caur Latviju tiek apgūti arī citi Eiropas valstu tirgi. Šogad šīs sadarbības ietvaros tika uzsākts darbs pie jauna projekta Liepājā, kur 2019. gada maijā ar Uzbekistānas valsts atbalstu tiks atklāts Uzbekistānas tirdzniecības nams. Tiek veikts arī aktīvs darbs, lai Uzbekistāna eksporta preču sortimentā iekļautu tekstilizstrādājumus".

Pasākumos piedalījās arī Latvijas Republikas ārķārtējais un pilnvarotais vēstnieks Uzbekistānas Republikā Mihails Popkovs, VAS "Latvijas dzelzceļš" prezidents Edvīns Bērziņš, VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" valdes locekle Lauma Jenča un Latvijas Republikas vēstniecības Uzbekistānas Republikā 2. sekretāre Līga Jermacāne. ■



Protokolu parakstīja komisijas līdzpriekšsēdētāji satiksmes ministrs Uldis Augulis un Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministrs Anatolijs Sivaks.

Notiek Latvijas un Baltkrievijas interešu tuvināšanās

Latvijas Republikas satiksmes ministrs Uldis Augulis norāda: "Transporta, tranzīta un loģistikas nozare ir viena no svarīgākajām mūsu sadarbības jomām. Īpaši sekmīgi sadarbības rezultāti ir dzelzceļa jomā. Aktīvi strādājam tieši Eirāzijas pārvadājumu attīstības sekmēšanā un nostiprināšanā. Šovasar parakstījām vienošanos par jaunu transporta koridoru – no industriālā parka Baltkrievijā uz Latvijas ostām un pretējā virzienā."

Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministrs Anatolijs Sivaks: "Latvijas un Baltkrievijas attiecības attīstās dinamiski daudzos jautājumos. Baltkrievija piešķir īpašu nozīmi labām kaimiņattiecībām ar Latvijas Republiku, it īpaši savstarpēji izdevīgai sadarbībai ekonomikas, zinātnes un tehnikas jautājumos. Sasniegtās parakstītās vienošanās ielikušas

ilgtermiņa pamatu turpmākai sadarbībai." Par Latvijas un Baltkrievijas sadarbību un nākotnes iespējām starptautiskās konferences "Globālās transporta kustības izaicinājumi" ietvaros runāja "Belintertrans – Transport-Logistics Center" ģenerāldirektora pirmais vietnieks Aleksandrs Jančevskis, uzsverot, ka jau līdz šim labas sadarbības rezultātā ar Latviju ir izdevies palielināt pārvadājumu apjomu un pastāv iespēja nākotnē to vēl vairāk palielināt. Kā veiksmīgu savstarpējās sadarbības projektu Jančevskis minēja eksprescilvēcni, kas kravu starp abu valstu galvaspilsētām pa dzelzceļu var nogādāt nepilnā diennaktī, un tas ir ātrāk, nekā sākotnēji tika prognozēts. Viņaprāt, šim projektam noteikti sekos citi, tomēr vienlaikus jāatvieglo robežšķērsošanas procedūras, jo tās ietekmē pārvadājumu laiku un izmaksas. ■





LDz ikgadējā konferencē diskutē par tehnoloģiskām pārmaiņām, kas maina transporta un loģistikas nozari

Lai veidotu nākotni, kas ieies vēsturē, ir jābūt aizrautīgiem piedzīvojumu meklētājiem un jāizmanto visas pieejamās tehnoloģijas, tostarp tādas, kas palīdz automatizēt un padarīt efektīvākas darbības transporta un loģistikas sektorā. Tā 11. septembrī Rīgā VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) organizētajā starptautiskajā konferencē “Globālās transporta kustības izaicinājumi” puda starptautiskie transporta, loģistikas un tehnoloģiju eksperti. Konferencē šogad piedalījās ap 400 nozares pārstāvji no 24 pasaules valstīm.

Transporta un loģistikas nozare, tai skaitā dzelzceļa sektors, saskaras ar dažādiem izaicinājumiem, tostarp tādiem kā vienlaicīga izmaksu samazināšana un infrastruktūras attīstība, padarot to pievilcīgāku kravu pārvadājumiem. Pielāgojoties straujajām pārmaiņām, Latvija šos izaicinājumus var izmantot savā labā, puda Zviedrijas dzelzceļa operatoru asociācijas izpilddirektors Bjorns Vesterbergs. Kravu pārvadājumu organizēšanā arvien lielāka loma ir digitalizācijai, un daudzi uzņēmumi pasaulē jau ir ieviešuši jaunās tehnoloģijas, tādējādi veicinot pārvadājumu nozares attīstību. Ja patlaban tiek attīstīti multimodālie transporta savienojumi, liela loma turpmāk būs tā dēvētajiem hipermodālajiem jeb

digitalizētajiem savienojumiem, un Latvija varētu būt pirmā valsts, kas šādus savienojumus ievieš, uzsvēra Vesterbergs. Īpaši svarīgi tas ir kontekstā ar Eirāzijas savienojumiem, jo Jaunā zīda ceļa paplašinājumi arī kļūst digitālāki, nekoncentrējoties tikai uz fiziskajiem transporta savienojumiem.

Latvija var lepoties ar lidostām, neaizsalstošām jūras ostām un plašu dzelzceļa tīklu, tomēr ir aktīvi jāstrādā, lai ieinteresētu jaunus tirgus izmantot šo vērienīgo infrastruktūru, konferences dalībniekiem norādīja LR Ministru prezidents Māris Kučinskis, uzsverot, ka tās starptautiskais mērogs ir apliecinājums tam, cik nozīmīga šajā jomā ir Rīga un visa Latvija kopumā. “Mums jābūt

gataviem arvien jauniem izaicinājumiem, lai varētu gūt maksimālu labumu no minētajām priekšrocībām, neuzskatot tās par pašsaprotamām un tādām, kuras *a priori* nodrošina lielu peļņu. Attiecībā uz šīs infrastruktūras izmantošanu ir jāspēj izstrādāt starptautiskajiem partneriem pievilcīgus un Latvijas tautsaimniecībai ekonomiski izdevīgus piedāvājumus,” uzrunā puda M. Kučinskis.

LR satiksmes ministrs Uldis Augulis, atklājot konferenci, uzsvēra: “Mums ir visi priekšnosacījumi, sākot ar lielisko ģeogrāfisko stāvokli un beidzot ar augsti attīstītu transporta un loģistikas infrastruktūru, kas aptver visus transporta veidus, lai kalpotu

►►► 4. lpp.

VAS "Latvijas dzelzceļš" un SIA "LDz Cargo" Lietuvas dzelzceļam iesniedz pretenziju par zaudējumu atlīdzināšanu

Pamatojoties uz Eiropas Komisijas lēmumu lietā "AT.39813 – Baltic Rail", VAS "Latvijas dzelzceļš" un tās meitassabiedrība SIA "LDz Cargo" iesniegušas pretenziju Lietuvas dzelzceļam ("Lietuvos Geležinkeliai", LG) par zaudējumu atlīdzināšanu saistībā ar 2009. gadā Lietuvas dzelzceļa nojauktu sliežu ceļa posmu Mažeiki – Latvijas robeža.

LDz pretenzijā LG prasīts atlīdzināt zaudējumus par periodu no 2009. līdz 2017. gadam – 56,92 miljonus eiro.



SIA "LDz Cargo" Lietuvas dzelzceļam pieprasa atlīdzināt negūto peļņu 25,4 miljonu eiro apmērā. To veido negūtie naftas produktu pārvadājumu ieņēmumi no naftas pārstrādes rūpnīcas "Orlen", kas atrodas Mažeikos. LDz koncerna uzņēmumi gaidīs Lietuvas dzelzceļa atbildi uz iesniegtajām zaudējumu piedziņas pretenzijām, pretējā gadījumā tiks izskatīta iespēja vērsties tiesā. ■

Edvīns Bērziņš.



▶▶▶ 3. lpp.

par transporta un loģistikas izcilības centru, kas savieno Ziemeļeiropu un Āzijas valstis." Ieskievojot līdz šim jau paveikto dzelzceļa nozarē, ministrs uzrunā klātesošajiem uzsvēra, ka nākotnē gaidāmi daudzi izaicinājumi, jo pasaule nemitīgi mainās un pārmaiņas notiek strauji. "Lai spētu šajā pasaulē dzīvot, mums ir nemitīgi jāaug, jāpilnveidojas un jāmācās vienam no otra. Kopīgiem spēkiem viss ir iespējams!"

Konference "Globālās transporta kustības izaicinājumi" ir vieta, kur nozares eksperti diskutē par izaicinājumiem un lūkojas, kāda būs transporta un loģistikas nozare nākotnē. Lai gan pirmajos gados konferences laikā izskanējušas dažādas šķietami utopiskas idejas, daļa no tām šodien jau ir kļuvusi par realitāti. "Tas liecina, ka sapņot ir vērts. Ir jēga to darīt, pat ja pirmajā mirklī domu lidojums šķiet neticams. Mēs paši dzelzceļā jau izmantojam drošus infrastruktūras apsargāšanai, ar 3D tehnoloģiju esam drukājuši lokomotīvu detaļas, rūpējamies par satiksmes drošību ar dažādu sensoru palīdzību un izmantojam viedās tehnoloģijas, lai padarītu pakalpojumu ērtāku un pārvadājumus drošākus," uzsvēra LDz prezidents Edvīns Bērziņš.

"Ik pēc noteikta laika pasaulē notiek progresīvas pārmaiņas. Jums jābūt piedzīvojumu meklētājiem, ir jāsapņo lieli sapņi, ir jāizmanto

tehnoloģijas, kas pieejamas, lai veidotu patiesi ievērojamu nākotni," atklājot konferences nākotnes vīziju sadaļu, rosināja Lielbritānijas organizācijas "TomorrowToday Global" līdzdibinātājs futūrists Dīns van Leuvens. Kā būtiskus izaicinājumus, ar ko pasaulei jāsaskaras, viņš akcentēja vienlaikus notiekošo sabiedrības vidējā vecuma pieaugšanu, kas liek izdarīt daudz vairāk ilgtermiņā balstītus lēmumus, un jaunas iedzīvotāju paaudzes veidošanos, kurai ir citāda attieksme un jaunas vērtības. Tā ir paaudze, kas dzīvo digitālajā vidē un primāri izmanto digitālo valodu. Jautājums, cik gatavi esam jaunai pasaulei, kurā valda viedās tehnoloģijas un kur dažādās nozarēs arvien lielāku lomu ieņem mākslīgais intelekts, vaicāja futūrists.

To, ka digitalizācija ir viens no attīstības stūrakmeņiem, kas var nodrošināt ekonomisko izaugsmi un attīstību, konferencē uzsvēra "Siemens Mobility Oy" izpilddirektors Somijā un Baltijas valstīs Juha Lehtonens. Kā spilgtu piemēru viņš minēja noliktu Somijā, kur tiek izmantotas elektrificētas lokomotīves, kas darbojas gan ar dīzeldegvielu, gan elektrību, savukārt kravu iekraušana tiek veikta pilnībā automatizēti un iekraušanas dokumentācija ir digitalizēta. Transportā un pārvadājumos viens no nākotnes izaicinājumiem ir procesu automatizācija, tostarp arī bezpilota tehnoloģiju izmantošana, prognozēja Lehtonens. ■

Mācības “Namejs 2018” ļauj teoriju pārbaudīt praksē

Mācībās “Namejs”, kas no 20. augusta līdz 2. septembrim notika visā Latvijā, bija iesaistīti visi spēku veidi, arī Jūras spēki, kas piedalījās mācībās ar visu personālsastāvu un visiem kuģiem, veicot uzdevumus gan ostā, gan jūrā.

“Jūras spēki katru gadu trenējas un rīko mazākas mācības, kur iesaistītas visas vienības, lai būtu gatavi veikt savus pienākumus augstā līmenī un aizsargāt Latviju. Šogad, kad Latvijā notiek mācības “Namejs 2018”, esam pieskaņojuši savas apmācības konkrētajam norises laikam,” stāsta flotiles admirālis Ingus Vizulis.

Mācības “Namejs” dod labu iespēju pārbaudīt sadarbību ar citām iestādēm, kas ir likumdošanas aktos nostiprināta, bet ko ir ļoti būtiski pārbaudīt arī reālajā dzīvē. Mācību laikā tika pārbaudīta dažāda veida sadarbība – gan situācijās, kad robežsardzei un policijai nepieciešams Jūras spēku atbalsts, gan otrādi. “Ir ļoti svarīgi, ka varam šādus notikumus izspēlēt reāli, ne tikai “uz papīra”, un mācības “Namejs” šādu iespēju dod,” uzsver flotiles admirālis I. Vizulis.

Mācībās “Namejs” tiek trenēti tie paši uzdevumi, kas vienmēr ir aktuāli Jūras spēkiem, tikai šogad tas notiek plašākā mērogā, ciešāk sadarbojoties un apmainoties ar informāciju gan ar Nacionālo bruņoto spēku Apvienoto štābu, gan citiem spēku veidiem, tādējādi sniedzot atbalstu arī tiem uzdevumu veikšanā.

“Mācību “Namejs 2018” laikā Jūras spēki trenējas pildīt savus pienākumus konkrēta scenārija ietvaros, kas ir ļoti plašs un piesātināts ar dažādiem notikumiem un uzdevumiem,” skaidro flotiles admirālis I. Vizulis. “Jūras spēki šajās mācībās, tāpat kā



ikdienas uzdevumus pildot, ir Bruņoto spēku acis un ausis jūrā vairāk nekā 100 kilometru attālumā no Latvijas piekrastes. Tāpat mācību laikā tiek izspēlēti dažādi incidenti jūrā, uz kuriem mums jāreaģē. Latvijas robeža nebeidzas ar piekrasti. Mums ir gan teritoriālā jūra, gan ekskluzīvā ekonomiskā zona. Kopumā šī teritorija ir gandrīz tikpat liela kā puse Latvijas, un to sargāt ir Jūras spēku uzdevums,” uzsver Jūras spēku komandieris.

“Lielākais izaicinājums mācībās ir pārbaudīt sevi un savas spējas, identificēt izaicinājumus un pilnveidoties līdz pilnīgai operacionālai gatavībai,” saka Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Gvido Ļaudups.



“Mācību laikā kuģi jūrā trenējas veikt dažādus uzdevumus lielākās un mazākās grupās, kā arī veic individuālus uzdevumus, piemēram, mīnu meklēšanas operācijas.”

“Mācību laikā cieši sadarbojamies ar Liepājas pašvaldību, jo daļu mācību uzdevumu veicam Liepājas ostā, tai skaitā ūdenslīdzīgi veica iegremdēšanas un pārbaudīja ostas zemūdens stāvokli. Šādi uzdevumi ir noderīgi ne tikai mums, bet arī sniedz vērtīgu informāciju ostai un pašvaldībai,” stāsta komandkapteinis Gvido Ļaudups.■

UZZIŅAI

Mācībās piedalījās vairāk nekā 10 000 dalībnieku – Latvijas un sabiedroto spēku karavīri un zemessargi, rezerves karavīri, brīvprātīgie rezervisti, Aizsardzības ministrijas darbinieki un Iekšlietu ministrijas struktūru personāls – policisti un robežsargi.

Starptautiskās operācijas un misijas

Jūlijā aizsardzības ministrs Raīmonds Bergmanis un Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba priekšnieks, Nacionālo bruņoto spēku komandiera vietnieks brigādes ģenerālis Ivo Mogilnijs tikās ar karavīriem, kuri dodas veikt dienesta pienākumus pretterorisma operācijā "Inherent Resolve" Irākā un Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā "Atalanta". Jau tradicionāli svinīgajā pavadīšanas ceremonijā karavīri no aizsardzības nozares vadības saņem ceļjamaizi – Latvijas karogu un rudzu maizes klaipu.



Pretterorisma operācijā Irākā Latvija piedalās ar apmācības grupu, kas integrēta Dānijas kontingenta sastāvā. ASV vadītās starptautiskās koalīcijas spēku karavīri veic Irākas drošības spēku apmācīšanu cīņai pret teroristisko grupējumu.

Pretpirātisma operācija "Atalanta" ir Eiropas Savienības Jūras spēku militārā operācija, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotās laupīšanas pie Somālijas krastiem. Šī ir pirmā jūras operācija, kas tiek veikta Eiropas Savienības Kopējās drošības un aizsardzības politikas ietvaros.

Šobrīd Latvija dažādos apmēros piedalās arī NATO apmācības operācijā "Resolute Support" Afganistānā, Eiropas Savienības apmācības misijā Mali, ANO vadītajā stabilizācijas operācijā Mali MINUSMA un ES Jūras spēku Vidusjūras reģionā "Eunavfor Med" militārajā operācijā "Sophia", kas vērsta pret cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu.■

Tiekas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji

Ikgadējā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (JA HD) speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju – tikšanās šogad bija organizēta Rīgas brīvēstā.

Tikšanās sākās ar semināru par aktualitātēm navigācijas tehnisko līdzekļu jomā, kurā ar savām prezentācijām uzstājās un uz jautājumiem atbildēja firmu "Pharos Marine", "Mediterráneo Señales Marítimas" un "Sealite" pārstāvji.

Sanāksmes turpinājumā tikšanās dalībnieki dalījās ar informāciju par gada laikā paveikto un diskutēja par aktuālākajām nozares problēmām. Pēc ostu pārstāvju teiktā var secināt, ka aizvadītais gads bijis salīdzinoši veiksmīgs un mierīgs.

Pāvilostā tuvākajā laikā būs pilnīgi jauni navigācijas līdzekļi. Navigācijas līdzekļu nomaīņa kļuvusi iespējama, pateicoties Eiropas līdzfinansējumam Pārrobežu sadarbības programmā. Ventspils ostā sinhronizētas visas ugunis, taču par vērtīgāko investīciju tiekot atzīts ieguldījums cilvēkresursos – darbā pieņemts jauns IT speciālists.

Salacgrīvā pirms pusotra gada ielikta jaunas bojas, tās visas ļoti veiksmīgi izturējušas pirmo ziemu. Salacgrīvieši gatavojas būvēt jahtu servisa ēku, kas ir svarīgi, lai pieņemtu ostai jahtotājus.

Liepājnieki varēja palepoties, ka beidzot sāks Liepājas bākas remonts. Tiek realizēti arī citi projekti – nomainītas bojas, veikti padziļināšanas darbi un mainītas vadlīnijas.

Jūrmalas osta pašlaik ir mazākā no Latvijas ostām, to izmanto tikai jahtas, taču situācija ostā ir sarežģīta – neraugoties uz padziļināšanas darbiem, ir grūti saglabāt nepieciešamo dziļumu. Jūrmalnieku pārziņā ir pavisam 45 bojas. Ostas pārstāvis dalījās pieredzē par necerēti veiksmīgo meteoboja nostiprināšanu ar virvēiem, nevis ķēdēm.



Jūrmalas un Kuivižu ostas ir vienīgās, kurām noteikti konkrēri boju izlikšanas un noņemšanas datumi. Šāda kārtība ir neloģiska, jo nereti navigācijas sezona vēl turpinās, bet bojas jau jāizņem. JA HD speciālisti vienojās ar ostu pārstāvjiem, ka noteikumi jāmaina un jāparedz navigācijas līdzekļu izņemšana un ielikšana ar attiecīgās ostas kapteiņa rīkojumu.

Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās ir tradicionālas, to galvenais mērķis ir informēt par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.■



Tiekas Baltijas valstu jūras administrāciju speciālisti

Klaipēdā notikušajā Baltijas valstu jūras administrāciju kopīgajā sanāksmē dalībvalstu delegācijas apsprieda kuģošanas drošības un jūrnieku sertificēšanas jautājumus. Šogad gadskārtējā tikšanās norisinājās jau 23. reizi, taču pirmo reizi, kopš Lietuvas Jūras administrācija reorganizēta un iekļauta kā Jūrniecības departaments Lietuvas Transporta drošības administrācijas (LTSA) sastāvā.

Viens no svarīgākajiem jautājumiem, ko tikšanās laikā izskatīja Jūrnieku sertificēšanas jautājumu darba grupa, bija par Latvijas iniciatīvu direktīvas 2008/106/EK grozījumu projektā par jūrnieku sertifikātu savstarpējās atzīšanas kārtību (5.b panta 1. paragrāfs). Latvijai ir būtiski iebildumi pret to, ka ES dalībvalstu izdotie jūrnieku apmācības sertifikāti, kuri ir obligāti saskaņā ar STCW konvencijas prasībām, ir savstarpēji atzīstami tikai darbam uz dalībvalstu karoga kuģiem, bet ne sertifikācijas nolūkiem attiecīgajā dalībvalstī, kas var būt arī kuģa karoga valsts. Ja jūrnieka STCW kompetences, kuras apliecina apmācības sertifikāts, ir atzīstamas par atbilstošām darbam uz kuģa, tad no kuģošanas drošības viedokļa būtu loģiski tās atzīt



kā piemērotas arī sertificēšanas nolūkam. Pretējā gadījumā tiks radīts papildu administratīvais un finansiālais slogs dalībvalsts jūrniekiem, kā

arī varētu tikt ierobežotas jūrnieku brīvas pārvietošanās iespējas ES un tās ekonomiskās zonas ietvaros.

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

Latvija aicina priekšlikuma projektā precizēt, ka STCW obligātās mācību kursu programmas un pēc to apgūšanas izsniegtie apmācības sertifikāti dalībvalstīm būtu jāatzīst gan sertificēšanas nolūkam, gan darbam uz kuģiem ar nosacījumu, ka minētās programmas ir apgūtas attiecīgās dalībvalsts jūras administrācijas atzītās un uzraudzītās jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestādēs. Lietuva un Igaunija ir nolēmušas atbalstīt Latvijas iniciatīvu.

Jūrnieku sertificēšanas darba grupa skatīja arī jautājumus par sertifikāciju pēc STCW konvencijas Manilas grozījumiem, par STCW grozījumiem saistībā ar Polāro kodeksu, par atpūtas kuģu un iekšējo ūdeņu kuģu apkalpju sertifikāciju, par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un citus jautājumus.

Savukārt Kuģošanas drošības darba grupā tika apspriesti ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles īstenošanas jautājumi. Baltijas valstu delegāciju pārstāvji saskaņoja viedokļus Parīzes saprašanās memoranda valstu un ES valstu diskusijai par valstu atrašanās vietas noteikšanu Parīzes saprašanās memoranda *baltaajā, pelēkajā vai melnajā* sarakstā. Speciālisti dalījās pieredzē par ostas valsts kontroles inspektoru gatavību nodrošināt pārbaudes 24/7 režīmā. Tika runāts arī par karoga valsts kontroles inspektoru apmācību un kompetenci.

Tika apspriesti jautājumi, kas saistīti ar Balasta ūdeņu konvenciju. Visas trīs valstis šo konvenciju ir ratificējušas, un tagad notiek nacionālo tiesību aktu saskaņošana ar konvencijas prasībām. Delegāciju pārstāvji dalījās pieredzē par EMSA auditiem, kas notikuši visās trijās valstīs. Latvijā tika pārbaudīta direktīvas par ostas valsts kontroli ieviešana, Lietuvā – direktīvas par pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā un direktīvas par beramkravu kuģu drošu iekraušanu un izkraušanu ieviešana. Igaunijā tika kontrolēta kuģu un ostu aizsardzības sistēma. Darba grupa apsprieda arī citas aktualitātes.

Sanāksmes nobeidumā dalībnieki vienojās, ka nākamgad Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos rīkos Igaunijas Jūras administrācija.■

Vides aizsardzības aktualitātes

Kuģu degvielas patēriņa datu ievākšana

IMO Jūras vides aizsardzības komitejā (MEPC) turpinās darbs pie SEG emisiju (CO₂ emisijas) mazināšanas no jūras transporta. Saskaņā ar jaunajām prasībām MARPOL konvencijas VI pielikumā kuģiem ar bruto tilpību 5000 un vairāk, sākot no 2019. gada 1. janvāra, būs jāveic degvielas patēriņa datu ievākšana.

Kuģu degvielas patēriņa datu ievākšanas sistēma ir pirmais solis siltumnīcefektu radošu gāzu (SEG) emisiju mazināšanas triju pakāpju pieejai (1. Datu ievākšana; 2. Datu analīze; 3. Lēmumu pieņemšana). Šogad MEPC 72. sesijā tika pieņemta IMO sākotnējā stratēģija SEG emisiju mazināšanai no kuģiem. Viens no šīs stratēģijas mērķiem ir samazināt kopējās (sauszeme un jūra) ikgadējās SEG emisijas par vismaz 50% līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 2008. gadu), vienlaikus cenšoties tās izskaust, cik drīz vien iespējams.

Savukārt ES normatīvie akti (EU MRV) paredz, ka no 2018. gada 1. janvāra kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 bija jāšāc CO₂ emisiju monitorings (līdzvērtīgs IMO degvielas patēriņa datu ievākšanai).

Jaunākais par Balasta konvenciju

Pēc šā gada 24. septembra datiem, 2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību (Balasta konvencija) ir pievienojušās 77 valstis, kas ir 77,17% no pasaules flotes bruto tilpības. Konvencija stājas spēkā 2017. gada 8. septembrī. Latvijas Saeima Konvencijas ratifikācijas likumu pieņēma 2018. gada 20. jūnijā, un Latvijā Balasta konvencija stāties spēkā 2019. gada 11. janvārī.

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 73. sesijā tika

pieņemti vairāki grozījumi Konvencijas pielikuma noteikumos A-1, B-3, D-3, E-1 un E-5; tai skaitā tika pieņemts Balasta ūdens pārvaldības sistēmu apstiprināšanas kodekss (*BWMS Code*). Grozījumi Konvencijā stāties spēkā 2019. gada 13. oktobrī. Būtiskākie ir grozījumi Konvencijas pielikuma B-3 noteikumā (MEPC Res.297(72)), kas nosaka D-2 balasta ūdens pārvaldības standarta ieviešanas grafiku uz kuģiem. Pēdējais termiņš, kad kuģiem jābūt aprīkotiem ar balasta ūdens pārvaldības sistēmām (iekārtām balasta ūdens apstrādei), ir 2024. gada 8. septembris.

Piegružojums jūrā un piekrastē

Šobrīd aktuāls jautājums diskusijās Eiropas Savienībā un Starptautiskā



jā Jūrniecības organizācijā (IMO) ir par jūras piegružošanu (*Marine litter*), it īpaši ar plastmasas izstrādājumiem. ES ietvaros šobrīd tiek gatavota direktīva šādu atkritumu aprites kontrolei un ierobežošanai, savukārt IMO ietvaros tiek runāts par to, ko vēl papildus šobrīd spēkā esošajām MARPOL konvencijas V pielikuma prasībām būtu nepieciešams darīt, lai mazinātu piegružojumu no jūras transporta.■

Materiālu sagatavojuši JA eksperti vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite un Juris Skrube

Jauni produkti, jauni cilvēki, jaunas tehnoloģijas

Septembra sākumā Hamburgā notika jūrniecības forums “The leading international maritime trade fair”, kurā diskutēja par jūrniecības nozares aktuālākajiem jautājumiem un dalībnieki piedāvāja jaunus impulsus nākotnei. Forumā piedalījās aptuveni 50 tūkstoši pārstāvju no 120 valstīm, tā ietvaros notika konference un tika rīkota izstāde, kuras 2284 standos 69 valstis reklamēja un jūrniecības nozarei piedāvāja jaunākos produktus, sākot no smērēļu filtriem un beidzot ar vismodernākajām sakaru sistēmām. Izstādes centrālā tēma bija “SMM art Shipping” un “Industry 4.0”. Uzsverot jūras transporta nenovērtējamo nozīmi pasaules tirdzniecības attīstībā, kravu un pasažieru pārvadājumos, daudzi izstādes dalībnieki savu standu iekārtojumā bija izvēlējušies kuģa salona dizainu.

Forums sākās ar konferenci, par kuras lielo ieguvumu izstādes organizatori un dalībnieki uzskatīja IMO ģenerālsēdētāra Kitacki Lima piedalīšanos, kurš foruma atklāšanā vēlreiz uzsvēra kuģošanas nozarei izvirzīto IMO uzdevumu līdz 2050. gadam uz pusi samazināt gāzes emisijas un atzinīgi novērtēja kuģošanas nozares centienus un paveikto šā mērķa sasniegšanai. Viņš arī nenoliedza, ka jāturpina plašākas diskusijas par konkrētām darbībām, kas nozarei ļaus īstenot IMO izvirzītos uzdevumus. “Mēs nevaram mainīt mērķi, un mums ir jādara viss, lai šo mērķi sasniegtu,” uzsvēra K. Lims.

Tā kā digitalizācija ir viens no jūrniecības nozares virzītājspēkiem, ar kuru tiek saistītas lielas cerības arī



“Caterpillar Motoren” izpilddirektors Frenks Starks (no kreisās), ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons, IMO ģenerālsēdētārs Kitacki Lims, Hamburgas izstādes un kongresa organizators Bernds Aufderheide.

vides aizsardzības jautājumos, konferences galvenā tēma, protams, bija digitalizācija un *zaļā* kuģošana. Taču liela vieta konferencē bija atvēlēta arī kibernetikas un darba tirgus jautājumiem. Īpašs pasākums bija Jūras karjeras tirgus (MCM), kurā īpaši tika izceltas karjeras un apmācības iespējas jūrniecības nozarē.

Izstādes un konferences izpilddirektors F. Starks: “Mums ir vajadzīga skaidrība un pārredzamība, tāpat nozarei ir nepieciešami skaidri definēti noteikumi un robežas, kas nozares dalībniekiem ir stingri jāievēro.”

ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons savā uzrunā teica: “Labākie inženieri

▶▶▶ 9. lpp.

ir sākuši vairākus projektus un strādā pie jaunām tehnoloģijām, lai sasniegtu emisiju nulles risinājumu, un esmu cieši pārliecināts, ka nepaies ilgs laiks un šādas tehnoloģijas būs realitāte.”

“TradeWinds” kuģu īpašnieku forums

Izstādes un konferences pievienotā vērtība bija “TradeWinds” kuģu īpašnieku forums, kurā, protams, aplūkoja un diskutēja par nozarei vissvarīgāko jautājumu – IMO kuģošanas nozarei izvirzīto mērķi samazināt CO2 emisijas.

Šveices Investīciju bankas UBS veiktais pētījums atklāj, ko IMO prasība par CO2 samazināšanu nozīmē kuģošanas nozarei: no 2019. līdz 2023. gadam kuģu īpašniekiem iekārtās un ekspluatācijas izmaksās būs jāinvestē vairāk nekā 250 miljoni ASV dolāru, lai nodrošinātu atbilstību ekoloģiskas kuģošanas prasībām, bet, lai sasniegtu IMO izvirzīto mērķi 2050. gadam, vajadzēs veikt radikālas pārmaiņas, jo tikai pilnīgi jaunas dzinēju sistēmas to varēs nodrošināt. Vērienīgie 2050. gada mērķi būs sasniedzami, tikai apvienojot vairākas tehnoloģijas un pilnīgi mainot līdzšinējo filozofiju.

Esbens Poulsons: “IMO ir izvirzījusi ļoti vērienīgu mērķi, tomēr jāapzinās ne tikai reālā situācija kuģošanas nozarē, bet arī jāņem vērā kopējā emisiju samazināšana pasaulē. Saskaņā ar UNTCCC aprēķiniem kopējais emisiju apjoms pasaulē turpinās palielināties vismaz līdz 2030. gadam, un jāatgādina, ka kuģošanas nozare ir viena no tām nedaudzajām, kas jau veikusi ļoti nopietnus uzlabojumus. Svarīga ziņa ir tā, ka IMO ir sadzirdējusi nozares ierosinājumus un par CO2 emisiju mērīšanas bāzes gadu tiks ņemts 2008. gads, kad CO2 emisijas bija visaugstākās. Diskusijas starp nozari un IMO turpinās, un nākamais atskaites punkts varētu būt 2019. gads, kad plānots apkopot un apstrādāt informāciju no IMO CO2 datu vākšanas sistēmas, kas paredz, ka kuģiem obligāti jāiesniedz IMO ziņas par degvielas patēriņu.”

Kuģu īpašnieki diskusijās uzsvēra, ka ir ļoti svarīgi pasaulē īstenot vienotu IMO stratēģiju, nevis katrai valstij



rādīt savas ambīcijas un pieņemt vienpusējus vai reģionālus lēmumus, kā to dara, piemēram, ASV, ES, Kanāda un dažās valstīs pat vietējās pašvaldības. Šādi vienpusēji vai reģionāli lēmumi var izraisīt postošas sekas globālajam jūrniecības regulējumam, kas tomēr ir pamats, lai varētu nodrošināt efektīvus jūras pārvadājumu pakalpojumus. Paredzēto nulles līmeni starptautiskie tirdzniecības kuģi varēs sasniegt, tikai īstenojot globālus IMO akceptētus pasākumus. Lai gan joprojām turpinās diskusijas un izskan jautājums, vai 2020. gadā ikvienā ostā pietiekamā daudzumā būs pieejama MARPOL konvencijas VI pielikuma par maksimāli pieļaujamo sēra līmeni degvielā prasībām atbilstoša degviela, IMO ir nepārprotami paziņojusi, ka no izvirzītajām prasībām neatkāpsies, jo uzlabota degviela mazinās risku cilvēkiem un videi, it īpaši piekrastes reģionos. IMO arī apgalvo, ka jauno režīmu atbalsta globālā rūpniecība, kuras intereses pārstāv ICS.

Kā jau iepriekš teikts, kuģošanas nozare nekādā gadījumā nevarēs izvairīties no papildu izdevumiem, tai skaitā no augstākām uzlabotās degvielas cenām. Pat tad, ja karoga valsts vēl nebūs ratificējusi MARPOL konvencijas sesto pielikumu, prasības būs jāievēro arī šo karogu kuģiem. Ja ne tieši, tad tas tiks panākts ar valsts ostas kontroles (PSC) veiktajām pārbaudēm, kur neatbilstošas degvielas lietošana būs papildu arguments attiecīgajam kuģim arī citās ostās pievērst lielāku vērību un veikt mērķtiecīgas pārbaudes.

Tomēr ne pirmo reizi nākas atzīt, ka IMO labi domātās prasības, izvirzītie

mērķi un skālie paziņojumi neatkāpīsies no mērķa diemžēl nav saskaņoti ne ar ražotāju, ne ostu iespējām. Arī Starptautiskā Standartizācijas organizācija (ISO) paziņojusi, ka līdz 2020. gadam nekādā gadījumā nepagūs izstrādāt šos svarīgos standartus, un tas nozīmē, ka arī pēc 2020. gada nebūs vienotu degvielas kvalitātes standartu, tātad nebūs instrumenta, pēc kura noteikt, vai attiecīgais kuģis izmanto atbilstošu degvielu.

Vēl viens klupšanas akmens ir banku finansējums, lai kuģu īpašnieki varētu modernizēt savus kuģus, jo bankas kuģošanas nozari joprojām uzskata par liela riska biznesu.

ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons: “Kuģošanas nozare ir lielu izaicinājumu priekšā, kam būs nepieciešami lieli finanšu ieguldījumi, un mums visiem kopā jādodomā, jādiskutē un jāpanāk, lai pati nozare nekropļotu tirgu, piemēram, izmantojot priekšrocības, ko dod tas vai cits karogs līdz pat iespējai izvairīties no starptautisko saistību pildīšanas. Šāds bizness kropļo starptautisko tirgu, tāpēc ICS atbalsta IMO prasības un atzinīgi vērtē jūrniecības uzņēmumu brīvprātīgu auditu, kamēr vēl nav stājusies spēkā jau pieņemtā obligātā audita prasība. Tāpat ICS atbalsta viedokli, ka audita rezultāti ir jāpublisko, un atzinīgi vērtē Globālo un integrēto kuģniecības informācijas moduļu sistēmu (GISIS), kas valstu ziņojumus padarīs pieejamus sabiedrībai. Mums svarīgi ir vienoties par precīziem pasākumiem, kas ļaus sasniegt kuģošanas nozarei izvirzītos mērķus, saglabājot tās konkurētspēju un tālākas attīstības iespējas.”

Sagatavoja Anita Freiberga

Nulles tolerance nelegālai savvaļas dzīvnieku tirdzniecībai

2014. gadā Kembridžas hercogs Viljams aicināja kopā domubiedru grupu un bija iniciators ANO "United for Wildlife" programmas izveidei, lai sāktu nopietnu cīņu ar savvaļas dzīvnieku nelegālu medīšanu un tirdzniecību. Tagad programmā iesaistījušās vairāk nekā 40 starptautiskas organizācijas, pasaulē lielākā kuģošanas kompānija "Maersk", ostu operators "DP World", kam pieder 78 jūras un iekšzemes termināļi visā pasaulē, lielākās kruīza kompānijas, aviokompānijas, kā arī tādi visā pasaulē pazīstami cilvēki kā Saseksas hercogs Harijs, futbolists Deivids Bekhems, tenisists Endijs Marejs, aktieris Harisons Fords un vēl daudzi citi.

Programmā aktīvi darbojas arī ANO Transporta darba grupa, kas izveidota, lai liktu šķēršļus starptautisko jūras pārvadājumu izmantošanai nelegālām darbībām, jo tieši jūras transporta ķēdī noziedzīgie grupējumi visvairāk izmanto savu mērķu sasniegšanai. Lielā mērā to veicina nesakārtotā muitas sistēma daudzās valstīs. "Transporta darba grupa turpinās aktīvi strādāt un informēt kuģošanas kompānijas un kuģu apkalpes par aizdomās turētiem nelegālajiem tirgotājiem, piedalīsies muitas, tiesībsargājošo iestāžu darbinieku un kravu pārvadātāju apmācībā, kā identificēt iespējamo nelegālo kravu. Mērķis ir panākt, lai pārvadātāji atteiktos no šādu kravu transportēšanas, līdz izdodas sasniegt nulles tolerances politiku," šāds viedoklis pausts darba grupas publiskotajā stratēģijā.

Nelegālajiem sindikātiem peļņa no savvaļas dzīvnieku nelikumīgas tirdzniecības gadā pārsniedz 23 miljardus dolāru. Tā, piemēram, 2018. gada 5. martā muitas dienests Singapūras ostā aizturēja un konfiscēja 3,5 tonnas smagu konteineru ar ziloņkaula kravu, kas bija deklarēta kā zemesriekstu krava no Nigērijas un paredzēta nosūtīšanai uz Vjetnamu. Tā bija otra lielākā nelegālā ziloņkaula



STOP THE BLOODY IVORY TRADE

krava Singapūras ostā pēdējo desmit gadu laikā, un šāds ziloņkaula daudzums nozīmē, ka nogalināti vismaz 850 ziloņi. Pēc Konvencijas par starptautisko tirdzniecību ar apdraudētajām savvaļas dzīvnieku un augu sugām (CITES) datiem, Āfrikā gadā nelegāli tiek nometīti vairāk ziloņu, nekā jauni nāk pasaulē.

Doktoram Vaseram 1998. gadā izdevās no ziloņkaula iegūt DNS, ko varēja izmantot, lai salīdzinātu ar jau senāk izveidoto ģenētisko karti, kas ļauj izsekot ziloņkaula izcelsmi 300 kilometru no tās vietas, kur zilonis nogalināts. Šāda iespēja ir ļoti būtiska, jo svarīgi identificēt tos reģionus, kur notiek nelegālā ziloņu slaktēšana un kur darbojas nelegālie sindikāti. Vasera metode ļāva konstatēt, ka Singapūrā konfiscētais ziloņkauls iegūts no Zambijas ziloņiem.

2018. gadā īpašs akcents tiek likts uz okeāna iemītnieku aizsardzību, jo arī nelegālās bruņurupuču medības vīd bažas par šīs populācijas samazināšanos. Neskatoties uz to, ka daudz tiek darīts, lai samazinātu savvaļas ziloņu, tīgeru, degunradžu un citu dzīvnieku nelegālu medīšanu, īpaši spožs rezultāts diemžēl nav sasniegts. Joprojām nelegālās medības ir ceturtais visienesīgākais bizness pēc narkotiku, cilvēku un ie-roču tirdzniecības.■

IALA nosaka 1. jūliju par Pasaules navigācijas tehnisko līdzekļu dienu

Starptautiskās Jūras navigācijas tehnisko līdzekļu un bāku administrāciju asociācijas (IALA) ģenerālā asambleja pieņēmusi rezolūciju, ar kuru 1. jūlijs tiek noteikts par Pasaules navigācijas tehnisko līdzekļu dienu.

Šāds lēmums pieņemts, lai veicinātu sadarbības izpratni par navigācijas tehnisko līdzekļu nozīmi, kā arī izpratni par IALA un tās darbību. Rezolūcijā minēts, ka šādas starptautiski atzīmējamās dienas noteikšana dos iespēju visiem IALA biedriem demonstrēt savas prasmes un zināšanas, spēju sadarboties. Tāpat tiks pievērsta pastiprināta uzmanība tehnisko jauninājumu ieviešanai navigācijas līdzekļu apsaimniekošanā un ekspluatācijā.

IALA dalībvalstīm ir dota iespēja pašām apsvērt un izlemt, kādā veidā turpmāk atzīmēt Pasaules navigācijas tehnisko līdzekļu dienu.■

Atjaunotas Baltijas jūras daļu un Mērsraga ostas kartes

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi izdevuši atjaunotas Mērsraga ostas un Baltijas jūras Rīgas jūras līča ziemeļaustrumu daļas kartes, kā arī karti "Baltijas jūra no Ovišu bākas līdz Pāvilostai". Kartogrāfi strādā pie jaunā jahtu karšu kataloga sagatavošanas, pielāgojot kartes jahtu karšu formātam. Tuvākajā laikā paredzēts apstiprināt kataloga saturu – kādu jahtotājiem aktuālu informāciju tajā ievietot. Plānots, ka katalogs varētu tikt izdots nākamgad.

Sākta divu jaunu izdevumu sagatavošana CARIS programmatūru kopuma HPD sistēmā – "Baltijas jūra no Pāvilostas līdz Šventojoas ostai" un "Baltijas jūra, Rīgas jūras līcis, Irbes jūras šaurums". Pašlaik ir pabeigta sistēmas aizpildīšana ar datiem, taču dati nepārtraukti tiek aktualizēti.

Kartogrāfi sagatavojuši trīs jaunas elektronisko karšu šūnas, līdz ar to mērogā 1:90 000 pabeigts Latvijas teritoriālo ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām kartēm. Latvijas ūdeņu elektronisko karšu kopskaits sasniedzis 26.■

LAUJIET JŪRNIEMIEM BALSOT!



Latvijas simtgade liek mums aizdomāties par tām vērtībām jūrniecībā, ko esam ieguvuši un ko pazaudējuši. Pirmo, par laimi, ir vairāk.

Tā kā neklūvām par lētā karoga valsti, mūs pametuši daudzi kuģu īpašnieki. Kad dibināja Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, nevienam pat sapņos nerādījās, ka gadu gaitā nonāksim pie sasistas siles – zvejnieku kuģi un tehniskās flotes, kura kuģu ar Latvijas karogu. "Tallink" prāmjai jau ir izņēmums, jo to diktē ekonomiski apsvērumi, strādājot līnijā Rīga – Stokholma.

Tāpat sava nacionālā flote mums ir tikai nostalgiskās atmiņas. Pat jahtu īpašnieki savas spēļmantiņas cenšas reģistrēt vismaz kaimiņvalstīs, visbiežāk Skandināvijā. Kas mums ir?

Mūsu bagātība ir jūrā gājēji. Jūrnieku resursi nelielajai Latvijai ir milzīgi – turpat 14 tūkstoši, kuri ik gadu savām ģimenēm atved gandrīz 362 miljonus ASV dolāru. Nāk nodokļi pašvaldībām, ceļas mājas, skolas jūrnieku bērni. Idille! Retais gan ziņā, cik grūti tas viss nācis – izglītība, līdzekļu ieguldījums karjerā, stress un bērni, kuri aug paši, kamēr tēvs vai māte ir jūrā.

Ja Jūras akadēmijas gados cīņiņš ir bijis ar augstāko matemātiku, darba

dzīvē – ar kuģu īpašniekiem par sociālajām garantijām vecumdienās, tad politiskajā un valstiskajā arēnā – ar valsts nihilismu pret jūrniecības nozari, nu kaut vai vēlēšanu jautājumā. Nav rasts pieņemams balsošanas mehānisms, jūrniekiem atrodoties reisā, un ir paradoksāli, ka cilvēkus, kuri nes Latvijas vārdu pasaulē un reālu naudu savai ģimenei un dzimtajai pusei, Cimdars ņem un pārmet pāri bortam. Viņi mums nav vajadzīgi! Pat par ekonomiskajiem bēgļiem Īrijā, Lielbritānijā un citviet ir domāts daudz vairāk nekā par jūrniekiem. Organizācija, kura vēl arvien sevi sauc par Latvijas Jūrniecības savienību, visus šos gadus ir klauvējusi pie neskaitāmām varas vīru durvīm un tā arī nav ne sadzirdēta, ne uzklusīta. Jūrnieku klubam nav reāla spēka šo sistēmu lauzt.

Vēl mums ir ostas. Ar tām mēs lepojamies. Tikko biju Krievu salā, kur gudri un tālredzīgi cilvēki aprīko savu topošo ogļu termināli. Te nebūs vairs putekļu, 23 metrus augstā vēja aizsargsiena kā milzu bura piesegs ogļu kalnus, kuri vasarā tāpat tiks

mitrināti, bet ziemā nāks talkā sniega pūtēji. Taču vecmīlgrāviešu un Bolderājas iedzimto prieks būs īss, jo turpat blakus citi turpinās ogles pārkraut ar vecajām metodēm, un šādas manipulācijas atstāj aiz sevis netīrus logus un palodzes, kad pat atbildīgajiem ostas un pašvaldības pārstāvjiem sāk trūkt svaiga gaisa. Ko vieni spēj nest, citi pat nedomā pacelt.

Labā neapšaubāmi ir vairāk, un mūsu jūrnieki un ostnieki ir pelnījuši svētkus. Tautsaimniecības nozare, kas Latvijā ir tikpat sena kā zemkopība un mežkopība, ir mūsu neatkarības garants. Gadu simtiem tautas ir cīnījušās par izeju pie jūras, mums tā ir Dieva dota. Dzintara krasts, kurā mīt dzintara latvieši. Vienaļga, kurā sabiedriskā organizācijā sastāvoši, bet ar balss tiesībām un jūras alkām gēnos. Lūk, balss tiesības mums vēl ir jācīnās, jo arī okeāna vidū Latvijas pilsonis ir tiesīgs savu politisko pārliecību apliecināt!

Gaišas domas, otrajā gadu simtā ieejot!■

Gints Šimanis

Līdera pozīciju nodrošina speciālistu kompetence

Latvijas Jūras administrācija (JA) nākamgad atzīmēs savas pastāvēšanas divdesmit piecus gadus. Tie ir bijuši gan zaudējumu un jaunu meklējumu, gan prieka uz uzvaru piepildīti. Bet šogad, sagaidot Latvijas simtgadi, ir pamats palūkoties, ko JA darbības laikā izdevies sakārtot, izveidot un sasniegt un ko Latvijas Jūras administrācija ir devusi Latvijas attīstībai. Par to arī saruna ar JA valdes priekšsēdētāju JĀNI KRASTIŅU, kurš kopš 2010. gada vada administrāciju, bet pirms tam desmit gadus vadīja JA Hidrogrāfijas dienestu (LHD) un iestūrēja to starptautiskos ūdeņos.

Vēsturiska atkāpe

1990. gadā darbs, ko tagad veic Jūras administrācija, aizsākās Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā. Okupācijas gados Latvijā, tāpat kā visā Padomju Savienībā, bija centralizēta pārvaldes sistēma, tāpēc, kad Latvija atjaunoja neatkarību, sistēmu nācās būvēt no jauna un uz pavisam citiem pamatiem, lai gan, veidojot struktūru, nevarēja izveidot neko no jauna izdomāt, jo bija civilizēto valstu pieredze, no kuras bija jāpaņem tas labākais. Tolaik jūrniecības entuziasti sāka pētīt, kā jūrniecības nozare tiek administrēta citās valstīs, pieredzes apmaiņā brauca uz Poliju, Vāciju, Dāniju un Zviedriju un analizēja, kura no sistēmām vislabāk der Latvijai. Par labāko atzina Zviedrijas Jūras administrācijas darbības modeli – ir ministrija, kas nosaka politisko virzību, un Jūras administrācija, kas darbojas praktiski.

Kad 1993. gada augustā likvidēja Jūras lietu ministriju, viens no galvenajiem uzdevumiem bija radīt Latvijas Jūras administrācijas sistēmu. Patiesībā liels darbs jau bija paveikts vēl pirms administrācijas izveidošanas.

Atceroties Atmodas laikus, jāteic, ka Latvijas karogs jūrniecībā, vispirms jau apziņas līmenī, tika pacelts Zivsaimniecības ministrijā. Šeit arī veidojās nacionālā jūrniecības pārvaldes sistēma ar zvejas ostu kapteiņdienestiem pirmajās rindās. "Atjaunotajā Latvijā tagadējās Jūras administrācijas funkciju izveidi aizsāka cilvēki, kas nāca no zvejas vai arī iekšējo ūdeņu flotes. Tikai

pēc tam viņiem pievienojās vai arī viņus aizstāja tirdzniecības flotes speciālisti un pēc tam arī Latvijas Jūras akadēmijas absolventi," saka Jānis Krastiņš.

Jūras administrācija pasaules ceļos – arvien jaunas prasības un regulējumi

– Kā divdesmit piecu gadu laikā ir mainījusies pasaule un kā Jūras administrācija ir spējusi iet līdzi laika garam, ieviest un pildīt arvien pieaugošās prasības?

– Izmaiņas patiešām ir būtiskas. Pa šiem gadiem starptautiskais jūrniecības regulējums ir ļoti mainījies un pilnveidojies. Jau senākajiem MARPOL un SOLAS dokumentiem klāt

vienkāršāk, jo ostas jau no padomju gadiem bija norobežotas ar žogiem. Tad, protams, MLC konvencija par darbu jūrniecībā, kas nopietni ietekmē jūrnieku darbu, Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija, un tagad notiek sarunas par darba apstākļu uzlabošanu arī zvejas flotē. Visas šīs prasības gulstas cita uz citas, nosacītais prasību balons pūšas arvien lielāks, un nu jau vairākus pēdējos gadus starptautiskā līmenī nopietni diskutē par to, kad šis balons beidzot plīsīs. Administratīvais slogs, kas gulstas uz jūrniekiem, ir milzīgs. Patiesībā administratīvais slogs nav tikai jūrniekiem, jo mēs redzam, ka, piemēram, pārbaužu apjoms inspektoriem, kuri iet pārbaudīt kuģus, pēdējā laikā ir nenormāli pieaudzis, tāpēc arvien biežāk tiek uzdots jautājums, kā izpildīt

ISPS kodeksa ieviešana bija saistīta ar pastiprinātām kontrolēm, uzraudzību un žogu ierīkošanu. Mums šajā ziņā, iespējams, bija nedaudz vienkāršāk, jo ostas jau no padomju gadiem bija norobežotas ar žogiem.

ir nākusi virkne citu dokumentu, tostarp STCW ar papildinājumiem un grozījumiem, kas regulē un nosaka izglītības standartus. 11. septembris pieprasīja jaunus drošības standartus uz kuģiem un ostās – ISPS kodeksa ieviešana bija saistīta ar pastiprinātām kontrolēm, uzraudzību un žogu ierīkošanu. Mums šajā ziņā, iespējams, bija nedaudz

visu to, ko pieaugošais regulējums prasa no inspektoriem, ko iesākt, lai atvieglotu viņu darbu. Diemžēl pagaidām neredzu nevienu konkrētu risinājumu, kā tas varētu notikt. Gluži pretēji, tendences liecina, ka darba apjoms vēl varētu pieaugt. Piedevām runa nav tikai par darba apjoma pieaugumu, bet arī par

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

nemītīgu kompetences celšanu inspektoriem, ko prasa jaunie regulējumi. Līdz šim esam spējuši izmantot savas iekšējās rezerves un neesam auguši skaitliskā ziņā, lai tiktu galā ar pieaugošajām funkcijām, bet diskutējams ir jautājums, kur ir iespēju robežas. Kā jau teicu, stipri sen starptautiskā līmenī notiek diskusijas, tikai nav redzams, ka kāds šajā sakarā kaut ko reāli darītu. Nākotnē situācija noteikti mainīsies, kad kuģošanā ienāks autonomie kuģi, kas problēmas, protams, nenoņems, bet liks pārskatīt esošos procesus un mainīs arī līdzšinējo kuģošanas drošības administrēšanu.

– Attīstības tempi pasaulē ir tik strauji, ka šodien mēs par daudzām lietām pat nenojaušam, kā viss notiks, kā viss tiks administrēts, un tas tikai parāda, ka daudzi noteikumi un prasības, par ko tagad diskutē un lauž šķēpus, nākotnē kļūs lieki.

– Visticamāk, ka tā tas būs. Ja palūkojamies uz autonomo kuģu nākotni, tad no uzņēmēju viedokļa tādi būs izdevīgi, jo kuģošanas izmaksas ir ievērojamas un būtisku daļu veido darbaspēka izmaksas, tāpēc kuģu īpašnieki ir ieinteresēti dzīt uz priekšu autonomo kuģu projektu, kam pretojas arodbiedrības un jūrnieki. Saprotais ir jautājums, kur paliks un ko iesāks tas milzīgais pasaules jūrnieku skaits, bet, neskatoties uz daudziem nezināmajiem, kuģu īpašnieki starptautiskā līmenī lobē autonomo kuģu projektu.

– Kad eventuāli pasaules kuģošana piedzīvos šīs radikālās pārmaiņas? Visticamāk, tas nebūs tik drīz. Šodien daudz aktuālāks taču ir jautājums par tīras degvielas ieviešanu līdz 2021., 2025. un 2050. gadam.

– Diskusijas par jaunu degvielu arī ir visai nosacītas, pareizāk sakot, politiskas. Pirms laika aktuāla kļuva gāze kā laba degviela, kas jāskata kontekstā ar to, no kurienes šī gāze nāk un kādas intereses tiek pārstāvētas. Tiklīdz nokritās naftas cenas, gāzes loma mazinājās un visi jaunas degvielas meklējumi zaudēja aktualitāti. Kad naftas cenas jau atkal kāpj, atjaunojušies arī jaunas degvielas meklējumi. Kāda būs degviela, to,

visticamāk, noteiks tirgus situācija un intereses. Septembrī notika Latvijas dzelzceļa konference, kurā futurologi stāstīja par to, ka pasaulē kompāniju un konglomerātu zinātnieki strādā pie šķietami nerealām idejām un veic zinātniskus eksperimentus, kā rezultātā varētu iegūt neticamu daudzumu enerģijas pat no viena kubikmetra ūdens..

– Jautājums, cik lielā mērā šie meklējumi tiks akceptēti vai arī kāda interesēs norakti, ja nu lielajam biznesam tas varētu būt neizdevīgi?

– No vienas puses, varētu teikt, ka šādas aizdomas ir mūsu spekulācijas, bet, no otras puses, tā, protams, varētu būt, jo katrs ir ieinteresēts uzturēt savu biznesu. Ja tu neesi gatavs iespējamām pārmaiņām vai neesi tas, kurš šīs pārmaiņas vada, lobē un no tām spēj iegūt labumu, tad tu pretojies un finālā visbiežāk paliec zaudētājos. Šīs vistiešākajā veidā ir arī jautājums par jūrniekiem un autonomajiem kuģiem: ja jūrnieki nebūs gatavi pārmaiņām, tad viņi būs zaudētāji un varēs vienīgi protestēt. Skaidrs ir viens – šādi autonomie kuģi būs, par ko liecina jau nosauktais pirmā autonomā kuģa nodošanas datums. Protams, saglabāsies segmenti, kur lētāk būs izmantot kuģus ar apkalpēm un kur vēl ilgi strādās iepriekšējā režīmā, un tas ir tāpat kā ar kartēm. Šķiet, ka

Varu teikt, ka jūrnieku uzraudzības, atestācijas un sertifikācijas sistēma ir sakārtota un tur nekādu problēmu nav.

būtu loģiski, ja tagad izmantotu tikai elektroniskās kartes, bet reāli papīra kartes no aprītes neiziet, vienīgi samazinās apjomi. Arī izplatītāji aplicina, ka papīra kartēm joprojām ir noiets, kas zināmā mērā ir saistīts ar tradīcijām, bet tam ir arī ekonomisks skaidrojums: ja kuģis strādā nelielā līnijā un kuģa īpašnieks nopietni rēķina savas izmaksas, tad papīra kartes, protams, ir lētākas – vienreiz divos gados par kādiem divdesmit eiro nopērc un lieto bez bēdu.

– Viens no aktuālajiem pēdējo pāris gadu jautājumiem pasaulē ir kibernetika, ko vēl pavisam nesen neuzskatīja par apdraudētu.

– Tiešām, vēl pirms dažiem gadiem neviens isti par to nerunāja, izņemot šīs jomas īpašos ekspertus, bet, ņemot vērā, ka pēdējo pāris gadu laikā ir bijuši reāli kibernetizācijas kuģiem un ostām, kibernetikas jautājums ir pacelts augstā līmenī, un tas atkal no jūrniekiem prasa un prasis papildu zināšanas un kompetences. Lai gan daudz runā par starptautiska regulējuma nepieciešamību, pašlaik atbildība par kibernetiku vairāk gulstas uz kuģu īpašnieku un kuģu komandu pleciem.

Vai nākotnē jūrnieki būs vajadzīgi?

– Pasaules jūrniecības nozarē notiekošais vistiešākajā veidā ir saistīts un attiecas uz Latvijas Jūras administrāciju, un mums nākas saskarties ar risināt visas tās pašas problēmas, ko risina citviet pasaulē. Vispirms jau tas ir darbaspēka jautājums, jo pasaule, bet it īpaši Eiropa izjūt intereses mazināšanos par jūrnieka profesiju. Latvijā joprojām ir daudz aktīvo jūrnieku, Jūrnieku reģistra sistēma ir sakārtota, bet arī Latvijā arvien mazāk jauniešu domā par savas karjeras saistīšanu ar jūrnieka darbu. Kādi izaicinājumi tad sagaida Jūrnieku reģistru?

– Jūrnieku reģistram izaicinājumu nekad nav trūcis, īpaši tad, kad reģistru vajadzēja sakārtot atbilstoši starptautiskajiem standartiem un atbrīvoties no tā sauktajām mirušajām dvēselēm, kas bija saradušās pirmajos darbības gados pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Šobrīd Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrnieku, no kuriem divpadsmit tūkstoši strādā tirdzniecības flotē, taču, ja mūsu jūrniecības mācību iestādes turpinās sagatavot tik vien speciālistu, cik sagatavo tagad, tad jūrnieku skaits kritīsies, kā Eiropā tas jau ir noticis. Viens izskaidrojums ir demogrāfijas rādītāji, ko diemžēl Jūras administrācija nevar ietekmēt, bet, lai popularizētu jūrnieka profesiju, ik gadus rīkojam konkursu



vidusskolēniem "Enkurs". Varu teikt, ka jūrnieku uzraudzības, atestācijas un sertifikācijas sistēma ir sakārto-ta un tur nekādu problēmu nav, bet izaicinājums mums ir digitalizācijas process, kura virzienā tagad strādā-jam. Tas nebūt nav vienkāršs jautā-jums, jo nevar ieviest kādu tehnisku risinājumu un priecāties, ka esam pirmie, ja šī sistēma nestrādā visā pasaulē. Ir vairāki risinājumi, kādiem vajadzētu būt jūrnieku dokumen-tiem, kādai jābūt datu drošības sistēmai, kādam informācijas apjomam un kā šo informāciju var izmantot, bet pašlaik neatbildētu jautājumu ir daudz, un šajā ziņā jūrniecības sektors pasaulē ir stipri atpalicis, salīdzinot ar citām sfērām. Pēdējos gados notiek tāds kā uzrāviens, jo IT tehnoloģiju speciālisti saprot, ka šis ir vēl neapgūts lauciņš un nauda šajā pasākumā varētu būt visai liela. Mums ir paredzēts pilotprojekts ar kuģiem, kas kuģo tikai Latvijas robe-žās starp ostām vai iekšējos ūdeņos: plānojam ar SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma) starpniecību izveidot sistē-mu, caur kuru pārbaudīt visu nepie-ciešamo informāciju, lai šiem kuģiem

nevajadzētu vadīt līdzī dokumentu mapi, bet pietiktu ar personu aplie-cinošu dokumentu, lai digitāli būtu pieejama nepieciešamā informāci-ja, līdzīgi tam, kā tas ir sauszemes transportā. Tas, par ko Eiropā tagad diskutē, ir jautājums, uz kādiem principiem sistēmu ieviest, bet šajā ziņā nav vienota viedokļa. Igauni-ja iniciēja Eiropā projektu, bet gan mums, gan daudzām citām valstīm ir atšķirīgs viedoklis, kādā virzienā šai sistēmai vajadzētu virzīties. Mums šķiet, ka Igaunija īsti pareizā virzie-nā neiet, bet tas ir diskusiju ceļš, kas jāiziet, lai atrastu labāko risinājumu.

Kā padarīt pievilcīgu reģistru un pievilināt kuģus?

– Otrs jautājums, kas Latvijā un Eiropā ir problemātisks, ir kuģu reģistrēšana nacionālajos kuģu reģistros.

– Mūsu Kuģu reģistrs kādreiz bija lielāks gan darbinieku skaita, gan arī reģistrēto kuģu ziņā. Šodien ku-ģu piesaistīšana savas valsts karo-gam ir liels izaicinājums daudzām,

jo īpaši mazām valstīm – kā padarīt pievilcīgu reģistru un pievilināt ku-ģus. Gandrīz visas Eiropas valstis cenšas dabūt atpakaļ kuģus zem sava karoga, un tas nebūt nav vieg-li, jo pakalpojumam ir jābūt patie-šām kvalitatīvam. No otras puses, zem sava karoga jau nevar paņemt jebkuru kuģi, kurš var novilkt Kuģu reģistru uz melno sarakstu. Tomēr tirdzniecības kuģi ir tikai viena no Kuģu reģistra sadaļām, reģistrā ir arī atpūtas kuģi, cita veida peldlīdzek-ļi, hidroplāni, peldlīdzekļi uz gaisa spilveniem, un to visu jāmēģina ie-likt zināmos rāmjos. Likumdošana ir veidota, pamatojoties uz tradi-cionālajiem peldlīdzekļiem, tāpēc mums ir jāatrod niša, kurā varētu ielikt netradicionālas lietas. Ja pie mums atnāk uzņēmējs, kurš iece-rējis kaut ko pasākt, mēs nevaram viņam teikt, ka pēc gada mēģinā-sim kaut ko darīt lietas labā, mums jāspēj reaģēt uz katru situāciju, jo iepriekš visu paredzēt praktiski nav iespējams, bet atrast piemērotu risi-nājumu ir visai liels izaicinājums. Lai cik dīvaini tas būtu, reizēm "uzpeld"

►►► 16. lpp.



►►► 15. lpp.

īsti kuriozi, kā tas bija šogad ar tā saukto māju – kuģi, kam, kā beigās izrādījās, ar kuģošanu nebija nekāda sakara. Tas vistiešākajā veidā bija pašvaldības jautājums, bet bija vajadzīgs vairāk nekā pusgads, lai mājas – kuģa lieta finišētu. Peldošās mājas sakarā diskusijas Saeimas parlamentārajā komisijā sliecās uz to, ka tādi jautājumi būtu būvvaldes piekritībā, bet tajā pat laikā Jūras administrācija apzinās, ka bez mūsu līdzdalības tamlīdzīgu jautājumu risināšanā neiztik, tāpēc strādājam, lai šo jautājumu sakārtotu un nevienam nerastos iespēja nevajadzīgām interpretācijām. Mums ir jānosaka, kā Kuģu reģistrā mēs šādas lietas

reģistrējam, vai un kā pēc tam tās uzraugām.

Viens no pasākumiem, kas beidzās bez rezultātiem, bija īpašuma tiesību reģistrācija jahtām, kuras Latvijā savulaik ievestas bez dokumentiem. Bija pamatīgi liela brēka, ka šāda reģistrācija ir nepieciešama, tāpēc atradām iespēju, mainījām jahtu reģistrācijas kārtību un uz pusotru gadu reģistrā atvērām logu, lai īpašnieki var reģistrēt savas jahtas. Drīz šī programma beigsies, un reģistrācija ir bijusi nulles līmenī, bet no mums tas prasīja papildu slodzi, tai skaitā arī cilvēku resursus. Taču no šādām situācijām mēs gūstam pieredzi un mācāmies. Sapratām arī to, ko līdz šim nebijām ņēmuši vērā, ka cilvēki

papīrus un dokumentus nelasa pēc būtības, bet gan izlasa to, ko vēlas redzēt. Tā tas bija arī mājas – kuģa gadījumā, kad skaidrojām, ka reģistrēts Kuģu reģistra grāmatā nebūt nenozīmē, ka tas noteikti ir kuģis, bet cilvēki spītīgi turas pie savām iedomām un nemaz nevēlas dzirdēt, kur nu vēl iedziļināties un izprast. Tas nozīmē, ka, lai nerastos šādas situācijas un nevajadzīgi jautājumi, mūsu pusē ir jāmaina regulējums. Mums, protams, ir jāpārvērtē arī pašiem savi iekšējie procesi. Neliels akmens mūsu dārzā ir kārtība, ka vienmēr esam prasījuši notariāli apstiprināt dokumentus, kas ne visos gadījumos ir bijuši vajadzīgi, tātad jātiek skaidrībā, kad tos tiešām vajadzētu prasīt. Notāra pakalpojumi prasa gan laiku, gan papildu izmaksas, bet, ja darījums noticis ar ārzemju partneri, tad *post factum* to apstiprināt notariāli bieži vien ir pat neiespējami. Vienmēr esam aicinājuši klientus pirms darījuma atnākt un konsultēties, lai precīzi zinātu, kas darāms, bet cilvēki nereti rīkojas nevis tā, kā ir pareizi, bet gan tā, kā viņiem šķiet pareizi.

– Latvija ir spējusi noturēties Parīzes memoranda baltajā sarakstā. Cik viegli vai sarežģīti ir tajā noturēties?

– Tas vienmēr ir izaicinājums, tāpēc mēs ļoti nopietni strādājam ar mūsu kuģu īpašniekiem, uzraugām viņus, strādājam ar katru atsevišķi, un paši kuģu īpašnieki šādu sadarbību novērtē un atzīst par lietderīgu. Ja kuģis ir tuvāk, varam to apskatīt arī ārpus kārtas, atgādinām, kad tuvojas kontroles ārzemju ostās, bet mums tas ir papildu slogs. Ja kuģu skaits būtu lielāks, iespējams, mēs varētu atslābināt uzmanību, un arī praktiski tas būtu grūtāk izdarāms. Starptautiskā līmenī jau ļoti ilgi noris diskusijas par aprēķināšanas metodiku, pēc kuras attiecīgais kuģu karogs nonāk baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā. Mēs mēģinām pierādīt, ka metodiku vajadzētu mainīt, jo tā ir netaisnīga, bet lielās valstīs nevēlas neko mainīt, šis jautājums tās neinteresē.

Arī drošības un kuģošanas drošības jautājumi lielā mērā sasaucas ar visiem reģistrācijas jautājumiem. Bieži vien mūsu kuģošanas drošības

inspekciju ārpus Jūras administrācijas mūsu klienti sauc par Kuģu reģistru, jo kuģotāji uzskata, ka uz pārbaudēm nāk Kuģu reģistrs. Dokumentu apjoms palielinās, prasības pieaug, un tā, protams, ir slodze un arī papildu kompetence, kas tiek prasīta no mūsu inspektoriem. Vēl pavisam nesenā pagātnē lielākā daļa inspektoru bija ļoti cienījamā vecumā, krietni virs pensijas gadiem, un situācija bija diezgan kritiska, bet Jūras administrācijai ir izdevies pakāpeniski un pārdomāti nomainīt inspektoru sastāvu, un tagad strādā jauni speciālisti, kuri beiguši Latvijas Jūras akadēmiju, kādu laiku jau pāstrādājuši jūrā un sapratuši, ka vēlas strādāt krasta dienestos. Mūsu inspektoru darbs lielā mērā ir atkarīgs no kravu apgrozījuma ostās – jo vairāk kuģu, jo vairāk darba mūsu inspektoriem. Pēdējo gadu tendence gan rāda, ka arvien vairāk nāk lieli kuģi, tāpēc kravu apjoma pieaugums ne vienmēr nozīmē arī kuģa skaita pieaugumu, bet tas nekādā ziņā neatslogo inspektoru darbu.

Pieaugošās drošības prasības liek mūsu speciālistiem nemitīgi paaugstināt kvalifikāciju. Lielu daļu mācību rīko un finansē EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra), bet mācības notiek arī uz vietas, un katra šāda speciālistu prombūtne ir saistīta ne tikai ar finanšu ieguldījumiem, bet arī ar papildu darba slodzi pārējiem inspektoriem.

Hidrogrāfijas nozarē mēs esam līderi

“To nu droši varu teikt, ka hidrogrāfijas ziņā mēs esam līderi ne tikai starp Baltijas valstīm, bet daudz plašākā mērogā,” saka Jānis Krasīņš. Kopš brīža, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandī uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? – ir pagājis krietns laiks un Jānis Krasīņš ir iemantojis starptautisku atzinību.

– Vai Latvijas hidrogrāfijas sasniegumu un Hidrogrāfijas dienesta panākumu pamatā varētu būt diplomēta hidrogrāfijas speciālista veselīgas ambīcijas un profesionāls redzējums par šīs nozares stratēģiju?

– Tas nenoliedzami ir komandas darbs. Jau tad, kad vadīju Hidrogrāfijas dienestu, no administrācijas vadības puses bija atbalsts šo jautājumu risināšanā. Nenoliegšu, ka redzējums par hidrogrāfijas nozares attīstību man ir bijis, un zināmā mērā tās, protams, var saukt arī par ambīcijām. Ir jāiet uz priekšu un jādara, jo neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Kādreiz brauca zviedri ar savām palīdzības programmām, kas savulaik palīdzēja, bet ir jāspēj pašauties uz saviem spēkiem, neko negaidot no malas.

Pēdējos gados gan par savu naudu, gan Starptautiskās Hidrogrāfijas or-

No attīstības viedokļa Baltijas jūras reģions ir stipri priekšā citiem, tāpēc tagad kopā ar zviedriem spriežam, ka šeit varētu izveidot tādu kā testa poligonu ar attīstītākajām hidrogrāfijas un kartogrāfijas tehnoloģijām pasaulē.

ganizācijas līdzekļiem esam mācījuši šavus hidrogrāfus un kartogrāfus. Šogad viena mūsu Hidrogrāfijas dienesta speciāliste atgriezās no ASV, kur pabeidza augstāko hidrogrāfijas un kartogrāfijas kursu, un tagad viņa ir vienīgā tik augsta līmeņa speciāliste Baltijas valstīs.

No attīstības viedokļa Baltijas jūras reģions ir stipri priekšā citiem, tāpēc tagad kopā ar zviedriem spriežam, ka šeit varētu izveidot tādu kā testa poligonu ar attīstītākajām hidrogrāfijas un kartogrāfijas tehnoloģijām pasaulē. Baltijas jūras reģiona valstis Vācija, Dānija, Zviedrija, Somija Igaunija, Polija, Lietuva un Latvija lieliski sadarbojas, varbūt mazāk aktīvi ir lietuvieši un poļi, bet mums pievienojas arī Norvēģija no Ziemeļjūras reģiona. Galvenais, kas mums jāvis normāli attīstīties, ir tas, ka mūsu starpā nav politisku strīdu, piemēram, robežjautājumus, bet citos reģionos vairāk laika un enerģijas tiek tērēts tieši šiem jautājumiem.

– Beidzot ir kāda joma, kurā mēs nepinamies astē, bet esam līderi.

– Viennozīmīgi. Jau deviņdesmitajos gados visus savus udeņus bijām noklājuši ar elektroniskajām kartēm, bet daudzas valstis tikai tagad

tuvojas šādam līmenim. Papīra kartes jau gadus desmit nedrukājam tipogrāfijā, drukājam pēc pieprasījuma tepat uz vietas. Tas, protams, mums lika pārskatīt gan ražošanas, gan informācijas uzturēšanas procesu. Latviju vienmēr salīdzina ar Igauniju, bet šajā ziņā mēs viņus jau esam krietni apsteiguši, jo igauņu kolēģi par šāda procesa izveidi vēl tikai domā.

Sekmīga sadarbība notiek arī Eiropas Savienības ietvaros. Kā lielu ieguvumu varu minēt FAMOS projektu, kas ir ES atbalstīts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā, lai uzlabotu kuģošanas droši-

bu saskaņā ar HELCOM plānu. Veicot mērījumus, hidrogrāfi atklājuši vairākus līdz šim neapzinātus kuģu vrakus, kā arī kuģu vrakiem līdzīgus objektus.

Patiesībā visu sasniegumu pamatā ir profesionāli speciālisti un laba komanda, kādu mums ir izdevies izveidot. Gadās, ka inspektoru vidū notiek kadru mainība un kāds no speciālistiem nolemj atgriezties darbā uz kuģa, jo ne vienmēr varam konkurēt un samaksāt saviem speciālistiem tādu algu, kādu cilvēks var nopelnīt jūrā, tāpat visiem nav iespējams šeit strādāt vadošos amatos. Kopumā Jūras administrācijā kadru mainība nav liela, kas no vienas puses ir labi, bet tam ir arī savas ēnas puses – ja runājam kaut vai par karjeras iespējām, tad tās ir ierobežotas. No visiem dienestiem kadru mainība visvairāk mūs piecē Jūrnieku reģistrā, kas ļoti nopietni pieiet demogrāfijas līmeņa celšanai Latvijā, un tur visvairāk nāk pasaulē jaunie jūrnieciņi.

Taču, lai mēs spētu noturēties un tiešām saglabāt savas līdera pozīcijas, vissvarīgākais ir speciālistu kompetence – lai viņi būtu profesionālam darbam atbilstoši pilnīgi visos līmeņos.■

Anita Freiberga

Kad viss bija jāsāk no pašiem pamatiem

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas sākās darbs arī pie Latvijas jūrniecības pārvaldes veidošanas. Jau 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pakļautībā izveidoja Jūrlietu nodaļu, ko, Pagaidu valdībai no Liepājas atgriežoties Rīgā, pārveidoja par Jūrniecības departamentu.

1919. gada 6. augustā Rīgas jūras līcī uz mīnas uzsprāga burinieks "Pauls", 13. decembrī netālu no Lielupes līdzīgs liktenis piemeklēja vācu burinieku "Forsette", par situācijas nopietnību liecināja vēl daudzas citas kuģu bojāejas, tāpēc svarīgs uzdevums bija kuģu ceļa iezīmēšana Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī, kur no Pirmā pasaules kara bija palikuši Krievijas kara flotes izveidotie mīnu lauki, kā arī vāciešu izliktās mīnas. Plaši mīnu lauki bija pie Ragaciema un Daugavgrīvas, bet kuģu ceļā atradās vairāk nekā 20 nogrimušu kuģu vraki. Jūrniecības departaments Rīgā, Ventspilī un Liepājā organizēja mīnu loču dienestu un lūdza Latvijas krastu apgaismošanas valdi atsūtīt Latvijas piekrastes jūras kartes, kurās būtu iezīmēti kuģu ceļš mīnu laukos. Arī pēc gada – 1920. gada augustā – bija tikai viens oficiāls kuģu ceļš Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī. Jūrniecības departamenta organizēta mīnu tralēšana notika 1922. gadā, kad ekspedīcijā piedalījās astoņi kuģi un bāzes kuģis "Laima", un turpinājās līdz pat okupācijai 1940. gadā.

1919. gada vasarā jaunizveidotā Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi bija kuģu satiksmes nodrošināšana ar ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti.

Tieši tāpat kā Rīga nekad nav gatava, šķiet, arī neviena institūcijas struktūra un pārvalde nekad nevar būt pietiekami laba, lai to nevarētu reorganizēt un pārkārtot. Tāds liktenis bija arī Jūrniecības departamentam: 1920. gada pavasarī manījās Jūrniecības departamenta struktūra un tika nodibināta Kuģniecības nodaļa, bet 1921. gadā mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība – Ministru



Pirmā Latvijas valdība (no 1918. gada 18. novembra līdz 1920. gada 11. jūnijam).



1919. gada 11. novembris Rīgā.

kabinets 16. augusta sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Jūrniecības departamentu veidoja Kuģniecības, Valsts kuģu ekspluatācijas, Administratīvi – saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa.

Reformas rezultātā departamenta darbinieku skaits palielinājās no 27 līdz 50.

1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes izveidošana noslēdzās. Par galveno iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tā uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi jūrā un iekšējos ūdensceļos; pārzināt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvu uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt

kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Jūrniecības departamentā darbojās Kuģniecības nodaļa, Tehniskā daļa, Hidrogrāfiskā daļa, Administratīvi – saimnieciskā nodaļa. Jūrniecības departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. To uzdevums bija pastāvošo kuģniecības likumu un ostu noteikumu pildīšanas uzraudzība, uzraudzība pār kuģu, laivu, plostu kustību un stāvēšanu ostā, kuģu aplūkošana un pārbaude, ostas piestātņu, teritoriju un citu ierīču lietošanas, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraudzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, tirdzniecības kuģu uzmērīšana, loču dienests.

Cilvēka faktors

Līdzīgi kā tas bija pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas, arī pēc Latvijas valsts nodibināšanas 1918. gadā jūrniecības lietas Latvijā regulēja Krievijas likumdošana, kas Latvijas robežās bija pastāvējusi līdz 1917. gada 24. oktobrim, tādat lielinieku revolūcijai. Norisēja darbs pie likumdošanas izstrādes, iesākumā Latvija pārņēma daļu Krievijas tirdzniecības kuģniecības likumu, kuru nomaīņa ar Latvijas likumiem notika pakāpeniski un turpinājās 20. un 30. gados.

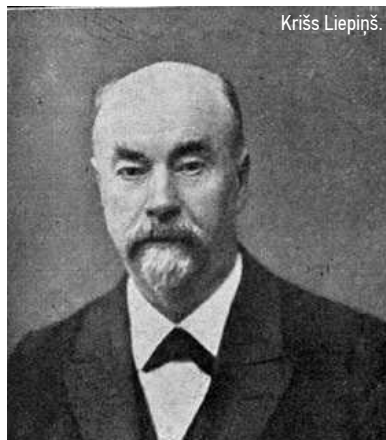
1920. gadā Kuģniecības nodaļas vadību uzticēja tālbraucējam kapteinim Krišam Liepiņam.

Krišs Liepiņš piedzima 1863. gada 31. janvārī Ķesterciemā un bija zvejnieka dēls, kurš tipiski tā laika jaunekļiem savas pirmās jūras gaitas uzsāka padsmiņnieka gados kā kuģa puika uz buriniekiem, kuģojot pa pasaules jūrām. Alkas pēc

zināšanām un vēlme kļūt par dižu kuģotāju un kapteini viņu nosēdināja Ventspils jūrskolas solā. 1886. gadā ar teicamām zināšanām un kapteiņa grādu Liepiņš pabeidza jūrskolu un kā gafelšonera "Otto Ferdinand" kapteinis devās jūras ceļos ar ciešu nodomu savu dzīvi veltīt tikai jūrai. Tomēr ilgi viņam kuģot vis neiznāca, jo Latvijas jūrniecības tēvs, tolaik jaunas jūrniecības izglītības sistēmas un jūrskolu dibinātājs Krišjānis Valdemārs novērtēja Kriša Liepiņa labo izglītību un, uzskatot viņu par vienu no spējīgākajiem kapteiņiem, uzaicināja kļūt par jūrskolotāju kādā no jaundibinātajām jūrskolām. Krišs Liepiņš uzaicinājumam piekrita, un 1886./87. mācību gadā viņu pieņēma par skolotāju Narvas jūrskolā, bet gadu vēlāk viņš kļuva par šīs skolas priekšnieku. 1929. gada Kuģniecības gadagrāmātā rakstīts: "Kā skolas priekšnieks Liepiņš minēto jūrskolu nepārtraukti vadījis līdz lielnieku laikmetam, 1918. gadam, tātad vairāk nekā 30 gadus, pārvērsdams to no divklasīgas uz trīsklasīgu ar visām tālbraucēju jūrskolu tiesībām. Narvas jūrskolai, salīdzinot ar citām Baltijas jūrskolām, apstākļi bijuši ļoti grūti, un Liepiņš šo titānisko darbu varēja veikt, vienīgi pateicoties savām enciklopēdiskajām zināšanām un pirmklasīgām pedagoga un audzinātāja spējām."

Krišs Liepiņš bija spilgta personība, kam nepiemita sīkumainība. Viņš spēja raudzīties plašāk un tālāk, publicēja rakstus par jūrniecību, bija Narvas pilsētas domes loceklis, darbojās dažādās komisijās, ostas padomē, ilgus gadus vadīja sporta biedrību "Concordia", bija līdzīpašnieks un korespondentrēderis kuģiem "Alfrēds", "Apustuls Pēters", "Jonatans" un "Milda".

Tikai tad, kad 1920. gadā Krišs Liepiņš uzsāka darbu Kuģniecības nodaļā, viņš saprata, cik plašs darba lauks stāv priekšā, jo Latvijas jūrniecība vēl nemaz nebija piedzimuši, un dzimšanas process bija grūts un sāpīgs. Liepiņam no diplomēta kapteiņa un pedagoga nācās kļūt par administratoru un likumdevēju, tāpat nācās pieņemt arī nepopulārus lēmumus. Ja Liepiņš ar savu aso prātu un pamatīgo zināšanu bāzi spēja raudzīties tālākā nākotnē, pacelties pāri personīgām interesēm



Krišs Liepiņš.

un sīkmanībai, daudzi citi to nespēja. Sākās intrigas, apmelojumi un apvainojumi, ka Krišs Liepiņš rīkojas personīgu interešu vadīts, un arī prese uzturēja Liepiņa oponentu viedokli un viņu nesaudzēja. Vēlāk gan atklājās neglītās sazvērestības, cīņa par Kuģniecības nodaļas priekšnieka krēslu, ietekmi un tas, ka Liepiņš bija aizšķērsojis ceļu daudzu amatpersonu privāto interešu legalizēšanai, pieņemot labvēlīgus likumus. Pēc astoņiem smaga darba gadiem slimības salauzts Krišs Liepiņš bija spiests atstāt savu amatu, un tikai tad viņa līdzgaitnieki tā pa īstam saprata, cik lielu darbu Liepiņš ir paveicis un cik ļoti pietrūkst viņa profesionālās darbības. 1928. gada 20. oktobrī Latvijas Jahtkluba telpās, godinot Krišu Liepiņu un viņa lielos nopelnus dzimtenes kuģniecības labā, tika sarīkots pasākums, kurā piedalījās finanšu ministrs R. Liepiņš, Jūrniecības departamenta direktors A. Ozols, iepriekšējais Jūrniecības departamenta direktors A. Lonfelds, Latvijas kuģu īpašnieku savienības viceprezidents A. Kalniņš, Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas mehānikas nodaļas vadītājs E. Ogrīšs un daudzi citi. 1929. gada Kuģniecības gadagrāmātā rakstīts: "Starp pasniegtām vērtīgām balvām jo sevišķi atzīmējama Latvijas kuģu īpašnieku savienības krāšņā adrese ar sekojošu tekstu: "Uzņemoties 1920. gadā Jūrniecības departamenta Kuģniecības nodaļas vadību, Jūs iestājāties darbā, kas gaidīja lietpratēja skatu un roku. Sākot šo darbu, mūsu kuģniecība varēja uzrādīt tikai piecus tvaikoņus ar 1469 netto tonnām. Tad nebija

nekādas izredzes uz kuģniecības uzplaukšanu un uz to, ka Kuģniecības nodaļa varēs pastāvēt. Jūsu asais skats rādīja, kurp mums laiva griežama, un Jūsu darba pozitīvie rezultāti ir grandiozi. Jūs ķērāties pie kuģniecības veicināšanas, kas bija jādara ar lielu apdomību un evolūcijas ceļā, lai neradītu nelabvēlīgas konjunktūras un krīzes mūsu kuģniecībā. Lai sagādātu lētu kredītu kuģniecības veicināšanai, Jūs ķērāties pie kuģniecības hipotēku likuma izstrādāšanas. Lai nākotnē mūsu kuģi nepaliktu bez pienācīgi sagatavotiem kuģu vadītājiem un mehāniķiem, Jūs rūpējāties par jūrskolas un kuģu mehāniķu skolas atvēršanu un nostādīšanu. Lai sabiedrībai sniegtu pareizā apgaismojuma apstākļus par kuģu klizmām, Jūs radījāt Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģiju. Pēdējais lielākais darbs, kuru Jūs veicāt kā Kuģniecības nodaļas vadītājs, ir minams Jūrnieku likuma projekts. Minētais un daudzi citi likuma projekti, kas izstrādāti Jūsu laikā, ir drošs pamats mūsu kuģniecības celšanai. Par minētiem un daudziem citiem neminētiem Jūsu nopelniem tēvijas kuģniecības izveidošanas darbā Latvijas kuģu īpašnieku savienība pagodinās pasniegt Jums, augsti godātais Liepiņa kungs, kā mazu pateicību šo adresi un izteikt sirsnīgu vēlēšanos un pārliecību, ka Jūs arī uz priekšu, neatrodoties valsts dienestā, neliegsiet savas zināšanas un spējas tēvijas kuģniecības sekmēšanas darbam."

1929. gada 13. martā visās Latvijas ostās uz kuģiem bija pusmastā nolaisti karogi. Latvijas kuģniecības gilde sēroja, jo mūžībā bija aizgājis Krišs Liepiņš. 16. martā uz Rīgas Jēkaba kapiem aizgājēju pavadīja visi, kam bija kaut mazākais sakars ar jūrniecību un kuģošanu, viņa kaps slīga ziedos un vainagos.

"Jau krēsla tuvojās, kad skumjās par dārgo aizgājēju bērū viesi grūtām sirdīm atvadījās no tā vīra kapa, kurā visa dzīve veltīta mūsu dzimtenes kuģniecībai.

Salda dusa Tev, ilggadīgam kuģniecības zinātnu paudžam un latviešu pēckara kuģniecības atjaunotājam," rakstīja Kuģniecības gadagrāmata.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Jūras un kuģis – tā ir mana dzīve

Ar kapteini Jāni Līckalnu iepazīnāties pirms pāris gadiem Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas ikgadējā lielajā kopsapulcē marta vidū. Mūs iepazīstināja asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, kurš toreiz teica: "Kapteinis Jānis Līckalns ir unikāla personība, tev noteikti vajag viņu intervēt."

Toreiz mazliet nokavējos ar zvanu, lai sarunātu interviju, jo kapteinis jau bija devies kārtējā reisā. Tikāmies ar viņu šoruden, sēdējām Rīgas Pasažieru ostas kafejnīcā, dzērām kafiju, un kapteinis, mazliet piemiedzis acis, smaidot teica: "Šajā vietā esmu otro reizi savā mūžā, pirmā bija 1953. gadā, kad te pietauvoti stāvēja mācību burinieki "Kapella" un "Vega" un es ar "Vegu" devos savā pirmajā jūras praksē. Tolaik "Kapella" bija pierakstīta Rīgas jūrskolai, bet "Vega" Tallinas jūrskolai, taču tādām pierakstam būtībā nebija nekādas nozīmes, tāpat viss bija kopā vienā lielā padomju katlā."

Kopš tā laika pagājuši sešdesmit pieci gadi, tieši tik, no pirmās jūras prakses rēķinot, Jānis Līckalns ir nostrādājis jūrā, par kapteini viņš strādā kopš 1967. gada un vēl joprojām turpina to darīt. Savulaik jūrskolas



pasniedzējs Hohlovs esot teicis, ka jūrniekos iet divu kategoriju cilvēki: pirmie ir romantiķi un piedzīvojumu meklētāji, bet otrie – nabagi. "Es

sevi pieskaitu pirmajiem," saka kapteinis, un, patiesību sakot, savādāk jau nemaz nevar būt, vēl jo vairāk klausoties viņa apbrīnas vērtu stāstījumu par jūras gaitām, piedzīvoto un pārdzīvoto. No kapteiņa staro absolūts pozitīvisms, bet viņa teiktajā ir neslēpta mīlestība pret jūru un izvēlēto profesiju. Kad vēlos zināt, vai tik daudzos jūrā pavadītos gados viss tomēr nav apnicis, kapteinis saka: "Man apnīk sēdēt divānā. Nu, labi – divas nedēļas, ar piespiešanos trīs, bet tad viss, jūtu, ka neesmu vairs savā ādā. Jūras un kuģis – tā ir mana dzīve!" Par to sieva pirmajos gados gan ir rūkusi, bet tad pieradusi.

Pašlaik kapteinim ir astoņdesmit gadu, un viņš gaida izsaukumu uz reisu. Saviem darba devējiem jautājis, vai ir norakstīts un vairs nebūs vajadzīgs, bet tie teikuši – gaidi, tu esi vajadzīgs. Pēdējos vienpadsmit gadus Jānis Līckalns strādā Grenlandes



Divi kapteiņi – Jānis Līckalns un Artūrs Brokovskis–Vaivods 2006. gada Kapteiņu ballē.

ūdeņos uz kuģa "Vestlandia", kuru to iepriekšējie īpašnieki "Royal Arctic Line" pārdeva igauņiem. Kuģis vasaras sezonā joprojām turpina darbu ierastajā Grenlandes maršrutā, bet ziemas mēnešos citviet veic arī citus pārvadājumus. "Royal Arctic Line", kas dibināta 1993. gadā un kam pieder pieci konteinerkuģi un nelieli piekrastes kuģi, no Grenlandes valdības ir saņēmusi ekskluzīvu koncesiju par visu jūras kravu transportēšanu uz un no Grenlandes, starp Grenlandes pilsētām un apdzīvotajām vietām. Tā nu iznāk, ka šī kuģniecības kompānija ir Grenlandes glābiņš, nodrošinot piegādes visā salā. Kapteinis Līckalns atzīst, ka kuģot ziemeļos ir vieglāk, lai gan navigācija, protams, ir grūtāka. "Vieglāk tāpēc, ka ir ievērojami mazāk pārbaužu, šajā ziņā viss ir vienkārši," paskaidro kapteinis. "Royal Arctic Line" ar saviem konteinerkuģiem atved kravu no Dānijas, Grenlandē konteinerus izkrauj, daļu pārkrauj mazākos kuģos, tādus kā "Vestlandia", un mēs šo kravu nogādājam grenlandiešiem. Patiesībā tie ir eskimosi, kas, kā izrādās, nebūt visā Grenlandē nerunā vienā valodā, Grenlandes ziemeļos nesaņem, ko runā Grenlandes dienvidos."

Cipari visās valodās ir vieni

Jānim Līckalnam, iestājoties Rīgas jūrskolā, gāja gluži kā grenlandiešiem, kuri salas ziemeļos un dienvidos viens otru nesaprot. "Krievu valodu nezināju gandrīz nemaz, pirmos trīs mēnešus jūrskolā īsti pat nesapratu, ko runā. Iestājekšāmenos matemātiku nokārtoju labi, cipari jau visās valodās ir vieni, bet ar diktātu krievu valodā negāja tik labi, tomēr, lai gan gribētāju mācīties jūrskolā bija daudz, mani uzņēma. Kursā bijām pieci latvieši un divdesmit pieci krievi, un krievu valodu apgūvām ļoti ātri. Jau vēlākajos gados krievu valoda kļuva par ikdienu – vispirms jau jūrskolā, pēc tam strādājot Tālajos Austrumos, kur krievu valoda bija pati par sevi saprotama lieta."

Līdzīgi kā citi piecdesmito, sešdesmito un vēl septiņdesmit gadu jaunekļi, arī Jānis Līckalns ar jūru saslīma, lasot grāmatas. Tā tiešām bija romantiķu paaudze, kas savus sapņus par jūru izloloja Džeka Londona, Viļa Lāča un Ļeva Tolstoja uzburtajās



"Kamillo Sjenfuegoss".



jūras ainās un aizraujoši aprakstītajos piedzīvojumos, tāpēc, pabeidzīs septiņgadīgo skolu, Līckalns ne mirkli nešaubījās, ka kļūs par jūrnīeku. Vienu brīdi gan bija doma, ka varbūt varētu kļūt par lidotāju, arī tāds sapnis bija raksturīgs tā laika puīšiem, taču tādā gadījumā vajadzēja vidējo izglītību, bet jūrskolā varēja stāties pēc pamatskolas beigšanas.

Reāli ar jūru topošais jūras vilks pirmoreiz iepazinās jūrskolas prakses laikā uz burinieka "Vega". Kad burinieku jūra sāka tā kārtīgi šūpot un citi mocījās ar jūras slimību, Līckalnam sliktā dūša palika, vien skatoties, kā citi cīnās ar vemšanu. Arī kāpšana "Kapellas" mastos nesagādāja problēmas. "Kāpt burās bija ikdienas nodarbe, un tas jau nebija nekas īpašs. No vienas koka rājas uz otru tu uzkāp augšā,

un tur jādarbojas ar burām. Kuģis, protams, šūpojas, apakšā ir ūdens klajs, un tolaik jau arī nekādu drošības jostu nebija, vien gar rājām novilkta virve, pie kuras staigājot pieturēties, un aiz muguras visā garumā trose, ko krieviski sauca *zaspinnik*, lai var atspiest muguru. Un strādā. Reizēm kājas slīdēja katra uz savu pusi, bet neatceros nevienu reizi, kad būtu noticis kāds nelaimes gadījums. Nebija neviena. Kas to var īsti pateikt, vai toreiz puīši bija izturīgāki un bezbailīgāki, vai arī neviens tik lielu vēribu neveltīja garām diskusijām. Bija jādara, saņēmām instrukcijas, norādījumus, un uz priekšu. Kad no pašas augšas lejā laidāties pa trosēm, tad gan no vecākā palīga, trešā palīga vai bocmaņa dabūjām pa galvu."

▶▶▶ 21. lpp.

Grūtības norūda

Kad 1957. gadā Jānis Lickalns pabeidza Rīgas jūrskolu un ieguva kuģa vadītāja diplomu, nevienam no jūrskolas beidzējiem nepietika cenza, lai ieņemtu augstāku amatu, tāpēc vēl pāris reisu nācās iziet matroža darbu. Nepiepildījās arī cerības nonākt tirdzniecības flotē. "Pēc jūrskolas beigšanas pusi studentu nosūtīja uz tirdzniecības floti, otru pusi uz zvejas floti, un es biju tajā otrajā pusē. Ja tā, tad lūdzu, lai mani nosūta uz vaļu medību kuģi "Slava", jo biju par to daudz lasījis un man tas šķita kaut kas ļoti interesants, bet tā vietā tiku norīkots uz zvejas kuģi RR 181, kas zvejoja siļķes Ziemeļatlantijā. Tas bija diezgan skarbs laiks. Mūsdienās tādu kuģu, protams, vairs nav, un arī tolaik tas skaitījās viens no bēdīgākajiem," stāsta kapteinis.

Matroža amatā viņš visā pilnībā izbaudījis jūras skarbumu un darba sūrumu, tomēr, atceroties tur piedzīvoto, kapteinis tikai pasmaida: kas bija jādara, tas bija jādara. Pēc otrā reisa viņus, piecus bijušos kursa biedrus, nu jau diplomētus jūrniekus, nosūtīja darbā uz bāzes kuģi "Kalijivka", kas bija vienkāršs tvaikonis un no zvejas kuģiem vāca kopā nozvejotās un sasālītās zivis. Gājuši uz diviem mēnešiem, palikuši tur sešus, bet mājās no pieciem atgriezušies tikai četri, jo viens gājis bojā ugunsgrēkā uz kuģa. Vecākais palīgs uz kuģa tolaik bijis Gunārs Saltais. Tiem jaunākās paaudzes lasītājiem, kuriem šis vārds neko neizsaka, paskaidrošu, ka Gunārs Saltais bija un paliek viens no cienījamākajiem jūrniecības nozares cilvēkiem, talantīgs un principiāls kapteinis, vēlāk arī kolhoza "9. maijs" priekšsēdētājs, kuru cienīja par viņa profesionalitāti un cilvēciskumu un kura viedokli uzklusēja un respektēja.

Tolaik uz kuģiem visai izplatīta bija dzeršana, kā kapteinis Lickalns smeļot saka, tā bija diezgan labā līmenī, un nereti esot bijuši gadījumi, kad kapteini no kuģa noņēma tieši šā iemesla dēļ. Tomēr toreiz esot dzēruši savādāk nekā tagad. Kā tad dzeršana var būt savādāka? Kapteinis to komentē vienkārši: kad vajadzēja strādāt, tad visi bija uz strīpas, bet dzēra brīvajā laikā. Krājumus



papildināja dažādi. Vispirms jau laikus esot sagādājuši rezerves. "Tikko izgājām no ostas, tā otrais un trešais stūrmanis jau bija noplīsuši, un tikai vecākais palīgs varēja vadīt kuģi," atceras Lickalns.

Pirmās īstās ugunskrīstības tolaik pavisam jaunais jūrnieks piedzīvoja, kad "Kalijivka" nākusi atpakaļ uz Rīgu. "Man lika vest kuģi uz Rīgu, bet man nebija ne darba diploma, ne prakses šajā darbā, taču neko darīt. Piedevām tāda migla, tur nederēja tikai miglas tauri iedarbināt, vajadzēja zināt, kur kuģis stūrējams. Vecākais palīgs Saltais tikai reizēm uzkāpa uz tiltiņa, lai paskatītos, kas un kā notiek. Tā man bija pirmā un vislabākā prakse. Vislabākā! Kad tev ir jāsaprot, kas darāms, jāizdomā, kā to izdarīt, un jāapzinās, ka no tava lēmuma ir atkarīga kuģa un cilvēku drošība. Līdz tam brīdim es tikai teorētiski zināju, kā tas jādara, bet nu biju fakta priekšā. Teorētiski bijām labi sagatavoti, tāpēc līdz pat šai dienai varu saviem pasniedzējiem par to teikt paldies."

Tālie Austrumi – labprātīga un apzināta izvēle

Jānis Lickalns jau trīs gadus bija nostrādājis zvejas flotē un pārpārēm izbaudījis siļķu zveju Ziemeļatlantijā, viss it kā gāja ierastajās sliedēs, taču viņa sapnis par tirdzniecības floti joprojām bija dzīvs, viņš alka pēc kaut kā vēl nepiedzīvota, neredzēta, un viņa brīvības gars sauca tālumā. Tolaik Jānis Lickalns bija jauns un brīvs. Tā kādā jaukā dienā viņš ņēma un aizbrauca uz Tālajiem Austrumiem. "Daudzi no Latvijas, un ne tikai no Latvijas, uz Magadanu tika izsūtīti ar varu, bet jūs turp devāties pilnīgi labprātīgi", saku kapteinim un mazliet paraustu plecus, bet viņš tikai nosaka: "Tā iznāk. Kad nonācu Tālo Austrumu kuģniecībā, tās priekšnieks, vīrs kā trīsdurvju skapis, man jautā: kāda velna pēc (te gan viņš lietoja spēcīgāku izteicienu) tu šurp atspēries, mums jau tādu kā tu pašiem pietiek, bet, ja dabūsi pierakstu, tad darbu es tev došu. Aizgāju uz iekšlietu nodaļu, ģenerālmajors skatās uz mani un brīnās, kā esmu ticis iekšā Padas ostā, kas tolaik bija slēgtā zona. Atbildu, ka ar lidmašīnu atlidoju un ar autobusu atbraucu, bet viņš deva divdesmit četras stundas, lai manas smakas tur vairs nebūtu. Eju atpakaļ pie kuģniecības priekšnieka, stāstu, kas un kā, bet viņš smiedamies saka: labs ir, es tevi nosūtīšu uz Magadanu, tur stāvēs viens mūsu glābējkuģis, kas izrādījās esam liels velkonis. Tā nu es nonācu Magadanā. Maijā tur viss vēl ir ledū, bet oktobra sākumā jau atkal sākas ledus apstākļi. Līci bija jālauž ledus, lai tirdzniecības kuģi varētu ienākt ostā, un tas bija darbs, ko nekad līdz tam vēl nebiju darījis. Visu ziemu kuģis nostāvēja Vaņinā, tur ir tāda Sovetskaja Gavan', un tas, ka visu laiku nācās stāvēt bez jēdzīga darba, man nepavisam negāja pie sirds. Arī kapteinis saprata, ka esmu jauns un, lai nezaudētu kvalifikāciju, man nepieciešams reāls darbs, tāpēc piekrita mani atbrīvot."

Gads jūrā bez nokāpšanas krastā

Bija jau pienācis 1962. gads, kad Jānis Lickalns nonāca "Vostokrihboldflot" uz paša lielākā bāzes kuģa bijušajā Padomju Savienībā "Piščevaja

industrija", kas no pasažieru kuģa bija pārbūvēts par refrīžeratoru. "Šajā sistēmā dažādos amatos nostrādāju pāris gadus: biju gan ceturtais stūrmanis, gan kapteiņa otrais palīgs. Laiku pa laikam piestaigāju uz kuģniecību, jo doma par tirdzniecības floti mani joprojām nepameta. Pa to laiku biju nokārtojis visus papīrus tālbraucēja stūrmaņa amatam, līdz beidzot tomēr nonācu tirdzniecības flotē uz neliela tankkuģa. Kad tā kapteini pārcēla uz lielo tvaikoni "Aleksej Čirinov", viņš mani paņēma līdzī. Nokārtoju tehnisko minimumu, lai kļūtu par vecāko palīgu."

Kad pēc atvaļinājuma Līkalns jau posies uz lidostu, lai lidotu atpakaļ uz savu kuģi, kas atradās Murmanskā, viņu "noņēma no trases" un atkal nosūtīja uz zvejas floti, jo tur vajadzēja stūrmaņus, un Līkalns labi pārzināja šā darba specifiku. Bāzes kuģis "Arseņjevs" aizgāja reisā uz veselu gadu bez nokāpšanas krastā. Uz jautājumu, vai kapteini tas apmierināja, viņš, atkal mazliet pasmaidot, atbild, ka tolaik par to nav domājis, bijis jauns, spēka pilns. "Visu laiku vajadzēja strādāt, tāpēc nemaz nebija laika domāt par to, vai tas apmierina, un krastā jau arī nebija diži vairāk ko darīt. Kad gads bija pagājis, kapteinis man saka: tev taču vēl nav augstākās izglītības, ko tu bez tās tajā tirdzniecības flotē dari? Tolaik neklātienē mācījies Tālo Austrumu Zivsaimniecības tehniskajā institūtā, un kamēr to pabeidzu, paliku zvejas flotē. Kāda reisa laikā, bija pagājuši pāris mēneši, mani krastā nogādāja transporta kuģis, jo biju izsaukts pie priekšniecības. Priekšnieks saka: "Pēc pāris dienām krastā nāk "Arseņjevs", tu esi norīkots par šā kuģa kapteini. Tas bija pārsteigums. Pirmā doma – mulsums un pat bailes. Viena lieta, kad tu esi stūrmanis vai pat vecākais palīgs, tad, lai nu kā, tomēr aiz tevis stāv kapteinis un visa atbildība gulstas uz viņu. Bet te – tu būsi kapteinis, tu atbildēsi pilnīgi par visu, un tie ir dokumenti, drošība, cilvēki, plāns."

Kontingents – zeki

Uz kuģa "Samarkand", par kura kapteini iecēla Līkalnu, strādāja 180 cilvēku, un tas bija kuģis, kas kuģniecībai sagādāja vislielākās problēmas. "Man uzdeva uz šā kuģa ieviest

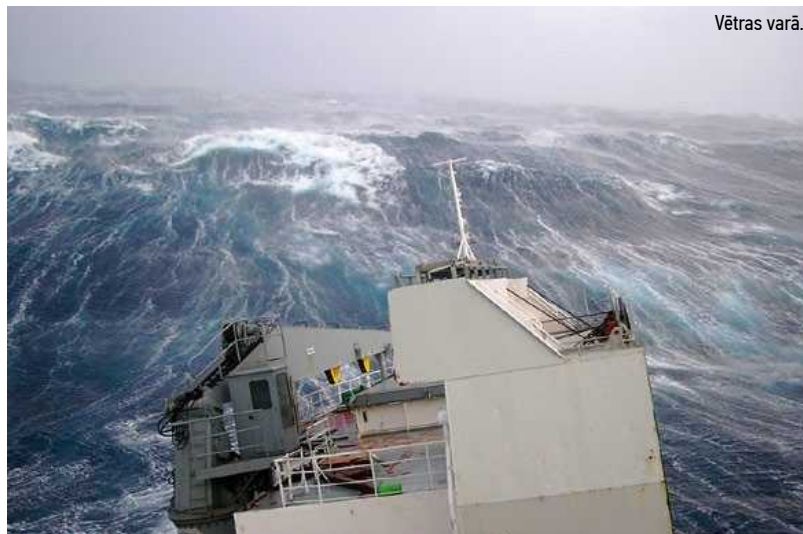
kārtību. Kuģis nestrādāja, plānu nepildīja, kapteinis un arī visi citi dzēra. Pieņemu no kapteiņa lietas, skatos, pie galdiņa vecākais palīgs un vēl kādi pieci dzer. Saprātu, ka ne jau velti man uzdeva ieviest kārtību. Toreiz biju jauns un spēcīgs, ne tads kā tagad," piebilst kapteinis. "Sazinājos ar bāzes kuģi un dažus no sava kuģa norakstīju, tad vēl dažus norakstīju – kā silķes iekrāvām bāzes kuģi, un mūsu kuģis sāka strādāt."

Uz jautājumu, vai bijis stingrs kapteinis, Līkalns atbild, ka vienmēr no visiem ir prasījis atbildīgu rīcību, bet tas jau nav nekas īpašs, tādai jābūt kārtībai uz kuģa. Protams, ar dzeršanu, kas tolaik bijusi vislielākā problēma, vajadzēja tikt galā. "Uz kuģa brūvēja brāgu, un es tos maisus ar brāgu rāvu pušu, bet par to neviens īpaši nedusmojās. Kad vēl biju Magadanā, ostas priekšnieks teica, ka ostās un uz kuģiem visvairāk strādā bijušie zeki. Kad strādāju

tāpēc vienmēr runāju tiešu valodu, visus jautājumus risināju taisnīgi, bet tas nenozīmēja, ka biju pielaidīgs vai glēvs. Un mani respektēja."

Arī ledos strādāt var, bet problēmas ir

"Pavisam ledos esmu nokuģojis trīsdesmit vienu gadu, esmu bijis Antarktīdā, Arktikā, Grendlandē. Tālajos Austrumos esmu izkuģojies kārtīgi. Tur ir iespējams strādāt, vajag tikai tādus kuģus, kas ar šiem lediem var tikt galā. Savulaik mēs kuģojām tikai vasarās, bet arī vasaras laikā kuģošana nav droša, jo visapkārt peld dreifējošie ledi. Kad strādāju Grenlandē, nācās respektēt gan ledus blīvījumus, gan aisbergus, tur ir viss. Ja jautā, kā no šiem lediem izvairīties, atbilde ir viena – jāiet tiem cauri. Vasaras laikā milzīgie ledus gabali tādi kā puslauzti, bet ziemā ledus sasilst tik biezs, ka tam



Vētras varā.

uz glābšanas kuģa, "sēdējuši" nebija vien kapteinis, vecākais mehāniķis, radists, bufetniece un es. Pārējie bija "sēdējuši", par ko nu kurš, bija arī politiskie. Otrais mehāniķis, kurš kara laikā vēl bija tikai pusaudzis, tīrumā bija lasījis vārpas un par to notiesāts un izsūtīts uz Magadanu. Daži bija no ieslodzījuma atbrīvoti, bet viņiem nebija, uz kuriem braukt, tāpēc palika strādāt Tālajos Austrumos. Arī uz "Samarkandas" bija līdzīgs kontingents, un mani brīdināja, ka dzīves nebūs, ja mēģināšu kaut ko panākt ar dažādām viltībām,

iziet cauri praktiski nevar – divus trīs metrus biezs. Arī tad, ja ledlauzis iet pa priekšu, bīstamība tomēr ir augsta. Tāpat visai apgrūtināti vajadzības gadījumā ir glābšanas pasākumi: ir vietas, kur tas ir iespējams, bet ir vietas, kur uz glābšanu nav ko cerēt. Pirms gadiem pieciem arī pats nonācu bīstamā situācijā, un varu teikt, ka izglābšanās bija laimīgu sakrītību kopums. Parasti uz kartes ir norādīts, kas tajā vai citā vietā sagaidāms, bet tad, ja uz kartes ir

▶▶▶ 23. lpp.

tikai balts laukums, tas nozīmē, ka šī vieta nav izpētīta un par to nekas nav zināms, un tad paši jūrnieki mēra dziļumus un paši atzīmē ceļu. Ja nepieciešams novirzīties no ceļa, tad kuģis iet uz mazāko gaitu – pusotra, divi megli. Ja ar šādu ātrumu uzduzas klintij, tad nekas traks nenotiek. Bet toreiz bija kārtīga vētra, aisbergi, un nakts redzamības apstākļos kuģis bija kādus divsimt metrus novirzījis no ceļa. Sardzē bija otrais stūrmanis, kad pēkšņi viens sitiens, otrs sitiens, trešais un kārtīgs satricinājums, skaidrs, ka kuģis kaut kam ir uzdūries. Bija novembra pēdējās dienas, liela vētra, un mehāniķi ziņoja, ka degviela palikusi tikai vienā tankā. Šajā apvidū piekrastē nelielos līčīšos ir ciemi, kuros dzīvo simti, divsimti cilvēku, kuri strādā tur esošajos zivju kombinātos. Mums laimējās ieiet vienā no tādiem līčīšiem. Ziņoju par notikušo kompānijas vadībai, priekšniecība atlidoja, lai pārliecinātos, vai nav radies vides piesārņojums. Par laimi piesārņojuma nebija, izvilcām kuģi krastā, šo to sataisījām, lai tiktu līdz Eiropai.”

Globāli par piesārņojumu runājot, kapteinis saka, ka, lai gan piesārņojumu ar aci neredz, mikroplēvēte ir pārvilkta pāri visam okeānam, un tas kavē normālu iztvaikošanas procesu, kā rezultātā arī notiek visas klimata pārmaiņas, par kurām pēdējā laikā pasaulē pastiprināti diskutē.

Piecas reizes apkārt pasaulei

Kapteina Līckalna sapnis piepildījās, un viņš no zvejas flotes nonāca tirdzniecības flotē. “1982. gadā mani pārcēla uz Latvijas jūras kuģniecību (tagad “Latvijas kuģniecība”), kur strādāju uz vairākiem refrīžeratorkuģiem. Pa visu pasauli vedām dažādas kravas: no Brazīlijas uz Magadanu, Sahalinu vai Petropavlovsku vedām gaļu, pēc tam gājām uz Jaunzēlandi un no turienes vedām ābolus uz Eiropu, Francijā paņēmām gaļu un vedām to uz Tāļajiem Austrumiem. Un tā vairākus reisos. Ja rēķina no punkta uz punktu, tad reizes piecas esmu apgājis apkārt pasaulei.

Ir nācies kuģot arī pirātu rajonos. Singapūras ūdeņos un Malakas šaurumā, caur kurieni gājām uz

Antarktīdu un Jaunzēlandi, vajadzēja būt īpaši modriem.”

1985. gadā Latvijas jūras kuģniecības flotei pievienojās pilnīgi jauns, Gdaņskas kuģu būvētavā būvēts refrīžerators “Kamilo Sjenfuegos”, uz kura deviņus gadus par kapteini strādāja Jānis Līckalns. Lai gan kapteinis tieši nepateica, ka šis kuģis ir viņa mīlulis, tomēr sarunā to nepāprotami varēja just. Kopā tik daudz piedzīvots un pārdzīvots: gan vētras, gan pirātu uzbrukumī, gan ikdienas rutīnas darbs. “Kad ar “Sjenfuegosu” savulaik gājām uz Padomju Savienības austrumiem, vajadzēja šķērsot karstos punktus, arī Persijas līci. Bija jau vakars, kad gājām uz Džordžtaunas ostu Gajanā, un trešais stūrmanis man saka, ka redzami kaut kādi objekti, kas no visām pusēm nāk kuģa virzienā. Uzkāpju uz tiltiņa un saprotu, ka mērķis esam tieši mēs, jo krasts ir otrā pusē. Izziņoju trauksmi, bet uzbrucēji jau met uz klāja āķus, kas pēc izskata līdzinās izkaptij, tikai nav asi. Ko mēs? Ar laužņiem kuģa burtu atbrīvojam no āķiem, tie, kuri kāpj augšā, brīvā krietnā krīt lejā ūdenī, bet tā vairs nav mūsu problēma. Kad otrā dienā iegājām ostā, mums ziņo, ka izbēguši simti divdesmit katordznieku, kuri ir labi apmācīti šādiem uzbrukumiem. Par laimi, viņi netika uz kuģa.

Viens no mirkļiem, kas uz visu mūžu palicis atmiņā, ir Latvijas valsts karoga pacelšana uz “Kamilo Sjenfuegos”. 1991. gadā, kad stāvējām Novorosijskas ostā Melnajā jūrā, pacēlām uz kuģa atjaunotās Latvijas valsts karogu. Sarīkojām kārtīgus svētkus, un varu teikt, ka apkalpe uz to reaģēja pavisam normāli, visi bija priecīgi svinēt svētkus.”

Bija jāiztur

Kapteinis smaida, kad jautāju par piedzīvotajām briesmām. No vienas puses, šāds jautājums, protams, ir mazliet triviāls, sauszemes žurkas cienīgs. Jautāt kaut ko tādu cilvēkam, kurš sešdesmit piecus gadus strādājis un turpina strādāt jūrā, kuģojis ledos un pirātu rajonos, zvejojis siļķes un vedis visdažādākās kravas, gadu strādājis jūrā bez nokāpšanas krastā! Un tomēr ir kāds notikums, kuru kapteinis nav aizmirsis. “Iks stundas ir bijušas vairākas, bet

visbīstamāk tomēr, ja kāda nelaime atgadās Grenlandes ledos. Pat ja laimētos izglābties, izdzīvošanas iespēja ir visai niecīga. No Antarktīdas gājām uz Kergelenas salu, un šajā ceļā piedzīvojām tādus viļņus, kādus nekad savā mūžā nebiju redzējis,” kapteinis ar roku norāda stāvus uz leju. “Simt četrdesmit deviņus metrus garš kuģis stāvus aiziet lejā, praktiski viss kuģis ir zem ūdens. Vienīgais, kāpēc kuģis izturēja šo trako vētru un pat nekas nesalūza, bija tas, ka Padomju Savienībā kuģus būvēja tā, lai tie varētu izturēt pat atomtriecienu. Kuģis izturēja trīsdesmit piecus metrus augstus viļņus, ko sauc par viļņiem slepkavām, bet ceļu, ko var noiet pusotrā dienā, es gāju mēnesi.”

Vai to izturēt vispār ir cilvēka spēkos? Kapteinis tikai pasmaida un saka – bija jāiztur. Man šķiet, ka tieši šie divi vārdi – bija jāiztur, vislabāk raksturo kapteini Līckalnu, un zem šiem diviem vārdiem slēpjas daudz dziļāka jēga nekā tikai izturēt grūtības. Izturēt var, ja cilvēks patiesi mīl to, ko dara, ja pilnībā pārzina to, ko dara, un pilnībā apzinās, ka tas, ko viņš dara, kādam ir vajadzīgs. Pārdomājot savu dzīvi un darba mūžu, kapteinis saka, ka to varot sadalīt it kā divās daļās: pusi par savu darbu ir saņēmis pateicības, bet otru pusi – rājienu, ko padomijas laikā ātri un dāsni piešķīra, kā saka, kārtības labad. Smaidot viņš saka, ka puse dzīves pagājusi skaidros ūdeņos, bet otra puse pa lediem, taču nedalīta ir bijusi viņa atbildība par visu, ko darījis. “Kapteinis – tas ir tituls, amats un atbildība,” saka Jānis Līckalns un visiem jūrniekiem novēl vairāk skaidru dienu bez ledus un miglām, mazāk lieku formalitāšu un vairāk veselības, ko novēlam arī pašam kapteinim Jānim Līckalnam.■

Anita Freiberga

P.S. Kapteinis Līckalns visu mūžu ir bijis kaislīgs fotogrāfs, viņam ir bijušas labas fotokameras, bet diemžēl bagātīgais bilžu arhīvs ir gājis bojā vairākos ugunsgrēkos, taču šoreiz priecīgs pārsteigums kapteinim – daļa no viņa fotoarhīva ir sveika un vesela, jo pirms daudziem gadiem disku ar bildēm Jānis Līckalns uzdāvināja kapteinim Artūram Brokovskim-Vaivodam, tāpēc mēs tagad varam priecāties par unikālām kapteiņa Līckalna fotogrāfijām.

Kapteiņa meita no Latvijas pie zemūdens pasaules noslēpumiem

Līva Goba, Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfe, ir pirmā speciāliste Baltijas valstīs, kas ieguvusi starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu, pabeidzot mācību kursu Ņūhempšīras universitātes Piekrastes un okeāna kartēšanas centra /Apvienotajā hidrogrāfijas centrā (CCOM/JHC – *Center for Coastal and Ocean Mapping/ Joint Hydrographic Center*).

Līva ir pirmā Latvijas studente, kas mācījusies Ņūhempšīras universitātē, tādēļ universitāte pasūtījusi Latvijas karogu, kas tagad kopā ar citu valstu karogiem rotā šīs mācību iestādes sienu. Un Latvijas karoga vimpelis turpmāk būs redzams arī CCOM/JHC telpās.

Pēc gadu ilgušajām mācībām atgriežoties Latvijā, Līva saka, ka visu vēl grūti aptvert un salikt pa plauktiņiem, pašai ļoti intensīvais mācību process joprojām šķiet kā īsta leiputrija – gan pieejamās informācijas apjoma, gan mācībspēku un citu satikto cilvēku profesionalitātes un erudīcijas ziņā.

Katru gadu GEBCO (*The General Bathymetric Chart of the Ocean*) Nippon fonds apmaksā mācības CCOM/JHC sešiem studentiem no visas pasaules. Līva mācījās kopā ar Andry no Madagaskaras, Aileen no Īrijas, Haruka no Japānas, Andres no Peru un Cecilia no Meksikas, un viņi bija seši no 88 pretendentiem. Turklāt tas bija jau 14. izlaidums. Ar minimālām matemātikas zināšanām var parēķināt, cik cilvēkiem visā pasaulē ir šāda līmeņa hidrogrāfa izglītība!

Uzaicinājums piedalīties pretendentu atlasē tiek izsūtīts dažādām ar jūrniecību saistītām organizācijām. Šādu uzaicinājumu saņēma arī Latvijas Jūras administrācija. "Pie manis ienāca daļas vadītājs un jautāja, vai nevēlos aizpildīt anketu, un es teicu – kāpēc gan ne? Pēc tam bija intervija elektroniskā formā, ar mani runāja programmas direktore un komitejas direktors. Intervija ilga aptuveni 40 minūtes, un tas jau bija ļoti nopietni. Es pēc tam teicu mājiniekiem, lai neuztraucas,



Uz kuģa "Nautilus" hidrogrāfu komanda kopā ar kuģa kapteini.



Līva kopā ar Ņūhempšīras universitātes talismanu.



Vašingtonā, kur studenti piedalījās kartogrāfijas konferencē NOAA centrā.

es nekur nebraukšu! Taču pienāca paziņojums, ka esmu apstiprināta," atceras Līva.

Mācības Ņūhempšīras universitātē sākās ar iepazīšanās nedēļu, kuras laikā jaunajiem studentiem pilnībā jāapgūst viss, kas būs nepieciešams mācībām un dzīvošanai turpmākā gada laikā: kur paēst, kā atvērt kontu bankā, kā iekļūt CCOM/JHC centrā, kādas ir datoru paroles un vēl simt citu ikdienā nepieciešamu sīkumu, lai vēlāk tiem nevajadzētu tērēt laiku un enerģiju. Līvai par piemiņu no iepazīšanās ar universitāti palicis foto ar universitātes talismanu – kaķi. "Bildē viņš izskatās tāds smaidīgs, bet patiesībā ir diezgan draudīgs, jo viņam jāiedveš bijība, īpaši jau citu universitāšu sporta komandām, jo talismana pienākums ir atbalstīt savas komandas visās sporta sacensībās!" skaidro Līva.

Taču turpmāk viss laiks tika veltīts tikai mācībām un praktiskajām nodarbībām, izņemot pavisam īsas Ziemassvētku – Jaungada brīvdienas,

▶▶▶ 25. lpp.

jo, kā piebilst Līva, mācību organizētāji un finansētāji laiku un naudu velti netērē.

CCOM/JHC vizuāli ir visai dīvaina celtnē, jo tā turpina augt un plesies – uzrodas vēl kāds stāvs un vēl kāda piebūve. Skatoties no augšas, tā atgādina bērnu būvētu klucīšu namu. Taču viss, kas notiek šīs celtnes iekšienē, ir bezgala aizraujošs. "Tur ir iespējams veikt visdažādākos ar jūrniecības nozari saistītus eksperimentus. Pētījumu spektrs ir tik plašs – hidrogrāfija, akustika, programmmēšana, robotika, bioloģija, zemūdens iemītnieki... Piemēram, ir vesela nodaļa, kas pēta burbuļus! Izklaušās jautri, taču patiesībā tā ir nopietna zinātne. Es strādāju par kartogrāfi, esmu RTU ieguvusi inženierzinātņu bakalaura grādu būvzinātnē, profesionālo maģistra grādu ģeomātikā un inženiera kvalifikāciju ģeodēzijā un kartogrāfijā, esmu papildinājusi zināšanas Anglijā, bet tikai šeit tā īsti sapratu, cik ļoti nozīmīga patiesībā ir zemūdens pasaules izpēte. Vairāk nekā 70% no mūsu planētas aizņem jūras un okeāni, un tikai 12% no tiem ir hidrogrāfiski uzmērīti un kartēti augstā izšķirtspējā, ar *multibeam* sistēmu! Tai pašā laikā planēta Marss ir kartēta 100%. Protams, kuģu ceļi ir uzmērīti, bet tā jau patiesībā ir tikai maza daļa uz kopējā fona. Piemēram, kaut vai sakaru un interneta kabeli – 95% no tiem ir zem ūdens, ja to nebūtu, mēs nevarētu sazināties, bet bez hidrogrāfiskajiem mērījumiem tos izvietot nebūtu iespējams. Laika apstākļi, tai skaitā dažādas katastrofas... Tikai zinot, kāda ir zemūdens grunts, kalni vai līdzenumi, ir iespējams prognozēt, kā pārvietosies taifūni un cunami, kad tie sasniegs krastus un cik spēcīgi būs. Izsīkstošie resursi, par kuru apjomiem zem ūdens mēs pat nevaram nojaust... Zivis un zvejniecība... Un vēl, un vēl!" stāsta Līva.

Mācību laikā studenti apguvuši arī ģeodēziju, meteoroloģiju, augstāko matemātiku, ar kuģniecību un kuģošanu saistītus priekšmetus. "Par katru no mūsu pasniedzējiem varētu sarakstīt vairāku sējumu biezu romānu. Fantastiski cilvēki! Daudzi no viņiem lasa lekcijas visā pasaulē, viņus pazīst un viņu lekcijas ir klausījušies arī mani kolēģi, Latvijas



Izlaidums – Cecilia, Haruka, Aileen, Andrijs, Līva un Andrē ar "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātiem.



CCOM/JHC ēka, kas nepārtraukti aug un paplašinās.



Universitātes mācību kuģis "Gulf Surveyor".

Jūras administrācijas hidrogrāfi," piebilst Līva.

Praktiskās nodarbības notika ne tikai CCOM/JHC telpās, bet arī uz universitātes mācību kuģa "Gulf Surveyor". Tas ir katamarāna tipa kuģis, ko projektējuši paši universitātes pasniedzēji. Uz kuģa iespējams izvietot un strādāt ar visdažādāko aparātūru, tā ir vieta, kur tiek izmēģināta nozares

vadošo firmu jaunākā un modernākā aparātūra un tehnoloģijas. "Uzkāpjot uz kuģa, vissvarīgākais tomēr ir drošība. Katru reizi mums bija drošības instruktāža, un, kad bijām to apguvuši, instruktāžu nācās vadīt mums pašiem, katram savu reizi," atceras Līva.

Janvārī studenti kopā ar projekta vadītāju lidoja uz Bolderas pilsētu Kolorādo štatā, kur apmeklēja NOAA (*National Oceanic and Atmospheric Administration*), bet vasarā piedalījās kartogrāfijas konferencē NOAA centrā Vašingtonā.

Neaizmirstams piedzīvojums Līvai bija vasaras prakse uz kuģa "Nautilus". 14 dienas Klusajā okeānā tika veikti zemūdens mērījumi un kartēšana no Viktorijas Kanādā līdz Honolulu Havaju salās. "Mēs kartējām vēl nekartētus kuģu ceļus, tātad arī mūsu mazā procenta daļiņa ir nākusi klāt tiem uzmērītajiem 12 procentiem. Tika uzmērīti divi zemūdens kalni un kartēts Kilauea vulkāna lavas izvirdumus pie Hilo salas (Havaju salas). Komandā bijām 13 cilvēki, ieskaitot videoinženieri, plus 17 cilvēku kuģa apkalpe. Strādājām 24 stundas diennaktī, trīs maiņās. Protams, pēc savas maiņas nostrādāšanas iesaistījāmies arī citos darbos uz kuģa. Es pārliecinājos, ka man kā kapteiņa meitai jūras slimība nav bīstama!" saka Līva.

Mācību gads ir aizskrējis vēja spārnim, un Līva atzīst – pat tā kārtīgi sailgoties pēc mājām nav bijis laika. Un tomēr ir patīams prieks atgriezties Latvijā, izbaudīt zelta rudeni un sagaidīt savas valsts simt gadu jubileju. ■

Arktiskā kuģošana nav pastaiga gar jūras krastu

Reizi piecos gados Arktikas padome kopā ar zinātnieku grupu veic Arktikas – šīs delikātās pasaules daļas, kā saka zinātnieki, monitoringu, lai saprastu, kas un kā mainās, lai informētu politiķus un sabiedrību par notiekošajiem procesiem, kā arī lai strādātu pie vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības jautājumiem. Viens no pēdējā pētījuma, kas tika veikts 2017. gadā, secinājumiem ir tāds, ka pārmaiņas Arktikā tagad notiek daudz straujāk nekā pirms 20 gadiem. Šo faktu skaidro ar cilvēka izraisītajām klimata pārmaiņām. Ņemot vērā reālo situāciju, esošo un prognozējamo SEG pieaugumu, Arktikas padome pauž viedokli, ka līdz 2040. gadam vidējā rudens un ziemas temperatūra Arktikā paaugstināsies par četriem grādiem un vasaras sezonā, visticamāk, Arktikas ūdeņi būs brīvi no ledus. Taču tās ir tikai prognozes divdesmit gadu perspektīvā, šobrīd Arktikā joprojām valda skarbi apstākļi, tomēr tas nekādā veidā neattur cilvēkus no Arktikas “iekarošanas”.

No lieliem riskiem līdz praktiski drošai kuģošanai

Dažādās Arktikas jūrās ir atšķirīgi ar kuģošanu saistītie riski. Konstatēts, ka kuģošanai visbīstamākā ir Austrumsibīrijas jūra, kas lielā mērā skaidrojams ar lielo aukstumu, jo ziemas vidējā temperatūra tur ir mīnus 30 grādu, un tad visu jūru klāj ledus, kas aptuveni 50% apmērā saglabājas arī vasaras sezonā, kad bīstamību vēl pastiprina ledus blīvšanās vasaras beigās. Pie kuģošanas riskiem pieder arī tas, ka Austrumsibīrijas jūra ir maz izpētīta, kas izskaidro proporcionāli lielo kuģu avāriju un bojāejas skaitu.

Pavisam citādi kuģošanas apstākļi ir Barenca jūrā, kas salīdzinājumā ar citiem polārās kuģošanas reģioniem zinātnieku skatījumā ir daudz drošāka. Barenca jūra vasaras sezonā ir brīva no ledus, un statistika liecina, kas šeit kuģu avāriju skaits ir neliels.

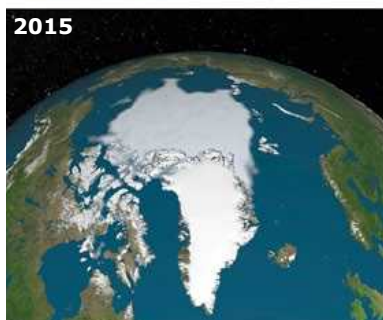
Arktikai pievērš arvien lielāku uzmanību

Lai cik atšķirīgi, izpētīti vai vēl neizpētīti ir Arktikas ūdeņi, polārās kuģošanas jautājums arvien vairāk nonāk politisko un biznesa diskusiju centrā. Nav brīnums, jo Ziemeļu Ledus okeāns slēpj ievērojamus un vēl neizpētītus dabas resursus, arī

ziemeļu kuģošanas maršruti, kas ir ievērojami īsāki par jau tradicionālajiem jūras maršrutiem, eventuāli ļautu ietaupīt gan laiku, gan finanšu resursus, tāpēc liek daudziem kravu īpašniekiem un pārvadātājiem domāt par kravu virzīšanu šajā virzienā. Vēl viens arguments – šie maršruti ir brīvi no pirātiem.

Tomēr, ņemot vērā potenciālos draudus, ko var radīt skarbā vide,

zinātnieki mēģina aprēķināt kuģu satiksmes pieauguma risku šajā reģionā. Par pamatu pētījumiem zinātnieki ņēma naftas tankkuģus, kas kursē ziemeļu jūru maršrutos (NSR). Tika pētīti trīs dažādi negadījumu scenāriji, kas iespējami polārā reisa laikā: kuģis var sadurties ar peldošo ledus gabaliem, aisbergu vai citu kuģi. Pētījuma autori atklāj, ka šim darbam viņi pievērsušies tāpēc, ka Arktikas maršruts pavisam nopietni tiek uzskatīts par potenciāli jaunu un perspektīvu tirdzniecības ceļu starp Eiropu un Āziju, lai gan vēl arvien smagie klimatiskie apstākļi būtiski ierobežo regulārus reisus un ir uzskatāmi par nopietnu šķērslī kuģošanai. Zinātnieki īpašu uzmanību veltījuši piecām jūrām – Barenca, Karas, Laptevu, Austrumsibīrijas un Čukču, ņemot vērā dažādos vides un ekspluatācijas apstākļus šajās zonās, ledus situācijas radītos šķēršļus, vēja un viļņu ietekmi, kā arī iespējamo palīdzības pieejamību ārkārtas situācijā. Pētījuma ietvaros izstrādāts iespējamo risku modelis. Viens no pētījuma autoriem zinātnieks doktors Abasi atklāj, ka pētījums balstās uz reāliem Arktikas laika novērošanas stacijās reģistrētiem datiem par ledus situāciju, vēja ātrumu un viļņu stāvokli. “Izveidoto modeli var atjaunināt jebkurā laikā, izmantojot



►►► 27. lpp.

jaunākos datus un pamatojoties uz nepārtrauktu vides novērošanu, kas ļauj sniegt precīzu novērtējumu iespējamajiem katra reisa riskiem,” saka Abasi.

Pētījumā vēlreiz tiek uzsverts: līdztekus visiem citiem riskiem, kas saistīti ar polāro kuģošanu, nevienam nav atcēlis arī cilvēka faktoru – cilvēku pieļautās kļūdas, kuru pamatā ir nepietiekams profesionālisms, nogurums, neuzmanība, vāja komunikācija, kļūdas politiskajos uzstādījumos un kuģošanas drošības pārkāpumi. Tieši tāpēc, ka pētījumā akcentēts ledus situācijas lielais apdraudējums kuģošanas drošībai, vēl jo svarīgāks kļūst jūrnieku profesionālās sagatavotības līmenis un viņu tehniskās zināšanas.

Sarežģītākie ledus apstākļi pēdējo piecpadsmit gadu laikā

Par to, ka zinātniekiem taisnība, kad viņi savos pētījumos brīdina, cik problemātiska un bīstama tiešām ir polārā kuģošana, liecina atgadījums šā gada augusta beigās. Sarežģītā situācijā nonāca zviedru ledlauzis “Odens”, kas ceļā uz Ziemeļpolu iekļuva tādos dreifējošos ledos Ziemeļļu Ledus okeāna centrālajā daļā, kādi nebija pieredzēti vismaz pēdējos piecpadsmit gados. Apmēram 200 jūdzes pirms Ziemeļpola jau šķita, ka stāvoklis uzlabojas, jo kuģa ceļu un plānāku ledu bija atstājis krievu ledlauzis, tomēr aptuveni četras jūdzes pirms galamērķa “Odenam” brauciens bija jāpārtrauc, jo ceļu aizšķērsoja liela ledus plūsma. Uz ledlauža atradās Zviedrijas un ASV zinātnieku grupa, kuras mērķis bija izmantot ledlauzi kā dreifējošo staciju netālu no Ziemeļpola.



Zviedru ledlauzis “Odens” ceļā uz Ziemeļpolu 2018. gada augustā.

UZZIŅAI

Ziemeļrietumu un ziemeļaustrumu kuģošanas maršruti varētu būtiski saīsināt jūras ceļus un paātrināt kravu piegādi. Kravas kuģim no Hamburgas līdz Šanhajai jāveic 25 000 km garš ceļš caur Panamas kanālu vai aptuveni 20 000 km ceļš caur Suecas kanālu. Gadījumā, ja tiks izmantots Ziemeļļu Ledus okeāna ceļš, tas būs tikai 17 000 km.

2006. gada decembrī Eiropas pētnieciskās programmas DAMOSLES izstrādātāji prognozēja no ledus pilnīgi brīvus kuģojamus ziemeļu maršrutus jau līdz 2080. gada vasarai, bet ASV NSIDC dienests ziņoja, ka šāds scenārijs varētu būt iespējams jau 2030. gadā. NSIDC norādīja, ka ledāji ir tiklīdz izkususi, ka to atjaunošanās dabīgā veidā vairs nav iespējama.

Arktikas resursiem un Ziemeļļu jūras ceļam būs svarīga loma cilvēces nākotnē, tāpēc nav nekāds brīnums, ka Arktikas reģiona robežvalstīs aktualizējies jautājums par Arktikas nākotni. Arktikas reģiona robežvalstis ir Krievija, ASV, Kanāda, Dānija, Norvēģija, Somija, Islande un Zviedrija. Juridiski Arktikas sauszemes teritorijas un jūras ir sadalītas starp piecām valstīm – Krieviju, Norvēģiju, Kanādu, Dāniju un ASV. Ziemeļpola un tā apkārtnē esošās teritorijas nepieder nevienai valstij un ir visas cilvēces mantojums.

Krievija izpaužas ar vērienu

Putina vadītā Maskava divtūkstošo gadu sākumā Arktikā demonstrēja militāro spēku un centās savai ekonomiskajai zonai pievienot jaunas teritorijas un kontrolēt Arktiku no Sibīrijas pa Lomonosova grēdu līdz pat Ziemeļpolam, bet ANO to nepieļāva. Ap 2007. gadu Maskava sāka mainīt savu retoriku, un 2008. gada 18. septembrī Krievijas tā laika prezidents Dmitrijs Medvedevs parakstīja dokumentu “Krievijas Federācijas valsts politikas pamatjautājumi Arktikā līdz 2020. gadam un tālākās perspektīvas”. Dokumentā bija norādīti Maskavas galvenie mērķi, uzdevumi, stratēģiskās prioritātes un valsts politikas realizācijas mehānismi Arktikā, kā arī Krievijas Arktikas reģiona sociāli ekonomiskās

attīstības principi. Dokumentā teikts, ka līdz 2020. gadam Krievijas Arktikas reģionam jāklūst par Krievijas galveno stratēģisko resursu bāzi.

2017. gada 29.–30. martā Arhangeliskā notika starptautiskais forums “Arktika – dialoga teritorija”, kurā piedalījās 2435 cilvēki, arī Krievijas Federācijas prezidents Vladimirs Putins, Islandes prezidents Gudni Johansons, Somijas prezidents Sauli Niiniste un deviņu valstu ārlietu ministri. Forumā Somijas un Islandes prezidenti uzsvēra un skaidroja, ka Arktikas energoresursu apgušana var nopietni kaitēt planētas ekolo-

UZZIŅAI

Gāze un nafta nav vienīgie derīgie izrakteņi Krievijas Arktikas reģionā. Ir zināms par apatītu koncentrātu (aptuveni 90% no Krievijas krājumiem), niķeli (100%), varu (aptuveni 60%), volframu (vairāk nekā 50%), retzemju metāliem (vairāk nekā 95%), platīnu saturošām rūdām (vairāk nekā 98%) un alvu (aptuveni 75%). Arktikā koncentrētas arī dzīvsudraba, zelta, sudraba, dimanta, mangāna, hroma un titāna rūdu atradnes. Izpētīto minerālizejvielu krājumi zemes dziļos varētu sasniegt aptuveni 1,5–2 triljonus tonnu.

ģijai un izraisīt kardinālas klimata pārmaiņas. Savukārt V. Putins norādīja, ka resursu apguve Arktikā turpināsies, piebilzdam, ka Krievija ir atvērta sadarbībai Arktikā gan resursu apguvē un starptautisko komunikācijas koridoru attīstīšanā, gan zinātniskai sadarbībai un ekoloģijas problēmu risināšanai. Pēc Putina domām Krievijas Arktikas reģionā koncentrēti resursi, kas noteiks Krievijas ekonomikas turpmāko attīstību.

Ķīna mēģina iekārdināt Krieviju

Starptautisko notikumu apskatnieks Andris Sedlenieks laikrakstā “Diena” raksta: “Janvāra beigās Ķīnas Tautas Padome publicēja Balto grāmatu par valsts politiku Arktikas reģionā. Lai arī Ķīnai nav teritoriju, kas robežotos ar Arktiku, dokumentā netiek slēpta Pekinas vēlme aktīvi piedalīties reģiona apgūšanā, tostarp Ziemeļļu jūrā ir iekļauta Ķīnas megaprojektā “Viena josla, viens ceļš” un nodēvēta par Polāro zīda



ceļu. Pekinas pastiprinātā interese par esošajiem un iespējamajiem arktiskajiem kuģošanas ceļiem, kā arī bagātīgajiem derīgo izrakteņu krājumiem gan nav nekāds jaunums un vērojama jau ilgāku laiku. Ķīna izvērs vērīenīgas ekonomiskās aktivitātes Grenlandē, cerot pēc salas iespējamās neatkarības pasludināšanas kļūt par galveno ārējo spēlētāju tajā, Ķīnas vēstniecība Islandē ir viena no daudzskaitlīgākajām šīs valsts diplomātiskajām pārstāvniecībām pasaulē, ar Ķīnas valsti saistītas kompānijas aktīvi piedalās derīgo izrakteņu ieguves projektos Krievijas Arktikā utt. Kopumā Ķīnas aktivitātes Arktikā īpaši neatšķiras no politikas vai drīzāk – ekonomiskās ekspansijas, kādu Pekina īsteno daudzos pasaules reģionos. Tomēr, tā kā reģiona valstu skaits ir neliels, notiekošais ir labi redzams visiem.

Tajā pašā laikā Arktikas valstis pret Ķīnas centieniem palielināt klātbūtni reģionā izturas ļoti piesardzīgi, tostarp pat Maskava, neraugoties uz politisko draudzību ar Pekinu un ieinteresētību Ķīnas finansējumā, konsekvēnti pieturas pie Krievijai nu jau tradicionālā principa neatdot ārvalstu kompānijām kontroli pār projektiem, kuras tā uzskata par stratēģiski svarīgiem.

Ķīnai savukārt ir ļoti nosacīta arktiskā pieredze, kā arī trūkst reģiona apguvei nepieciešamo tehnoloģiju, toties ir iespaidīgi finanšu resursi, vēlme iekļūt Arktikā un milzīga neatlaidība, īstenojot izvirzītos mērķus. Rezultāts ir būtībā piedāvājums



Krievijai finansēt Ziemeļu jūras ceļa (kas šobrīd *de facto* ir Krievijas iekšzemes kuģniecības maģistrāle) attīstību. Par šo jautājumu, protams, vēl ir gaidāmas ilgas un smagas sarunas, tomēr domājams, ka Maskava priekšlikumu pieņems, jo tas šķiet abpusēji izdevīgs – Ķīna varēs izmantot īsāku (un arī drošāku) kuģniecības ceļu uz Eiropu, savukārt Krievija varēs paātrināt Arktikas apguvi.

Cits jautājums ir, cik tālu sniedzas Ķīnas arktiskās ambīcijas un kas notiks pēc tam, kad Pekina šajā reģionā sajūtīsies pietiekami komfortabli, lai sāktu domāt par kaut ko vairāk nekā tikai par Ziemeļu jūras (vai Polāro zīda) ceļu un līdzdalību derīgo izrakteņu ieguves projektos."

Vai Polārais kodekss domāts priekš kaķiem?

Patiesībā jau šis varētu būt tikai tāds retorisks jautājums, ja vien tas ļoti

precīzi neraksturotu pašreizējo reālo situāciju, kas iezīmē satraucošas tendences polārās kuģošanas apstākļos. 2017. gada 1. janvārī stājās spēkā Polārais kodekss, ļoti nopietns dokuments, kas darbojas Arktikas un Antarktīkas ūdeņos un iezīmē IMO pastiprinātu uzmanību pret vides aizsardzību. Arvien vairāk un vairāk kuģu sāk vai grasās sākt navigāciju polārajos ūdeņos, tāpēc IMO Polārā kodeksa prasībās iekļauta norma, ka šajā reģionā drīkst kuģot tikai tādi kuģi, kas īpaši pielāgoti darbam polārajā vidē. Tātad nevarētu būt pat šaubu ēnas, ka pirmajā vietā ir vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības jautājums, tomēr izrādās, ka tas nereti paliek tikai vēlējuma izteiksmē un, neskatoties uz Polārā kodeksa regulējumu, netiek ievērots.

Lūk, spilgts piemērs, kas apliecina, ka reālā situācija ir pavisam cita – kuģošana par katru cenu. Gāzvedējs "Boris Vilkitsky" ir jaunas ledus klases kuģis, kas transportē dabasgāzi no Krievijas JAMAL projekta ietvaros, un tā operators ir kopuzņēmums "Dynagas LNG Partners", "Dynagas", "Sinotrans" un "China LNG Shipping". Nonākot sarežģītā ledus situācijā, tas jau šā gada 30. martā guva dzinēja un vēl citus bojājumus, kas tā Arc7 klasi pazemināja līdz Arc4 klasei, bet tas savukārt liedza kuģim ne tikai patstāvīgi, bet arī ar ledlauža palīdzību kuģot Karas jūras ūdeņos. Tomēr, neskatoties uz spēkā esošo aizliegumu, kas pamatojās uz Polāro kodeksu, "Boris Vilkitsky"

▶▶▶ 30. lpp.

►►► 29. lpp.

9. aprīlī iegāja Karas jūrā, kur tolaik bija vidēji smagi ledus apstākļi – līdz divus metrus biezs ledus. Kuģa operators nereaģēja uz vairākkārtējiem pieprasījumiem sniegt skaidrojumu par šo pārkāpumu. Kuģis turpināja ceļu līdz 12. aprīlim, kad tas ieradās Sabetas ostā, kuru pameta 16. aprīlī un nostājās uz enkura ostas reidā.

“WWF International Maritime” vadītājs Simans puda sašutumu, ka kuģis ir radījis apdraudējumu gan kuģošanas, gan vides drošībai.

Pārkāpums, kas rada virkni jautājumu

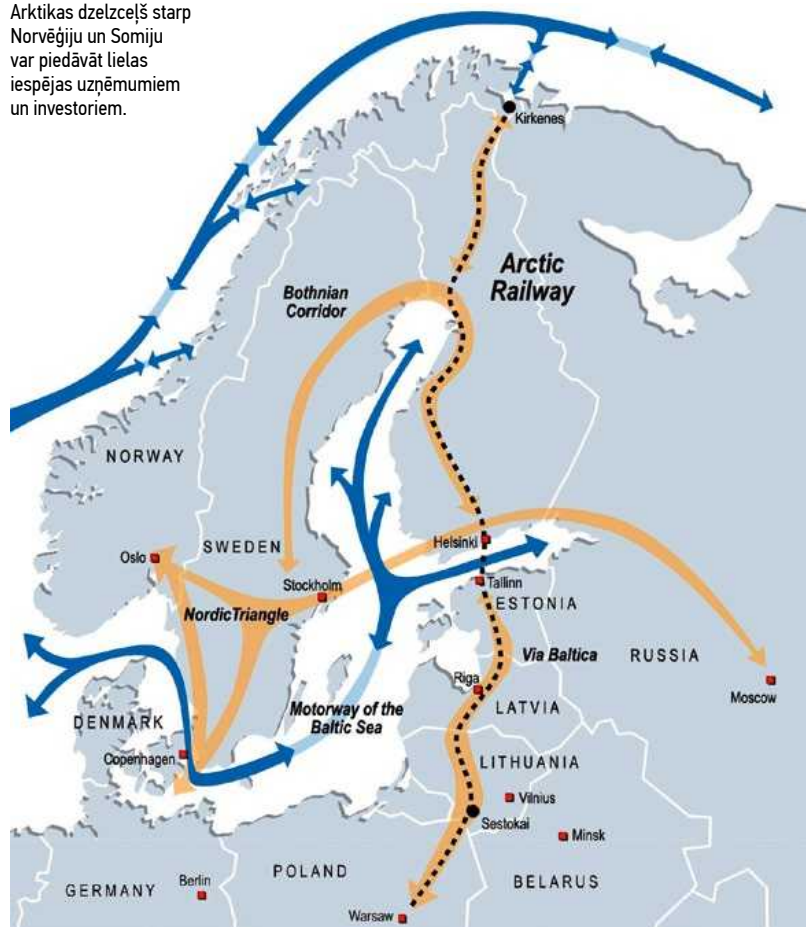
Situācija, ka “Boris Vilkitsky” saņēma atļauju bez remonta pamest ostu, rada virkni jautājumu, tai skaitā par politisko ietekmi. Lai pastiprinātu investoru interesi par Arktikas projektiem, Maskavai šķiet, ka svarīgāk par noteikumu ievērošanu, kuģošanas drošību un vides aizsardzības nodrošināšanu ir pierādīt, ka nepārtraukta sašķidrinātās gāzes piegāde ir iespējama arī ziemas mēnešos. Tas, ka sarežģītos ledus apstākļos pat izcilas ledus klases kuģiem rodas kuģošanas problēmas, šajā projektā neiederas, un tas varētu apdraudēt Saūda Arābijas un Ķīnas finansējumu jaunajā Arktikas LNG II projektā.

Arī kuģa apkalpe ir pārkāpusi Noteikumu Nr.19, jo NSRA netika informēta par kuģa koordinātēm, maršrutu un ātrumu, kad kuģis iegāja NSR ūdeņos, un šis nav pirmais gadījums, kad kuģis ir ignorējis šos noteikumus.

Loģika saka, ka Polārais kodekss ir pieņemts, lai tiktu ievērots un tā prasības pildītas, un, ja kuģis neievēro noteikumus, tad tam vajadzētu aizliegt strādāt. Tā vismaz domā daļa institūciju, tomēr NSRA nav vērsusi pret kuģi nekādas sankcijas.



Arktikas dzelzceļš starp Norvēģiju un Somiju var piedāvāt lielas iespējas uzņēmumiem un investoriem.



2017. gadā NSRA reģistrēja gandrīz 100 pārkāpumu, un pārkāpumus veica aptuveni 20% no visiem kuģiem.

Daži eksperti uzskata, ka nozare piedzīvos pašregulāciju un pārkāpumu skaits samazināsies. Savukārt citi eksperti ir pārliecināti, ka bez stingras uzraudzības neiztikt. “Tas, ka šāda rakstura pārkāpumi notiek, rada bažas, jo īpaši, ja tas notiek tik skarbā, ievainojamā un jutīgā teritorijā, tāpēc situācija jāuzlabo iespējami ātri, kamēr nav notikusi nelaime,” viņi pauž savu viedokli.

Tikai nepilnus divus mēnešus pirms šī incidenta ar lepnumu tika ziņots, ka projekta YAMAL LNG ietvaros Dienvidkorejā svinīgi tika nodots kuģis “Eduard Toll”, kas ir ceturtais no 15 Arc7 LNG kuģiem un iezīmē jaunu pagrieziena punktu Krievijas ziemeļu piekrastes apgūšanā un padara jūras satiksmi arvien dzīvotspējīgāku. Kuģis kā nieku griezis divus metrus biezo ledu.

Polārais dzelzceļš mulsina

Arktiskā dzelzceļa ideju atbalsta gan Norvēģijā, gan Somijā. To apliecina arī šogad notikušā konference “Ziemeļu robežas”, kurā jo īpaši tika akcentēts, ka Barenca reģionā var nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru un ilgtspējīgu darbības attīstību. Tomēr, lai cik liels entuziasms valda abās projekta atbalstītāju robežas pusēs, jautājums ir, cik šī vīzija ir reāla un vai līdz 2030. gadam, kā to paredz idejas autori, šādu dzelzceļa celtniecību varēs realizēt.

Viens no viedokļiem ir, ka Somija vēlas stiprināt savas pozīcijas kravu pārvadājumu tirgū, tāpēc īpaši aktīvi meklē dažādas iespējas, kā projektu varētu īstenot, tai skaitā arī ņemot vērā iespējamās savienojumus starp dažādiem dzelzceļiem. Vēl, protams, jāņem vērā iespējama kravu apjoms.

Tieši ar šo jautājumu aktīvi nodarbojas šā gada sākumā izveidotā

"Venta Maersk".



Norvēģijas un Somijas darba grupa, kurai jānonāk pie risinājuma, lai iespējamā jaunā dzelzceļa būvniecība radītu iespējami mazāk negatīvu seku dažādām ieinteresētajām pusēm. Vieni aprēķini rāda, ka šāds dzelzceļš nodrošinās par 40% ātrākus alternatīvus kravu pārvadājumus starp Eiropu un Āziju, salīdzinot ar jūras ceļu caur Suecas kanālu. Saskaņā ar Somijas un Norvēģijas valdības pētījuma pirmajiem secinājumiem 520 kilometru garais dzelzceļa posms starp Rovaniemi un Kirkenesu izmaksās aptuveni 2,9 miljardus eiro, un šo līniju varētu atklāt 2030. gadā. Tā būtu daļa no paredzamā Polārā koridora, kad kravas no Āzijas tiek izkrautas Kirkenesā un pa dzelzceļu nosūtītas uz dienvidiem – Somiju, Baltijas valstīm un pārējo Eiropu.

Norvēģijas darba grupas ziņojumā teikts: "Arktikas dzelzceļa vīzija ir nodrošināt videi draudzīgu un ātru kravu transportēšanu starp Ziemeļaustrumāziju un Ziemeļeiropu caur Somiju, izmantojot Kirkenesas ostu kā centru."

Lai plāns kļūtu par realitāti, ir vajadzīgas kravas, tāpēc bez sadarbības ar Ķīnu šāds projekts līdzinās utopijai. "Mēs vieni būtībā neesam nekas, tāpat mums ir jāsavieno visa pasaule," atzīst speciālisti.

Arvien jauni mēģinājumi pakļaut Arktiku

Kamēr dzelzceļa plāni vēl tikai tiek kalti, Arktikā notiek pavisam reāli izmēģinājumi. Pasaulē lielākās konteinerkuģu kompānijas "Maersk" kuģis "Venta Maersk" ar krievu ziēm un dienvidkorejiešu elektroniku 3600 divdesmit pēdu konteineros

22. augustā no Vladivostokas devās Arktikas reisā caur Beringa jūras šaurumu, gar Krievijas ziemeļu krastu līdz Sanktpēterburgai, kur nonāca 28. septembrī, un tas bija par 14 dienām ātrāk, nekā kuģojot caur Suecas kanālu.

Lai gan kuģojot pa Ziemeļu jūras ceļu var ietaupīt laiku, tas tomēr ir ļoti dārgs priekš, jo krievu atomledlaužu pakalpojumi nemaksā lēti. "Maersk" pārstāvji uzsvēra, ka šis reiss uzskatāms par vienreizēju pasākumu, lai pārbaudītu konteinerpārvadājumu iespējamību un veiktu zinātniskus pētījumus. "Pašlaik mēs neredzam Ziemeļu jūras maršrutu kā alternatīvu mūsu parastajiem maršrutiem," atzina "Maersk" pārstāvis.

"Mēs esam ļoti priecīgi, ka pēc šī unikālā reisa varam teikt, ka tā laikā esam spējuši nodrošināt kuģim un kuģa apkalpei drošību," teica "Maersk" tehniskais direktors Palle

i

UZZIŅAI

"Venta Maersk" ir viens no lielākajiem ledus klases konteinerkuģiem pasaulē, un tā 26 cilvēku lielā apkalpe ir īpaši apmācīta darbam šajos skarbajos apstākļos.

Laursons. "Izmēģinājuma brauciens mums ļāva iegūt izcilu pieredzi, testēt kuģa sistēmas, pārbaudīt apkalpes sagatavotību un krasta dienestu funkcionalitāti. Pašlaik Ziemeļu ceļš nav uzskatāms par alternatīvu esošajam austrumu – rietumu maršrutam, jo pat it kā kuģošanai labos laika apstākļos ledus stāvoklis Austrumsibīrijas jūrā lika izmantot ledlauža pakalpojumus, tomēr mēs sekosim Ziemeļu ceļa attīstībai."

"Maersk" izmēģinājuma brauciens, protams, nonāca lielāko ziņu aģentūru svarīgāko ziņu topā. Par to rakstīja un ziņoja CNN, BBC, "Reuters", Japānas, Krievijas, Norvēģijas un vēl daudzu valstu masu mediji.

Krievija jau ziņojusi, ka Āzija izrāda lielu interesi par šo jūras ceļu un jaunie ledlauži jau 2020. gadā nodrošinās navigāciju visu gadu.

Ja nebūtu šā maģiskā vārdu savienojuma – vides aizsardzība

Pasaule seko Ziemeļu jūras ceļu attīstībai. Ja pašlaik kuģošana tur ir iespējama tikai aptuveni trīs mēnešus gadā, tad klimata pārmaiņas ar laiku visu var mainīt. Kuģošanas biznesa, kravu īpašnieku un saņēmēju ar cerībām skatās nākotnē, jo Ziemeļu jūras ceļi varētu ietaupīt laiku un naudu, bet "Greenpeace Nordic" pārstāvis Šellers publiski pauž bažas, ka kuģniecības kompānijas izskata iespēju atvērt Arktikas kuģošanas ceļu, bet tas noteikti kaitēs videi, neskatoties uz to, ka visas ieinteresētās puses kā vienu no mērķiem izvirza vides aizsardzību: "Galvenais apdraudējums videi ir smagās degvielas izmantošana lielo konteinerkuģu dzinējos. Tā ir lēta, bet kaitīga degviela. Tikai 15 lielie kuģi emitē vairāk slāpekļa oksīda un sēra oksīda nekā visi pasaules vieglie automobiļi.

Ja kāds no šiem kuģiem ledājos piedzīvotu avāriju, tad smagā degviela jūras videi kļūtu liktenīga, jo Arktikas vidē eļļas dabiskā sadalīšanās būtu ļoti ilga. Antarktidā mazuta izmantošana kuģu degvielā ir aizliegta, bet šāds aizliegums Arktikā diemžēl nav spēkā, un tas ir atgādinājums IMO, ka arī Arktikā bez īpaša regulējuma neiztikt, jo visi tās apguvēji lielākoties tikai vārdos pauž rūpi par apkārtējo vidi, bet patiesībā domā vienīgi par saviem ieguvumiem un izdevīgumu."

Jaunajā "Polar Ship Operation" izdevumā jūrnikiem atgādina: "Arktikas ledus apstākļi ir ļoti mainīgi – katru gadu, katru sezonu un pat katru dienu. Nekad neuztveriet ledu kā pašu par sevi saprotamu un pat nepieļaujiet domu, ka Arktikā kaut viens brīdis varētu būt brīvs no ledus!"

Atmiņas par polāro kuģošanu

Kāda latviešu jūrnika piedzīvotais

Tālbraucējs kapteinis Jegors Raudzeps, gluži tāpat kā daudzi citi latviešu zemnieku dēli, paši lauzā savu ceļu dzīvē un ceļu uz jūru. Dzimis 1862. gadā Vecsalacas pagastā, viņš 16 gadu vecumā nolīgst par kuģa zēnu un kopā ar komandu dodas uz Tobojsku Tjumeņas apgabalu, kur tolaik stāvēja tvaikonis "Luisa", lai ar to cauri ledājiem kuģotu līdz Londonai. Un tad iesākas Raudzēpa polārais piedzīvojums: kuģis cieš avāriju un komanda krastā ierīkotās būdās pārlaiž bargo ziemu un īso pavasari. 1879. gada 2. septembrī novārgušos kuģiniekus uzņem burinieks "Nadežda", kurš arī nenasniedz Eiropu, jo iesalst Karas jūras ledos, kur to saspiež. Jūrniki pa ledu nonāk tuksnešainā krastā, kur tiem atkal jāpavada vēl daudz bargāka polārā ziema pašstāstītās būdās – alās. 1880. gada pavasarī nelaimīgos jūrniekus nejauši atrod samojedī, kuri pēc vairāku mēnešu klejošanas pa tundru līdzī saviem briežu bariem galīgi novārgušos jūrniekus nogādā Obdorskā (no 1933. gada Saļeharda).

Bargā polārā ziema, aukstums, bads un skorbutis nesalauza jaunā Raudzēpa veselību un sparū izmācīties par jūrniku un vēlāk kļūt par kapteini. 1880. gada rudenī viņš iestājas Ainažu jūrskolā, bet tas jau ir pavisam cits stāsts.

Stāsta kapteinis Eduards Delvers

"Arī ziemeļiem nav nekādas vainas, man patīk ledi, un es esmu bijis tur, kur citiem nav bijusi izdevība nokļūt. Novaja Zemļa, Franča Jozefa Zeme, Diksona, Ohotskas jūra, Arhangel'ska, Murmanska. Slikti bija tikai tas, ka te nemaksāja valūtu, kas jūrnikiem bija ļoti liels stimulants strādāt.

Esmu redzējis, kā zeki klintīs cērt tādās ejās, kur četras mūsu "Varmas" var iziet cauri. Mans kuģis ir stāvējis blakus lielai, divdesmit vienu metru augstai zemūdenei, kurā izvietotas

sešpadsmit raķetes, katra ar piecām atomlādiņu galviņām. Tikai viens šāds lādiņš varēja noslaucīt no zemes virsas tādu pilsētu kā Liepāja vai Daugavpils. Klintīs, kur, šķiet, nevar būt nevienas dzīvas dvēseles, bija ciemati, kuru apkurei piegādājām mazutu.

Man nācās būt pie Habarova raga. Kad pa Jēpisejas upi gājām garām lēģerim, vietējais locis man ieteica izmest enkuru un ar glābšanas laivām izcelties krastā, lai apskatītu šīs vietas. Tas patiešām bija briesmīgs skats. Barakas un nāras stāv kā stāvējušas, stabi kā tikai vakar ierakti, tikai dzeloņdrātis sarūsējušas. Koki tajos klimatiskajos apstākļos nepūst. Jau lēģeris uzzdina tirpuļus, bet vēl šausmīgāks skats pavērās uz upi, kurā peldēja tūkstošiem galvaskausu, citi vēl ar matienu, citi jau ar sūnu apauguši. Kā stāstīja vietējie, kad pie varas esot nācis Hruščovs, viņš līcis turp aizgādāt buldozerus, ar kuriem cilvēku kaulus no kapsētas sastūmuši upē. Laikam jau, lai nebūtu lielu pierādījumu par bojā gājušajiem, bet, ūdens līmenim krītot, kauli un galvaskausi kļūst redzami. Nu gluži kā nāves upe, šis skats man paliks atmiņā uz mūžu.

Cilvēku dzīve ziemeļos, maigi sakot, ir skarba. Murmanskā vēl bija salīdzinoši labi, pat augļus varēja nopirkt, bet Arhangel'skā, tas bija kaut kas traks, kā dzīvoja cilvēki. Lūk, viena ainiņa no redzētā. Bija astoņdesmito gadu sākums. Piena kannās atvestas olas, tās, protams, saplīsušas un sajaukušas kopā ar čaumalām. Bet cilvēki pēc tām stāv rindā. Pārdevējs jautā: cik jums? Trauks ir? Ar lielu kausu sajauc un kaut kādā burkā ielej olas. Skatāmies, olu plūvē kopā ar čaumalām peld arī kūts labumi. Pienu var nopirkt, ja tavš vārds ir ierakstīts kartotēkā, arī gaļa uz kartiņām, pienācās 800 gramu, bet nebija teikts, kāda gaļa – aknas, nieres vai gov's tesmenis. No Arhangel'skas kuģi gāja zvejā, bet visas zivis nodeva citur, un vietējie iedzīvotāji pie tām netika. Bet cilvēki bija tik sirsniņi un laipni, ka varēja tikai brīnīties, kā, dzīvojot šādos apstākļos, viņi

spēj saglabāt tādu cilvēcību. Tie bija īstie pomori. Savukārt par murmanskiešiem neko labu nevarēja teikt."

Kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņas

(Fragments no grāmatas "Ceļš uz jūru")

Augusta vidū "Imants Sudmalis", kas bija būvēts kā kara flotes kuģu reida bunkerētājs, saņēma reisa uzdevumu – pēc iekraušanās pie Mangaļu kara piestātnes doties uz ziemeļiem un nogādāt kravu uz Karas jūras salām, kur atradās kara spēka daļas. Priekšā bija tāls ceļš pāri Baltijas jūrai, cauri Zunda kanālam un Kategata šaurumam, garām Skāgena zemesragam, apkārt Skandināvijas pussalai un tālāk līdz Murmanskaī.

Pagājuši garām Norvēģijas tālākajam ziemeļu punktam Nordkapa zemesragam un garām Murmanskaī, pa taisno devāmies uz Karas Vārtu šaurumu. Ziemeļu navigācijas reisos Murmanska tika apmeklēta tikai gadījumos, kad vajadzēja saņemt slēgta tipa navigācijas līdzekļus: navigācijas kartes, locijas, paisyuma – bēguma straumju tabulas vai arī kādus īpašus norādījumus, jo Murmanskā atradās šā jūras reģiona militārais štābs.

Karas Vārtu šaurums ir piecdesmit sešus kilometrus plats jūras šaurums starp Novaja Zemļa arhipelāga dienvidu krastu un Vaigača salas ziemeļu krastu, kas savieno Barenca jūru ar Karas jūru. Ieejot Karas jūrā, kuģa ceļā parādījās atsevišķi peldoši ledus gabali. Bija augusta pēdējās dienas un Latvijā vēl turpinājās vasara, bet, šķērsojot jūras šaurumu un ieejot Karas jūrā, te jau varēja just ziemeļu klimata skarbo dabu. Ūdens temperatūra bija vien kādi plus trīs grādi, bet gaisa temperatūra turējās piecu grādu līmenī. Atstājot Amdermas ostu, peldošie ledus gabali kļuva arvien blīvāki un veidoja jau ledus laukus. Ledus nebija pārāk biezs, varbūt kādus piecpadsmit divdesmit centimetrus, ko mūsu tankkuģis viegli uzveica, jo "Imantam Sudmalim"



bija stipra ledus klase. Kuģis varēja lauzt ledu nevis ar purngalu, bet gan ar visu savu svaru.

1969. gada ziemēlu navigācijā piedalījās arī "Imanta Sudmaļa" diviņu māsa "Narva". Mūsu ziemēlu navigācijas pirmā reisa galamērķis bija Diksonas osta, kur mēs pietājam, lai sagaidītu labvēlīgus laika un ledus apstākļus un dotos tālāk uz Severnaja Zemļa arhipelāgu. Severnaja Zemļa salas no Taimiras pussalas šķir Viļkicka šaurums, kas atdala Karas jūru no Laptevu jūras. Kuģošanas kārtību Ziemeļu Ledus okeāna jūrās noteica Ziemeļu jūras ceļu (ZJC) administrācija, kas atradās Diksonā. Kad biju trešais stūrmanis, neko daudz nezināju par kārtību, kā reāli notiek kapteiņa sazināšanās ar administrāciju Diksonā. Kādu dienu kapteinis deva rīkojumu sākt gatavot kuģi pārgājienam, bija iestājušies labvēlīgi ledus apstākļi un saņemta atļauja doties tālāk. Viss ziemēlu arktiskais kuģu ceļš ir sadalīts divos posmos: pirmais – no Murmanskas līdz Tiksi, kur dežūrēja un ledus navigāciju nodrošināja Murmanskā bāzētā ledlaužu flote, un otrais – no Tiksi Laptevu jūrā līdz Beringa jūrai, kur strādāja Tālajos Austrumos bāzētā ledlaužu flote. Mums tika dota atļauja reisu turpināt patstāvīgi, bez ledlaužu palīdzības, ņemot vērā spēcīgo 2000 zirgspēku jaudas galveno dzinēju un kuģa korpusa pastiprināto ledus klasi.

Reisa galamērķis bija no Tiksi 230 jūdžu attālā Severnaja Zemļa arhipelāga Sredņijas sala, uz kuras atradās



polārās pētniecības stacija. Šī polārstacija bija pati pirmā, dibināta tajā 1924. gadā, un tās pirmais priekšnieks bija krievu polārpētnieks Ušakovs. Pašu arhipelāgu atklāja 1913. gadā, un tā teritorija aizņem 37 tūkstošus kvadrātkilometru, kas ir vairāk par pusi no Latvijas. Ušakova vadītais polārās stacijas kolektīvs veica arhipelāga salu uzmērījumus, ģeogrāfisko karšu sastādīšanu, ūdens un gaisa temperatūru mērījumus, polārā ledus dreifa un ledus kušanas procesu pētījumus. 20. gadsimta 20. – 30. gadi tiek uzskatīti par arhipelāga salu izpēti laiku. Pirmais polārās stacijas priekšnieks Ušakovs nomira 1953. gadā Maskavā un, izpildot viņa pēdējo vēlēšanos, tika apglabāts Severnaja Zemļa arhipelāga Domaņņijas salā. Uz kapa ir granīta piemineklis ar iekaltu tekstu par polārpētnieka atklājumiem. Ušakova laikā ziemējos no arhipelāga

uz Ziemeļpola pusi, līdz kuram atlika vien kādi 700 kilometru, bija masīvi ledus lauki, bet mūsdienās, 2012. gadā, tika konstatēts, ka ledus kušanas rezultātā salu ziemēlu piekrastē ir parādījušies plaši brīva ūdens lāsmēji un dreifējošie ledi.

Man bija iespēja apmeklēt tālo ziemēlu jūru salu arhipelāgu ostas, ko par ostām nosaukt varēja tikai nosacīti. Reisu uzdevumos tās tika dēvētas par *portopunkt* – ostu punktiem. Lūk, šāds ostas punkts bija arī mūsu reisa galamērķis. Visapkārt pletās jūras straumju nesti dreifējoši ledus lauki. Arhipelāga salu piekrastē ledus nedreifēja, tas bija nekustīgais jeb "paka" ledus. Tādā ledū ar spēcīgu inerci ielauzās mūsu kuģis, un šī iestrēgšana ledū arī bija mūsu pietātnē. Pie tādas pietātnes nebija vajadzības nedz

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

manevrēt, nedz tauvoties. Attālums līdz krastam bija atkarīgs no ledus joslas platuma – varēja būt vairāki simti metru, bet varēja būt arī daudz lielāks. Par krasta stacionāro izkraušanas ierīču izmantošanu kravas izkraušanai varēja tikai sapņot, tādu vienkārši nebija. Lai izkrautu kravu, starp kuģa kravas operāciju aprīkojumu un krastā esošajiem degvielas rezervuāriem tika izveidota pārkraušanas līnija no simt milimetru gumijota brezenta caurulēm, ko dēvēja par lauka caurulēm. Kuģa kravas sistēmas konstrukcija ļāva vienlaikus iekraut un izkraut četrus degvielas veidus. Piemēram, dīzeldegvielu, benzīnu, aviobenzīnu un tehnisko eļļu. Ja vajadzēja izkraut vairāk veidu, bija vajadzīgas arī vairākas kravas līnijas.

Kamēr komandas sūkņu mehāniķi bija aizņemti ar kravas nodošanu, mēs brīvajā laikā klīdām pa salu un apskatījām tuvāko apkārtni. Jau mūsdienās pavisam nesen Krievijas telekanāli ziņoja, ka Krievijas prezidents Putins liek savest kārtībā arktisko salu piekrastes un savākt milzīgos atkritumu kalnus, kas uzkrājušies, desmitiem gadu nevērigi ekspluatējot ziemeļu dabu. Es to visu redzēju vēl tālajā 1969. gadā. Un redzētais šokēja! Visa piekraste, cik vien tālu sniedzās skatiens, bija noklāta ar simtiem un simtiem tukšu mucu, kurās kādreiz bija atvesta degviela vai ķīmikālijas. Visapkārt varēja skatīt pamestu sarūsējušu dažādas markas tehniku, piekrastes bija stipri piesārņotas ar dažādiem sadzīves atkritumiem! Interesantākais bija tas, ka apmēram trīsdesmit procenti no it kā tukšajām mucām vēl bija pilnas vai daļēji pilnas ar naftas produktiem vai ķīmiskajām vielām! Patiesi apbrīnojami bagāta bija Padomju Savienība, ja varēja atļauties tādu izšķērdību. Tāpat vien nesodīti un bezatbildīgi bija piecūkoti apkārtējā vide, nodarot milzu postu Arktikas dabai. Šādu ainu es redzēju ne tikai Severnaja Zemļa arhipelāga salās, bet arī citur: Novaja Zemļa salās, Taimiras pussalas piekrastē un vēl daudzās citās vietās. Gadu desmitiem turpinājās šis bardaks, un vajadzēja gaidīt valsts prezidenta rīkojumu, lai, iespējams, kaut kas mainītos. ■

Kapteiniņam Augustam Breinkopfam – 130

Šogad 12. septembrī bija leģendārā, bet nepelnīti piemirstā kapteiņa Augusta Breinkopfa 130. dzimšanas diena. Pateicoties Ventspils brīvostas pārvaldei un kapteiņa radniekiem, jubileju bija iespējams atzīmēt pie A. Breinkopfa atdusas vietas Ventspils Meža kapos, jo kaps ir at-rasts, sakopts un kapteinim uzstādīts pieminēklis enkura formā.

A. Breinkopfs dzimis Dundagas pagasta Sīkragā. Viņa tēvs Didrihs Breinkopfs bija kuģu vadītājs, vec-tēvs Klauss – kuģu būvētājs un kuģu īpašnieks. Augusts Breinkopfs mācījies Mazirbes jūrnieku sākumskolā, Liepājas un Rīgas jūrskolā. Pirmā pasaules kara laikā nonācis Somijā, pēc tam Krievijā. Pēc kara sācis strādāt Petrogradā, bijis stūrmanis un kapteinis PSRS tirdzniecības flotē.

A. Breinkopfs piedalījies dirižabļa "Italia" apkalpes glābšanā. 1928. gadā Umberto Nobiles ekspedīcija, atgriežoties no Ziemeļpola, sliktos laika apstākļos novirzījās no kursa, un lidaparāts nokrita uz ledus gabala. Izglābās deviņi ekspedīcijas dalībnieki. Pazudušos Ziemeļpola iekarotājus devās meklēt dažādu valstu kuģi, arī padomju ledlauzis "Krasin". Ledlauža apkalpe tika komplektēta no brīvprātīgajiem, un pieteicās arī A. Breinkopfs, kurš tika iecelts par "Krasin" kapteiņa palīgu. Tieši A. Breinkopfs pirmais ieraudzīja divus ekspedīcijas dalībniekus, kuri bija pametuši ledus gabalu, lai saviem spēkiem mēģinātu sasniegt bāzi Špicberģenā. Šie vīri tika uzņemti uz kuģa, pēc tam izdevās atrast un izglābt arī pārējos izdzīvojušos polārpētniekus. Atceļā "Krasin" izglāba vācu kuģi "Monte Servantes", kas arī bija steidzies palīgā polārpētniekiem, bet pats nonācis ledus gūstā. Par dalību dirižabļa "Italia" apkalpes glābšanā A. Breinkopfs saņēma Centrālās izpildkomitejas Atzinības rakstu – ļoti augstu tā laika apbalvojumu, kas tika pielīdzināts ordenim.

No 1930. līdz 1932. gadam A. Breinkopfs strādāja par ledlauža "Krasin"



kapteini, bet pēc tam pārgāja darbā uz Baltijas kuģniecību. Par pārbraucieniem uz Spānijas ostu Bilbao Spānijas pilsoņu kara laikā kapteini apbalvoja ar Ļeņina ordeni. Otrā pasaules kara laikā A. Breinkopfs strādāja Kaspijas jūrā, kur no Baku uz Astrahaņu veda naftu degvielas ražošanai. 1947. gadā kapteinis atgriezās Latvijā un sāka strādāt Latvijas kuģniecībā. 1951. gadā viņam tika piešķirts otrais Ļeņina ordenis – par varonību kara laikā un sasniegumiem darbā.

No 1951. līdz 1956. gadam A. Breinkopfs strādājis par pasniedzēju Rīgas jūrskolā.

Kapteinis miris 1970. gadā. Viņa vienīgais dēls gājis bojā Otrā pasaules kara frontē. Vēl dzīvi ir Augusta brāļa Pētera pēcnācēji. ■

Pieaug jūras kravas pārvadājumu izmaksas



2017. gadā kuģošanas nozare patērēja 3,8 miljonus barelu mazuta dienā, un tā ir aptuveni puse no globālā naftas pieprasījuma. Lielākajā daļā mazuta, ko izmanto kuģu dzinējos, sēra saturs ir 1–3,5%, tātad tā ir augsta sēra saturs degviela. Vēl kuģošanas nozare dienā patērē vairāk nekā vienu miljonu tonnu degvielas ar pazeminātu sēra saturu, tomēr tas veido tikai 5% no pasaules pieprasījuma pēc samazināta sēra saturs degvielas, un šo degvielu lielākoties patērē lielie kuģi.

Te nu arī nozares eksperti saskata problēmu: pieprasījuma pieaugums pēc attīrītas degvielas atbilstoši HSFO prasībām liek naftas pārstrādes rūpniecām pārorientēties uz citu darbības režīmu, kas, protams, saistīts ar lielākām izmaksām, kas savukārt izraisa galaprodukta cenas pieaugumu.

Tiek lēsts, ka 2020. gadā degvielas atbilstība IMO regulai pasaulē sasniegs aptuveni 80%, un analītiķi pieļauj, ka cena salīdzinājumā ar 2017. gadu būs gandrīz divkārtšojusies. Un tas nozīmē, ka arī

jūras kravas pārvadājumu izmaksas palielināsies.

Visu noteiks degvielas cenas

“Lai gan LNG ir pareizākais risinājums kuģu jaunbūvēs, ne vienmēr tas ir piemērots variants kuģu modernizācijai. Esošo kuģu pielāgošana var būt sarežģīts process, un to daudzi kuģu īpašnieki nespēs pacelt. Lai gan jūtams pieprasījuma pieaugums pēc LNG dzinējiem, eksperti apgalvo, kas viss būs atkarīgs no degvielas cenas. Kamēr sašķidrinātās dabasgāzes cenas ir komerciāli izdevīgas, pieaug pasūtījuma apjoms. Taču kuģu īpašnieku galvenais uztraukums ir par to, lai kuģa, kura aktīvu vērtība pārsniedz 150 miljonus dolāru, jaunās un finansiāli ietilpīgās iekārtas būtu uzticamas un drošas ne tikai to piegādes brīdī, bet arī vēl vismaz 20 gadus.

“Eesti Gaas” pasūtījis LNG bunkurēšanas kuģi

“Eesti Gaas” Holandes kuģu būvētavā “Damen” ir pasūtījis sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanas kuģi, ko paredzēts piegādāt 2020. gada septembrī un kas paredzēti darbam Baltijas jūras ziemeļaustrumu reģionā, pārsvarā tas strādās Somu jūras līcī, un kuģa tehnisko menedžmentu paredzēts nodot kompānijai “Tallink Group”.



Itālija draud izstāties no ES nelegālo migrantu glābšanas misijas

Itālijas premjerministra vietnieks Matteo Salvini nācis klajā ar paziņojumu, ka Itālija varētu izstāties no ES meklēšanas un glābšanas misijas SOPHIA Vidusjūrā, ja citas ES valstis pietiekami neuzņemas nelegālos migrantus. Pašlaik SOPHIA misija visus izglābtos migrantus ved uz Itālijas ostām.

Aiztur par nelegālo migrantu tirdzniecību Sicīlijā

Divi Ukrainas pilsoņi tika aizturēti, kad tie centās nelegāli nogādāt 44 migrantus no Turcijas uz Noto ostu Sicīlijā. Šāda nelegālo migrantu tirdzniecība ES valstīs ir izraisījusi saspīlējumus, un tas turpinās jau kopš 2015. gada.

Kriminālziņas

✓ Irrijas Aizsardzības spēku un Apvienotās Karalistes Nacionālās noziegumu apkarošanas aģentūras apvienotā darba grupa Kornvolas piekrastē aizturēja katamarānu ar lielu daudzumu kokaīna. Operācijas laikā apcietināja piecus apkalpes locekļus.

✓ Urugvajes muiža Montevideo ostā konfiscēja 60 FN FAL šautenes, 40 kg kokaīna, 20 teleskopiskos ieročus un neprecizētu daudzumu pistoļu, kas bija noslēptas veļas mašīnās divos konteineros. Krava bija domāta nosūtīšanai uz Paragvaju. Ieroču izcelsme netika konstatēta, lai gan bija pamatotas aizdomas, ka šie ieroči 2016. gadā nozagti no militārajām bāzēm.

✓ Saskaņā ar Pentagona sniegto informāciju ASV Jūras kara flotes operācijas laikā no nezināma kuģa Adenas līcī konfiscēti simtiem kājnieku ieroču, starp kuriem bija arī Kalašņikova tipa šaujamieroči. Kuģa apkalpe tika aizturēta, tomēr ne kuģa īpašnieku, ne kravas galamērķi uzzināt nav izdevies. Ir pamatotas aizdomas, ka kuģis un krava saistīti ar Irānas atbalstu “Houthi” (Huti) nemierniekiem.

ANO sāk sarunas par jauna regulējuma izstrādi

Septembra sākumā notika pirmā no četrām ANO sesijām, kurās risināsies sarunas par jauno līgumu, lai aizsargātu jūrniekus uz kuģiem ārpus valstu jurisdikcijas esošajos ūdeņos. Pašlaik uz kuģiem Pasaules okeāna ūdeņos attiecas ANO Jūras tiesību konvencijas noteikumi, ko īsteno karoga valsts un ostas valsts kontroles iestādes, taču pēc definīcijas šo kuģu darbība nav pakļauta tuvējo piekrastes valstu uzraudzībai. Daudzi uzskata, ka UNCLOS nepiedāvā pietiekamu regulējumu zivsaimniecībai, kā arī citām jaunām saimnieciskajām darbībām, piemēram, jūras dzīļu apgūšanai, tāpēc tiek uzsākts divus gadus ilgs starpvalstu sarunu periods. Jūras vides aizsardzības institūta prezidents dr. Lanss Morgans aicināja darba grupu izstrādāt visaptverošu regulējumu, kam būtu pakļautas visas darbības jūrā – kuģošana, zvejniecība un ieguve.

ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons aicināja delegātus nodrošināt, lai ANO jaunās iniciatīvas netīši nekavētu kuģošanas brīvību IMO konvenciju ietvaros. "Tieši IMO vienmēr ir jābūt vadošajai organizācijai, lai izstrādātu vides noteikumus, kas var ietekmēt starptautisko kuģošanu. IMO jurisdikcija ir plaša un jau regulē kuģošanas drošību jomās, kas nav valstu jurisdikcijā," uzsvēra Poulsons.

EMSA prioritātes 2018.–2020. gadā

EMSA ir izstrādājusi dokumentu, kurā noteiktas galvenās prioritātes 2018.–2020. gadam.

- Jūras transports un tā novērošana, izmantojot un apvienojot vairākas operētājsistēmas un mobilās lietotājprogrammas.
- Audita veikšana, lai uzlabotu likumdošanas un normatīvu ievērošanu. 2018. gadā pārbaudes saistītas ar STCW, PSC un citu ES tiesību aktu ievērošanu kuģošanas drošības un jūras satiksmes jomā.
- Tehniskā un zinātniskā palīdzība un sadarbības veicināšana. Lielā mērā tas attiecas uz e-apmācības paplašināšanu un vides aizsardzību.
- Piesārņojuma atklāšana un novēršana.
- Pārvaldība, kvalitātes kontrole, resursi un komunikācija.



Sākta cauruļvadu piegāde "Nord Stream 2" būvniecībai

2018. gada 5. septembrī kuģis "Solitaire" sāka cauruļvadu piegādi "Nord Stream 2" (NS2) būvniecībai Somu līcī. "Gazprom" projekts NS2 ar cauruļvadu pa Baltijas jūru savienos Krieviju ar Vāciju, un pa to Vācijai gadā tiks piegādāti 55 miljoni kubikmetru Krievijas dabasgāzes, ar ko pietiks, lai apgādātu 26 miljonus mājsaimniecību ar siltumu un elektroenerģiju.

ASV prezidents Donalds Tramps apgalvo, ka projekts palielinās Eiropas

atkarību no Krievijas, bet viņa kritiķi ir pārliecināti, ka Trampa izteicieni ir saistīti ar ASV gāzes pārdošanas apjoma samazināšanos, savukārt Vācija apgalvo, ka jaunais cauruļvads palielinās Eiropas energoapgādes drošību, jo ļaus izvairīties no piegādes traucējumiem caur Ukrainu. Krievija, Vācija, Somija un Zviedrija ir piešķirušas visas atļaujas, kas nepieciešamas cauruļvada būvniecībai šo valstu jurisdikcijā esošajos ūdeņos, bet Dānijā atļaujas izsniegšanas process vēl turpinās.

"ESL Shipping" jaunie *eko balkerī* tranzītā no Ziemeļjūras uz Baltijas jūru

Somijas kuģošanas kompānija "ESL Shipping" savā īpašumā ieguvusi divus jaunus, videi draudzīgus beramkravu kuģus "Vikki" un "Haaga", kuri sāk darbību Ziemeļjūras maršrutos, lai kravas tālāk transportētu pa Baltijas jūru. Abus 160 m garos 25 tūkst. DWT kuģus, kas būvēti Ķīnā, "Jinling" kuģu būvētavā, darbina ar sašķidrinātu dabasgāzi, un tie izdala par 50% mazāk oglekļa dioksīda nekā iepriekšējās paaudzes kuģi, tāpēc



tos raksturo kā videi draudzīgākos beramkravu kuģus pasaulē.

Pirātisms ierobežots, pateicoties veiksmīgi īstenotam pasākumu kopumam

Tikai Indijas okeānā vien no 2007. līdz 2012. gadam tika nolaupti vairāk nekā četri tūkstoši jūrnīku, par kuriem pirāti pieprasīja izpirkuma maksu. Lai gan dažu pēdējo gadu laikā pirātu aktivitātes ir mazinājušās, starptautiskās jūrnīcības organizācijas, tajā skaitā arī Starptautiskā kuģniecības kamera (*International Chamber of Shipping, ICS*) joprojām uzsver, ka, neskatoties uz šādu kopumā iepriecinošu situāciju, kuģu apkalpēm joprojām jābūt modrām un pastiprinātos drošības pasākumus neviens nav atcēlis.

Uz to, ka atslābināties nedrīkst, norāda arī fakts, ka 2018. gadā sakarā ar konfliktu Jemenā Sarkanajā jūrā drošībai radušies jauni draudi. Jau 2018. gada janvārī ES Jūras spēki (EUNAVFOR) un NATO apvienotie jūras spēki (CMF) šo reģionu iezīmēja kā potenciālā riska apgabalu, kur īpaši jāuzmanās no jūras mīnām un citiem draudiem.

ICS kopā ar BIMCO un INTERTANKO publicējuši pagaidu norādījumus, kādi preventīvie pasākumi jāveic, jo šis apdraudējums ievērojami atšķiras no pirātu uzbrukumiem, uz kuriem jūrnīki jau ir apmācīti reaģēt.

Jaunajās vadlīnijās uzsvērts, cik svarīgi ir izmantot Jūras drošības tranzīta koridoru, ko izveidojušas koalīcijas flotes, ievērot noteikto reģistrāciju un ziņošanas prasības Āfrikas raga Jūras drošības centram (MSCHOA), apzināties riskus un izstrādāt plānu to novēršanai. Ja runājam par Somālijas pirātisma veiksmīgo

apturēšanu, to lielā mērā noteicis gan kuģošanas kompāniju sekmīgi īstenots pasākumu kopums, gan militārās aktivitātes šajā reģionā. Diemžēl tagad militārās aktivitātes ir apgrūtinātas, jo jūras spēkiem papildu slogs ir nelegālo migrantu krīze Vidusjūrā, ko arī nevar atstāt bez kontroles. Ilgāku laiku neskaidrs bija ES pretpirātisma operācijas ATALANTA tālākais liktenis. To bija paredzēts slēgt 2018. gada beigās, bet eksperti mudināja ES operāciju pagarināt, un šā gada 30. jūlijā Eiropas Padome pieņēma pozitīvu lēmumu – pagarināt ES NAVFOR operāciju Somālijas reģionā līdz 2020. gada 31. decembrim un operācijas uzturēšanai piešķīra 11,777 miljonus eiro. Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija paudusi gandarījumu par šādu lēmumu.

Tā kā Apvienotā Karaliste izstājās no ES, operācijas galvenā mītne kopš 2019. gada 29. marta pārcelta uz Rotu Spānijā, bet Āfrikas raga Jūras drošības centrs (MSCHOA) uz Brestu Francijā. Šoreiz zaudētajos palika Itālija, kas izvirzīja Romas kandidatūru kā iespējamo štāba atbrašanās vietu.

Saskaņā ar Starptautiskā jūrnīcības biroja informāciju, pateicoties ES NAVFOR klātbūtnei, pirātu uzbrukumi Somālijas piekrastē bija samazinājušies no 176 incidentiem 2011. gadā līdz deviņiem 2017. gadā, bet 2018. gada pirmajos astoņos mēnešos reģistrēts tikai viens ziņojums par pirātu uzbrukumu.■

Austrālija paziņo par “Pacific Fusion” centra izveidi

Šāda centra izveides mērķis ir stiprināt Klusā okeāna valstu spēju īstenot savus likumus un aizsargāt suverenitāti. Jaunais “Pacific Fusion” centrs tiks atklāts 2019. gada vidū, tas sniegs informāciju un veiks stratēģisko analīzi, lai palīdzētu nostiprināt kuģošanas nozares izpratni, sniegtu padomus un brīdinātu Klusā okeāna valstu drošības aģentūras, lai tās spētu labāk identificēt un reaģēt uz iespējamajiem draudiem, piemēram, nelegālo zveju, cilvēku kontrabandu un narkotiku tirdzniecību. Saskaņā ar “Reuters” datiem ASV, Austrālija, Francija un Lielbritānija mēģina atvērt jaunas vēstniecības Klusā okeāna salu valstīs, palielināt tur savu darbinieku skaitu un dibināt ciešākus kontaktus ar valstu līderiem, lai apturētu Ķīnas pieaugošo ietekmi šajā reģionā. No 2008. līdz 2016. gadam Ķīna piešķīrusi aptuveni 1,78 miljonus ASV dolāru lielu atbalstu šīm salu valstīm.■

Pieaug informācijas apjoms par darbībām jūrā

Kopernika jūras novērošanas dienests (CMS) veic zemes novērošanu caur satelītekārtām, lai uzlabotu jūrā notiekošo darbību labāku uzraudzību, novērtējot vispārējo drošību, kuģošanas drošību, zvejniecības kontroli, vides monitoringu, tiesību aizsardzību un citas darbības.

CMS cenšas nodrošināt savlaicīgu, vispusīgu un mērķtiecīgu satelīta informācijas apstrādi, lai sniegtu to ES dalībvalstīm un ES struktūrām. No satelīta iegūtie zemes novērošanas dati tiek apvienoti ar informāciju gan no EMSA sistēmām, gan citiem ārējiem informācijas avotiem. Tieši datu apkopošana sniedz pilnvērtīgu pārskatu par darbībām jūrā, ļaujot veikt padziļinātu analīzi. CMS novērošanas sistēmas palīdz uzlabot EMSA pakalpojumus un paver iespēju ieviest jaunus pakalpojumus.■



Parakstīts līgums par bezpilota konteinerkuģa būvi

Norvēģijas tehnoloģiju uzņēmums "Kongsberg", kas sadarbojas ar projektu "Yara", paziņojis, ka 2018. gada 15. augustā parakstījis vienošanos ar "Yara" par 25,9 miljoniem ASV dolāru, lai uzsāktu darbu pie bezpilota kuģa projekta, kura realizācija paredzēta 2020. gada sākumā.



Sākotnēji kuģis darbosies ar apkali, bet līdz 2022. gadam pāries uz pilnīgi autonomu darbību. Kuģim jau dots vārds "Yara Birkeland", un tā korpuss tiks būvēts Rumānijas kuģubūves rūpnīcā "Vard Braila". Projekts saņēmis 133,6 miljonu Norvēģijas kronu lielu Norvēģijas valdības atbalstu, un tās premjerministrs Ema Solbergs piedalījās līguma parakstīšanā, kuras laikā uzsvēra, ka šis ir labs piemērs tam, ka Norvēģija meklē jaunus risinājumus videi draudzīga biznesa attīstīšanai.

Finansiālas grūtības Horvātijas kuģu būvētavai "Uljanik"

Horvātijas kuģu būvētava "Uljanik" bija spiesta lauzt līgumu par četru PCTC kuģu būvi, jo nespēj pildīt līguma nosacījumus par izpildes termiņiem. Jau ilgāku laiku uzņēmumu vajā finansiālas problēmas, kas pirmām kārtām atsaucas uz darbinieku atalgojumu. Strādnieki vairāk nekā nedēļu streikoja, pieprasot rūpnīcas vadības demisiju. Streika rezultātā Horvātijas valdība nodrošināja valsts garantijas, lai varētu izmaksāt algas, un no amata atkāpās 14 "Uljanik" grupas amatpersonas, tomēr, lai rūpnīca varētu atsākt normālu darbu, tai jāatrisina jautājumi ar piegādātājiem.

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

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	15 798,4	17 245,8	17 104,1	15 705,5	15 974,7	17 254,6	8,0
ķīmiskās beramkravas	1 183,3	1 839,8	1 975,9	2 112,1	1 852,6	1 590,7	-14,1
ogles	10 263,9	11 014,9	10 979,9	9 102,7	9 331,4	10 408,6	11,5
koksnes šķelda	710,2	392,9	454,3	417,7	474,1	652,6	37,7
Lejamkravas	5 554,9	7 414,1	8 222,0	6 534,2	4 387,5	3 096,1	-29,4
naftas produkti	5 493,1	7 357,5	8 154,5	6 491,7	4 320,6	3 062,1	-29,1
Ģenerālkravas	5 045,9	5 382,2	4 700,3	4 677,6	5 128,5	6 357,5	24,0
konteineri	2 894,9	3 066,3	2 858,6	2 896,5	3 357,9	3 560,7	6,0
skaitis TEU	283 231	287 933	262 378	276 860	323 899	323 440	-0,1
Roll on/Roll of	453,5	407,8	184,1	189,0	299,3	385,7	28,9
skaitis	84 679	76 798	48 385	48 678	63 760	66 804	4,8
koksne	1 557,2	1 606,2	1 442,5	1 371,4	1 184,0	2 040,3	72,3
tūkst. m ³	1 882,2	1 937,1	1 791,6	1 651,7	1 400,0	2 386,1	70,4
melnie metāli un tā izstrādājumi	100,2	237,8	161,0	177,2	218,1	275,2	26,2
Kravas kopā	26 399,2	30 042,1	30 026,4	26 872,8	25 490,7	26 708,2	4,8

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

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	7 765,6	6 605,7	4 421,7	3 491,4	5 666,2	5 036,3	-11,1
ķīmiskās beramkravas	1 015,4	1 348,9	141,9	216,5	177,4	342,7	93,2
ogles	5 679,2	4 921,9	3 626,9	1 831,6	4 004,0	3 458,7	-13,6
koksnes šķelda	88,2	81,8	80,6	95,5	115,7	105,6	-8,7
Lejamkravas	13 029,8	12 217,0	11 572,8	8 715,0	8 674,5	8 018,0	-7,6
jēlnafts	0,0	0,0	37,2	0,0	0,0	3,2	100,0
naftas produkti	12 649,2	11 681,3	11 025,2	8 248,7	8 226,6	7 516,0	-8,6
Ģenerālkravas	1 759,5	1 774,2	11 661,8	1 833,2	1 881,4	2 031,2	8,0
konteineri	0,3	0,0	4,7	0,0	0,0	19,9	100,0
skaitis TEU	54	0	504	0	0	2 112	100,0
Roll on/Roll of	1 418,5	1 392,8	1 336,7	1 502,5	1 577,6	1 691,1	7,2
skaitis	53 925	53 964	47 058	58 979	61 721	67 432	9,3
kokmateriāli	299,7	330,3	303,5	326,8	295,2	315,2	6,8
tūkst. m ³	358,9	364,4	338,3	363,8	325,6	355,2	9,1
melnie metāli un tā izstrādājumi	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kravas kopā	22 554,9	20 596,9	17 656,3	14 039,6	16 222,1	15 085,5	-7,0

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

Kravu veidi	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./2017., %
Beramkravas	1 822,3	2 409,3	2 628,9	2 826,1	3 473,3	4 160,8	19,8
labība un tās produkti	1 166,8	1 734,9	1 871,2	1 858,1	1 651,9	2 266,2	37,2
ogles	55,4	45,9	14,1	267,2	986,5	1 015,7	3,0
koksnes šķelda	120,2	58,6	49,2	172,5	183,2	130,8	-28,6
Lejamkravas	318,7	289,5	268,7	293,5	363,3	323,9	-10,8
jēlnafts	106,0	105,7	39,3	42,4	26,2	32,7	24,8
naftas produkti	141,8	140,6	182,1	208,6	291,1	236,1	-18,9
Ģenerālkravas	1 310,0	996,4	1 064,8	751,2	916,9	1 036,9	13,1
konteineri	29,1	29,6	28,2	26,1	44,3	35,9	-19,0
skaitis TEU	3 514	2 821	2 473	1 422	3 261	2 458	-24,6
Roll on/Roll of	535,0	591,6	490,3	374,6	471,7	567,4	20,3
skaitis	24 139	27 552	26 789	23 238	29 393	32 978	12,2
koksne	413,1	345,2	400,0	259,7	343,4	379,3	10,5
tūkst. m ³	455,1	384,0	438,2	286,8	399,3	375,1	-6,1
melnie metāli un tā izstrādājumi	182,4	0,0	123,2	43,7	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	3 451,0	3 695,2	3 962,5	3 870,8	4 753,5	5 521,6	16,2

Satiksmes ministrijas informācija



Nobeigumam tuvojas papildu infrastruktūras izbūve Krievu salā

Vienā no atjaunotās Latvijas ostu vērienīgākajiem projektiem, Krievu salas terminālī, nobeigumam tuvojas papildu infrastruktūras – nepieciešamo inženierkomunikāciju, kravas laukumu, sliežu pievedceļu, vēju slāpējošā žoga vides prasību ievērošanai un administrācijas ēku būvniecība, kā arī turpinās ogļu kraušanas tehnoloģiju montāža.

“Rīgas brīvdostas pārvalde seko līdzīgu būvdarbu grafikam un darbu plānam. Varu teikt, ka process notiek saskaņā ar plānoto un apstiprināto grafiku, tāpēc esmu pārliecināts, ka infrastruktūra tiks nodota stividoriem paredzētajos termiņos, apjomos un kvalitātē. Sadarbība ar stividoriem ļauj domāt, ka arī viņi no savas puses izpildīs saistības, tāpēc pārcelšanās process uz Krievu salu notiks paredzētajā laikā, izpildot visas Eiropas Komisijas prasības,” uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Stividora SIA “Strek” nomas teritorijā jau pilnībā pabeigti kravas laukumu un inženierkomunikāciju būvdarbi un tagad tiek gatavotas iekārtu ekspluatācijas instrukcijas, noformēta dokumentācija un saņemti atzīnumi no uzraugošajām institūcijām.



Saskaņā ar plānoto darbu grafiku vēja žogu SIA “Strek” teritorijā nodos ekspluatācijā līdz 2018. gada septembra beigām.

“Varam uzteikt sadarbību ar Rīgas brīvdostas pārvaldi. Līdz šim par visiem jautājumiem esam varējuši vienoties un rast abpusēji pieņemamu risinājumu. Tāpat atzinīgi vērtējam būvnieku paveikto. Darbu apjoms un termiņi ir ļoti saspringti, bet, neskatoties uz to, būvdarbu progress norit saskaņā ar plānoto. Ja būvdarbu nodošana ekspluatācijā noritēs pēc grafika, pārvākšanās procesu uz Krievu salu uzsāksim plānotajos termiņos,” atzīmē SIA “Strek” līdzīpašnieks Mihails Gapevs.

Stividora SIA “Riga Coal Terminal” termināļa nomas teritorijā turpinās pazemes inženierkomunikāciju būvdarbi, tiek būvēti pāļi portālceltņu ceļiem starp kravas laukumiem, betonētas sijas, ieklātas dzelzsbetona plātnes kravas laukumos.

“Sadarbībā ar Rīgas brīvdostas pārvaldi strādājam, lai abas puses izpildītu savu apņemšanos attiecībā uz infrastruktūras, tai skaitā arī jaunās dzelzceļa stacijas “Krievu sala”, gatavību ekspluatācijai, termiņiem un grafikiem. To sekmīga izpilde ir būtiska, lai mēs no 2019. gada varētu sākt savu kravu apstrādi Krievu salā,” norāda “Riga Coal Terminal” valdes priekšsēdētājs Jānis Priede.

Jaunais Rīgas brīvostas attīstības plāns būs samērots ar reālo situāciju un iespējām

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš pauž viedokli, ka viens no nopietnākajiem izaicinājumiem ir Rīgas brīvostas attīstības programma nākamajiem desmit gadiem, kas jāpabeidz un jāapstiprina līdz šā gada beigām. "Darbs pie programmas noris aktīvi, jo laika nav daudz. Manuprāt, būtiskākais ir tas, lai plāns ir kvalitatīvs un samērots ar reālo situāciju un iespējām. Var jau saziņāt dažādas stratēģijas, bet svarīgākais ir jautājums, vai un kā šo plānu varēs īstenot. Taču skaidrs ir viens – līdz gada beigām attīstības programma tiks izstrādāta," ar pārliecību saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.



Lai Rīgas osta varētu sekmīgi attīstīties, ir svarīgi palielināt ar ražošanu

saistīto kravu īpatsvaru. "Ražošana ostā veicinātu sinerģiju ar kravu pārvadājumiem. Kravu plūsma un konteineri, kas saistīti ar ražošanu, garantē stabilāku un ilglaicīgāku kravu piesaisti ostai. Šajā ziņā mēs aktīvi strādājam un skatāmies Baltkrievijas virzienā, kas perspektīvā ir būtisks Rīgas ostas stratēģiskais partneris kravu pārvadājumu jomā. Viņu ražošanas nozare diezgan strauji attīstās. Esmu nospraudis mērķi – sasniegt miljonu pārkrauto konteineru gadā, un mēs mērķtiecīgi uz to arī virzīsimies. Pat ja desmit gadu plānā tas varētu nelikties ambiciozi, miljons konteineru – tas tiešām ir daudz," atzīst Ansis Zeltiņš.

Stratēģija kruīza kuģu piesaistē ir bijusi pareiza

19. – 20. septembrī Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar SIA "Rīgas pasažieru termināls" Lisabonā piedalījās pasaules lielākās kruīza industrijas asociācijas CLIA organizētajā samītā, kuru apmeklēja pasaules lielākie kruīza līniju operatori.

Samita ietvaros Rīgas brīvostas pārvalde pozicionēja Rīgu kā pievilcīgu un viesmīlīgu galamērķi, uzsverot, ka Rīgas ostā ir paveikta virkne mājasdarbu, lai tā kļūtu kruīza kuģiem aizvien piemērotāka gan kuģošanas drošības, gan kapacitātes ziņā. "Ir veikti pieejas kanāla un kuģu apgriešanās baseina tīrīšanas darbi, kas ļauj mums pilsētas centrā uzņemt aizvien lielākus un apjomīgākus kruīza kuģus, kā arī, ieskicējot nākotnes perspektīvas saistībā ar ostas aktivitāšu pārcelšanu no pilsētas centra, mums būs pieejamas vēl papildu pietātnes Eksportostas rajonā," saka RBP pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna.

Lai pārrunātu nākotnes sadarbības iespējas, samita laikā ar Rīgas pārstāvjiem tikās tādu globālu kruīza kompāniju kā "Carnival Maritime GmbH", "Marella Cruises", "Costa Crociere", "Holland America Group",



"Pullmantur", "TUI Cruises" u.c. lēmumu pieņēmēji, kas liecina, ka Rīgas uzņemtais kurss un stratēģija kruīza kuģu piesaistē ir bijusi pareiza un nākotnē ir visas iespējas panākt, lai Rīga tiku iezīmēta visos populārākajos Baltijas kruīzu maršrutos.

Jāatzīmē, ka kruīzu sezona Rīgas ostā, tāpat kā citviet Baltijas jūras reģionā, ilgst no aprīļa beigām līdz oktobra sākumam. Pēc tam vairākums kuģu dodas uz siltākām jūrām vai arī apkalpo ekskluzīvus galamērķus. Kruīza ceļojumi ir viens no visstraujāk augošajiem tūrisma segmentiem

pasaulē. Kruīzu kuģu skaits Rīgā ar katru gadu pieaug. 2016. gadā Rīgas ostā pietauvojās 63 laineri, pērn – 87. Šogad Rīgā ieradīsies 91 kruīzu kuģis, pārstāvējot 30 dažādus operatorus un atvedot šurp teju 70 tūkstošus pasažieru no 123 dažādām valstīm. Saskaņā ar Rīgas brīvostas pārvaldes apkopoto informāciju 33% visu tūristu ir no Vācijas, 17% no ASV, 10% no Lielbritānijas, 6% no Somijas un 5% no Krievijas. Vairāk nekā 1000 kruīza tūristu ieradušies no Itālijas, Austrālijas, Kanādas, Spānijas, Šveices, Francijas, Austrijas un Izraēlas.

Noslēdz līgumu par Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošanas projekta finansēšanu



EIROPAS SAVIENĪBA
Kohēzijas fonds

IEGULDĪJUMS TAVĀ NĀKOTNĒ

Lai paaugstinātu kuģošanas drošību un nodrošinātu lieltonnāžas kuģu piekraušanu Liepājas ostas iekšējā reidā, Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, AS "SEB banka" valdes loceklis Arnis Škapars un AS "SEB banka" Liepājas filiāles vadītāja Ulrika Gēce parakstīja aizdevuma līgumu 11 799 569 eiro apmērā, lai sāktu ES Kohēzijas fonda projekta "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana" īstenošanu.

ES Kohēzijas fonda projekts "Liepājas ostas ūdens infrastruktūras uzlabošana" paredz kanāla padziļināšanu ostas vidus vārtos no 12,5 metriem līdz 14,5 metriem, molu

Līgumu paraksta LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, SEB bankas valdes loceklis Arnis Škapars un SEB bankas Liepājas filiāles vadītāja Ulrika Gēce.



galvu zemūdens daļas pārbūvi vai stiprināšanu ostas vidus vārtos, lai nodrošinātu kuģu ceļa padziļināšanu, priekšostas akvatorijas un kanāla padziļināšanu līdz 14 metriem, brīvdostas vilglaucha un sadalošā mola

pārbūvi, brīvdostas mola atjaunošanu un kuģu enkurošanas/tauvošanas vietas izbūvi pie sadalošā mola. Plānotais projekta realizācijas laiks ir 2018.–2020. gads, kopējās izmaksas – 31,7 milj. eiro.■

Nosaka finansējuma prioritātes

Lai Liepājas osta varētu nodrošināt drošu kuģu satiksmi, konkurētspējīgu kravu apstrādi un pārvietošanu ostā, Liepājas SEZ pārvalde īsteno trīs ES Kohēzijas fonda projektus 2014. – 2020. gada plānošanas periodā, kas ir ļoti gaidīti un nepieciešami Liepājas ostas uzņēmējiem, uzlabos ostas darbību un attīstības perspektīvas. Izstrādājot projektus un nosakot ieguldījumu prioritātes, kopīgi ar uzņēmējiem un Satiksmes ministriju tika identificētas vairākas problēmas, ko nepieciešams novērst, jo tās tuvāko gadu laiku varētu ierobežot Liepājas ostas konkurētspēju: Liepājas ostas hidrotehnisko aizsargbūvju tehniskais stāvoklis, kas apgrūtina kuģu kustību un kuģu atrašanos ostas akvatorijā nelabvēlīgos laika apstākļos; ostas kuģu ceļa nepietiekamais dziļums, kura dēļ uzņēmēji ir spiesti kuģu galīgo piekraušanu veikt atklātā jūrā, kas paaugstina pārvadājumu izmaksas un rada negadījumu risku nelabvēlīgos laika apstākļos vai cilvēka pieļautas kļūdas rezultātā;



ostas auto un dzelzceļa pievedceļu caurlaides spējas deficīts, kas ierobežo uzņēmumu iespējas apkalpot pieaugošās kravu plūsmas, radot sauszemes kravas transporta sastrēgumus un tādejādi samazinot ostas uzņēmumu darbības

efektivitāti un spēju konkurēt ar citām reģiona ostām.

Kopumā projektu finansēšanai nepieciešamā summa ir 41 000 000 eiro, no tās 32 304 208 eiro plānots piesaistīt kā Kohēzijas fonda līdzfinansējumu.■

Tur, kur Somu līča ūdeņi šalc...

Vasaras nogalē, kad Igaunija savā galvaspilsētā Tallinā vērienīgi atzīmēja valsts simtgadi, nolēmu apciemot Somu līča piekrasti. Bija vēlme paviesoties dažās nomaļākās un klusākās vietās, uz kurām nebrauc vasaras tūristu tūkstoši, radot troksni, kņadu un visapkārt esošu nemieru. Pavērot, kas notiek pašā jūras piekrastē un kā tur dzīvo jūras apņemtie. Tie, kuriem pie jūras mūžs ir likteņa lemts un likts.

Jumindas pussalas vēsturiskie likteņstāsti

No Rīgas līdz Jumindas pussalas galējam ziemeļu punktam ir aptuveni 400 kilometru garš autobrauciens, kuru vēl pagarinām, lai apciemotu Pakri un Surupi bākas. Ir taču jāuzkāpj visaugstākajā Igaunijas bākā Pakri zemesragā, lai, mērojot augšup apmēram 250 pakāpienu, skatītu apkārtni no 52 metru augstuma! No bākas galerijas paveras tāls skats uz Somu līča ūdeņiem un netālu esošajām abām Pakri salām – Mazo un Lielo. Arī bākas gaismas aparāts ar vareno lēcu sistēmu ir visai iespaidīgs un aplūkošanas vērts. No

augšas labi redzamas turpat blakus esošās vecās bākas atliekas, tā celta vēl cara Pēterā I laikos. Krievijas cars te cēlis un ierīkojis ostu militārām vajadzībām, jo šī vieta ļāvusi ierīkot neaizsalstošu kuģu patvēruma vietu impērijas vajadzībām Baltijas jūras krastā. Tiesa, pirms Pēterā I šo vietu jau bija nolūkojuši un izmantojuši zviedri, nosaucot to par Rogervīku.

Savu ostu un cietoksni tās sargāšanai cars Pēteris sāk celt nu jau tālajā 1718. gadā. Tiek dota arī pavēle bākas būvniecības uzsākšanai, gaisma tās virsotnē iedegas 1724. gadā. Šobrīd bākas atliekas krasta klinšu erozijas dēļ atrodas uz pašas kraujas

malas, un varam tik minēt, pēc cik ilga laika tās līdz ar klinšu blūķiem pazudis jūras viļņos apmēram 20 metrus zemāk... Tāpēc jau 1887. gadā sākta pašreizējās bākas celtniecība.

Netālā Paldisku osta tagad pārtapusi par tirdzniecības ostu un joprojām kalpo arī Igaunijas Jūras spēkiem. No bākas augstumiem vērojam nelielu militāri krāsotu un aprīkotu kuģi, kurš dodas Somu līča atklātajos ūdeņos.

Surupi augšējā bāka nedaudz atgādina mūsu Ovišu bāku – tā ir tikpat apaļīgi omulīga, taču nedaudz zemāka, un tās arhitektoniskā konstrukcija ir vienkāršāka. Visai platas daudzposmu metāla kāpnes uzved 22 metru augstumā pie bākas lateranas, un no torņa galerijas paveras skaists skats pāri mežu galiem uz garām ejošiem kuģiem, kuri dodas Tallinas ostas virzienā. Bāka uzbūvēta un iedarbināta 1760. gadā uz paugura, tas paceļ navigācijas uguni 63 metru augstumā virs jūras līmeņa. Tā ir vecākā Igaunijas bāka uz kontinenta, igauni ar to lepojas. Tornī iekārtots neliels muzejs, apskatāmas iekārtas un mērinstrumenti, kuri reiz kalpojuši bākas uzraugiem drošas navigācijas sekmēšanai. Labi saglabājusies arī nelielā apbūve pie pašas bākas – uzrauga māja ar visu saimniecību: bākai nepieciešamās ēļas glabātavu, saunu un pat kādreiz te ierīkoto ledus pagrabu. No koka celtā lejas bāka, kas atrodas pašā jūras malā, blīvi saaugušā meža dēļ no torņa augstumiem nav saskatāma, un to šoreiz meklēt nedodamies. Vēl līdz saulrietam mums jāpaspēj nokļūt līdz Jumindas raga smailei.

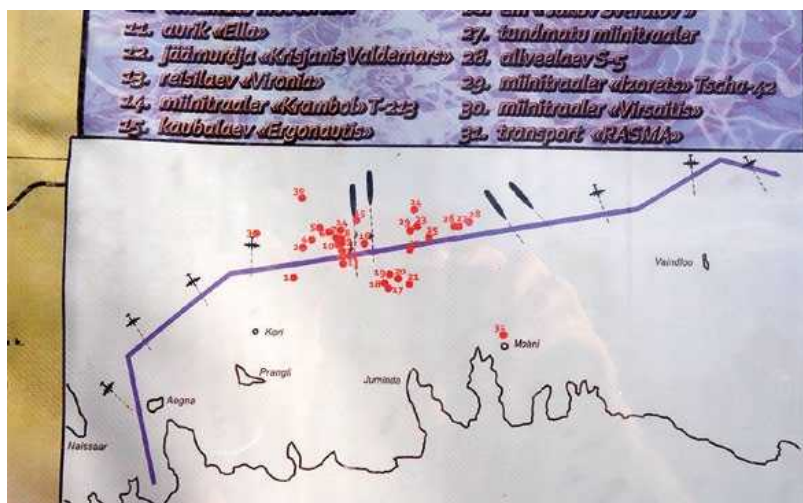
Jo tuvāk esam galamērķim, jo šaurāks top ceļš un biežāks mežs visapkārt. Kad beidzot apstājamies nelielā smilšainā stāvlaukumiņā, pirmo ieraugām apsūņojušu un jau krietni





pavecu norādi uz Jumindas bāku. Noejam norādītos 100 metrus pa līkumotu, priedēm un kupliem krūmiem apaugušu zemes ceļu un iebraugām bāku. Tās metāla un betona konstrukcijas torņa diametrs ir tikai apmēram divi metri, augstums 24 metri. Tornī vainago laterna un divas galerijas, kas nokrāsotas spilgti sarkanā krāsā. Tornis papildus nospriegots ar trosēm, ieejas durvis cieši noslēgtas, bet uz tām redzams rakstisks brīdinājums par pamatīgu naudassodu bākas apzinātas bojāšanas gadījumā. Laikam jau tādi gadījumi šajā nomaļajā vietā reiz bijuši...

Kādreiz visa Somu līča piekraste Igaunijā bijusi slēgtā zona, ko modri uzraudzījuši padomju robežsargi. Mežā vēl labi saskatāmas robežsargu būvju paliekas un kā apskates objekts uzstādīta trīs četrus metrus gara metāla raketes mulža. Acīmredzot ar šādām raķešu vizuālām viltus kopijām PSRS mēģināja maldināt ienaidnieku spieģojošās lidmašīnas, kuras Aukstā kara gados bija aprīkotas ar fotokamerām un mēģināja uzzināt krasta aizsardzības noslēpumus. Apmēram ik pēc 20 kilometriem te gar krastu esot bijuši robežsargu posteņi, kuros dzīvojuši ap 30 robežsargu katrā. Nakts laikā viņiem bija jāpatrulē gar krastu pilnā apbruņojumā, un ne katrs spējis noiet



obligātos 15 līdz 20 kilometrus līdz kaimiņu posteņa zonai un atpakaļ. Daudziem šāds dienests un nakts patrulēšana bijusi par smagu, viņi nav varējuši to izturēt, tāpēc fiziski vājākos atbrīvojuši no šāda dienesta... Tā stāsta kāds vīrs, kurš pats reiz šeit dienējis un sargājis robežu.

Jumindas pussalas pašā ziemeļu rāgā uzstādīts pamatīgs granīta piemīņas akmens, kas iezīmē traģiskos

notikumus, kuri šeit norisinājušies Otrā pasaules kara sākumā. Atkāpjoties padomju armijai bija jāveic svarīga jūras operācija – no jau ielenktās Tallinas ar 190 kuģiem ievakuē cilvēki un iekārtas, ko nevarēja atstāt strauji uzbrūkošajai vācu armijai. Vācieši paredzēja šo atkāpšanos un kopā ar somiem kuģu ceļā ierīkoja lielus mīnu laukus, sagatavoja jau ieņemtajā Igaunijas daļā lidojumiem bumbvedējus, bet Jumindas pussalā novietoja 150 mm krasta artilērijas bateriju kuģu apšaudei no krasta. Uzbrukumam bija sagatavotas arī vācu ātrlaivas un somu torpēdkuteri Somu līča ziemeļu krastā.

Kuģu evakuācija sākās 1941. gada 27. augustā visai sliktos laika

►►► 44. lpp.



►►► 43. lpp.

apstākļos. Padomju kuģiem, kuri no Tallinas devās Kronštates virzienā, vācu un somu apvienotie spēki uzbruka no gaisa un jūras, tos apšaudīja no krasta ar artilēriju. Ciešot lielus zaudējumus, kuģu konvojs naktī apturēja kustību minū lauku bīstamības dēļ. Otrā rītā kuģi kustību atjaunoja, un uzbrukumi tiem atsākās. Kara-kuģi, kuriem bija jaudīgāki dzinēji, centās iespējami ātrāk nonākt Kronštates krasta bateriju aizsegā, un salīdzinoši lēno tirdzniecības kuģu konvoju apsargāt palika visai neliels daudzums patruļkuģu. Daži jūras lietu eksperti uzskata, ka liela daļa karakuģu vienkārši aizbēga, lai glābtu savu ādu, atstājot lēnākos tirdzniecības kuģus likteņa ziņā...

Divu dienu laikā iepretī Jumindas pussalai tika nogremdēti un dzelmē pazuda 34 kuģi – gan tirdzniecības, gan kara. Starp tiem daudzi, kuri vēl nesen devās jūrā ar neatkarīgās Igaunijas vai Latvijas karogu mastā. Šeit dzelmē mūžīgu atdusas vietu raduši bijušie Latvijas tirdzniecības flotes kuģi "Everita", "Kalpaks", "Ausma", "Atis Kronvalds", "Skrunda"... Arī varena is ledlauzis "Krišjānis Valdemārs" vēl joprojām šeit atdusas 100 metru dziļumā tumsā un klusumā. Vrakā vieta šobrīd ir precīzi noteikta un zināma. Divās diennaktīs šīs evakuācijas laikā Somu līča ūdeņos bojā aizgāja ap 12 400 cilvēku. Ir vēsturnieki, kas uzskata, ka šī ir viena no lielākajām traģēdijām, kas notika jūrā Otrā pasaules kara laikā.

Atsevišķā akmens plāksnē starp citiem kuģu vārdiem pazib arī Latvijas pirmskara Kara flotes flagmaņa "Virsaitis" nosaukums. Tas nogrima pie Somijas krastiem, piedaloties Hanko evakuācijas operācijā, kura norisinājās 1941. gada novembra beigās un decembra sākumā. Kuģis acīmredzot uzdūrās mīnai un nogrima. Precīza tā bojāejas vieta tagad ir zināma. Tas notika vairāk nekā gadu pēc Jumindas traģēdijas.

Vakars Jumindas ragā ir kluss, pat vilņi vairs nečalo, ir guruši pēc dienas nemiera. Cauri mākoņiem izlaužas iesarkani rietošas saules stari, jūras klajā līdz pat apvārsnim nav saskatāms neviens ceļā esošs kuģis. Kaut kāds vārds neietverams traģisms, stāvot šajā vietā, jūtams vēl joprojām...

Kesmu – kapteiņu vai sievu ciems?

Ja no Jumindas raga pabraucam vēl apmēram 40 kilometru uz austrumiem, nonākam uz citas nelielas pussalas. Tās austrumu piekrastē maza jūras līciša pašā malā atrodas Kesmu ciems. To parasti dēvē par *kapteiņu ciemu*, un tā rota ir pavisam nelielā Kesmu bācīņa, kas celta no koka par ziedojumos savāktu naudu 1892. gadā. Ciemā reiz bijusi jūrskola gluži tāpat kā mūsu piekrastē senākos laikos, un nelielās bākas celtniecības ierosme nākusi tieši no tās. Krastā esošā uguns iezīmē drošu patvēruma vietu kuģiem vētras laikā un norāda uz ciema nelielo ostiņu tiem, kuri gājuši no šejienes tālākos vai tuvākos jūras braucienos. Šī nelielā bācīņa ir viena no divām koka konstrukcijas bākām Igaunijā, kuras vēl saglabājušās un ir apskatāmas. Ja gribam būt pavisam precīzi, tās lielums gan vairāk atbilst ugunszīmei, tomēr tas nemazina šīs būves vēsturisko un navigācijas vērtību.

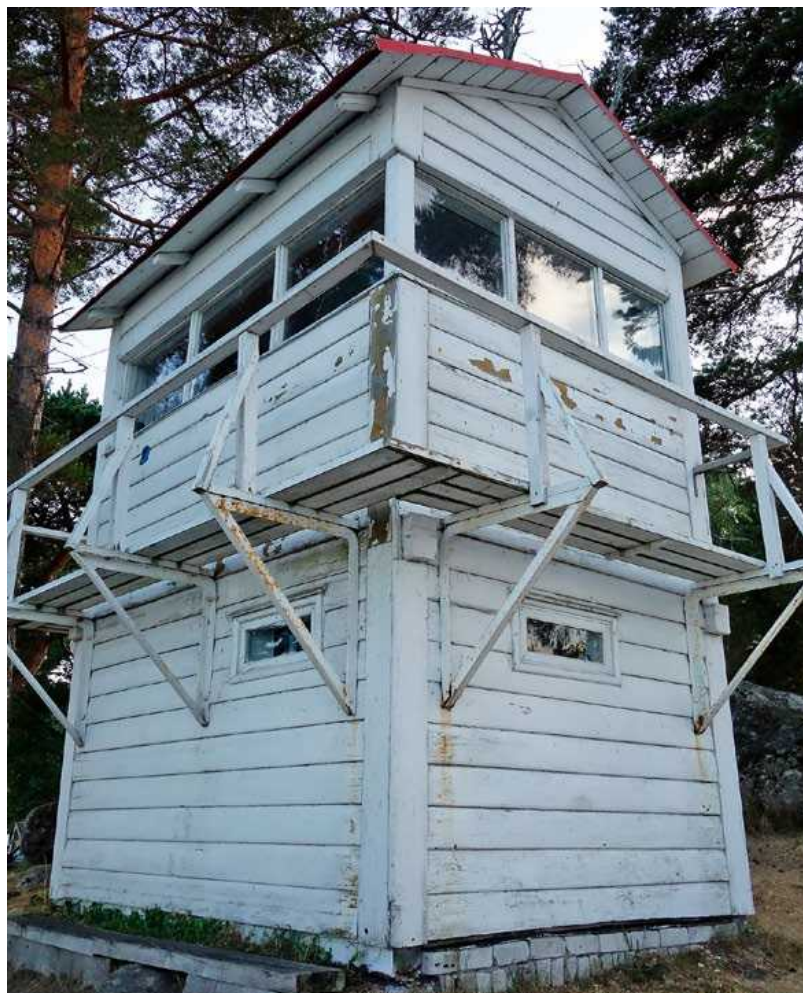
Ne mazāk interesants ir privātais jūras muzejs, kurš stāsta par to, kā reiz šajā apkārtnē būvēti burinieki, darbojušās nelielas piekrastes jūrskolas un mazajā Kesmu ciemā vai katrā mājā reiz dzīvojis kāds kuģa stūrmanis vai pat kapteinis! Mūsu viedais Krišjānis Valdemārs arī mūsu kaimiņiem igauņiem norādījis, kā tapt turīgiem, ar jūras lietām darbojoties.



Kesmu jūras lietu privātmuzeju izveidojis Arne Vaiks, un tā pirmsākumi meklējami 1993. gadā. Tas iekārtots senā un šķietami necilā viena stāva ēkā, kuru uzceluši robezsargu vajadzībām vēl cariskās Krievijas laikos.

“Jums laikam teica, ka šis ir kapteiņu ciems. Nē, tās ir pilnīgas muļķības! Šis ir sievu ciems, jo visi vīri nemitīgi atradās jūrā. Te, krastā, dzīvoja tikai jūrniece sievas!” Tā savus jokus plēš sirmāis muzeja saimnieks Arne. Muzejs ir ļoti populārs, katru gadu to apmeklē ap 40 000 redzētgribētāju, tas šādai visai nomaļai vietai ir pamatīgs daudzums. Eksponātu skaits nelielajā mājīnā ir negaidīti liels – sākot ar senām fotogrāfijām un gleznām, kuģu un burinieku maketiem, navigācijas iekārtām un dažādiem senlaikos jūrniecībā nepieciešamiem priekšmetiem. Neiztrūkst arī zveju rīki un ekspozīti, kuri aizved skatītājus līdz pat tālajiem laikiem, kad šo piekrasti apstīvoja vikings.

Ir viena ļoti būtiska lieta, kas šo muzeju atšķir no daudziem citiem pasaules muzejiem, kuri varbūt ir



daudz slavenāki. Arne Vaiks šeit dzīvo kopā ar savu ģimeni, un līdz ar to visas muzeja telpas ir dzīvas, tās nav sastingušas laikā un

nogrimušas putekļu vai naftalīna apskāvienos, kā nereti gadās. Ieejot, piemēram, kapteiņu istabā, šķiet ka

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

tūlīt te patiesi ienāks dzīvs senlaiku burinieka vai štīmera kapteinis! Uz sena gramofona uzliktā skaņuplate sprakšķot atskaņo 20.–30. gadu melodijas, tepat ir tikko pārlasīta atšķirta grāmata... Sajūta kā laika mašīnā, kas aizvedusi 100 gadu tālā pagātnē! Pat mēbeles un viss iekārtojums atgādina par tiem tālajiem laikiem, kad stūrmaņu un kapteiņu šajā ciemā netrūka. Īpaši fascinējoša ir veranda, no kuras paveras skaists skats uz jūru, un saulriets lieliski spēj aizvietot visplakanāko un lielāko TV aparātu un *vaifaja* apgarotu viedtālruni. Tie šeit nav vajadzīgi! Te saule riet jūrā katru vakaru un katrs saulriets ir neatkārtojams! Un tieši šeit pie Arnes Vaika var pāēst arī vakariņas. Mēs to nezinājām, jo pat visu zinošā interneta *Google* kundze mūs par to neinformēja, tāpēc saimnieka pašrocīgi apkūpinātais lasis tika citiem... Nekas, gan jau nākošreiz!

Atvadoties saimnieks aicina atgriezties un kautri mulstot piebilst: "Vis-skaistākais eksponāts šajā muzejā jau esmu es pats!" Jāatzīst, ka viņam zināmā mērā taisnība, jo Arne ir visai kolorīta un interesanta personība. Ne velti viņam izdevies sadraudzēties ar mūsu rakstnieci Ingu Ābeli, kura te nesen kādu laiku tuvumā dzīvojusi, un abi raduši kopīgu valodu un intereses. Varbūt kaut ko no Kesmu ciema kolorīta ieraudzīsim kādā literārā darbā, varbūt arī pats Arne tur būs atpazīstams kā interesants un pozitīvi savdabīgs personāžs.

Vinistu ciems un slepenie spirta ceļi

Pavisam netālu, uz vēl vienas pus-salas, kura tiecas Somu līča virzienā, atrodas nelielais Vinistu ciems. Kaut arī tagad tajā dzīvo vien apmēram 150 cilvēku, pirmās ziņas par šo apdzīvoto vietu ar nelielu ostiņu rakstos jau bijušas atrodamas 14. gs. Padomju laikos te bijis zvejnieku kolhozs un zivju pārstrādes cehs, un katlu māja ar varenu skursteni ciema apkurināšanai. Kolhoza administrācijas mājā, kur atradies arī zivju cehs, tagad ierīkota jauka maza viesnīciņa un piekrastes restorāniņš, kuru iecienījuši ne vien

igauni, bet arī ārzemnieki. Satiekam te motobraucējus no Somijas un Vācijas, arī ostiņā uz kādas jahtas vējš plivina somu karogu. Tagad katlumājā iekārtota zāle, kurā reizēm notiek pat teātra izrādes, tai blakus izstaigājama arī zvejniekiem neraksturīga izstāžu zāle ar igaunu pašreizējo gleznotāju darbiem un labiem vecmeistaru veikumiem.

"Pēdējā laikā mazajos ciemos sāk atgriezties jaunieši, kuri te piedzimuši un uzauguši. Tas gan notiek lēni, tomēr viņi nāk ar savām idejām, iedvēš te dzīvību. Zvejnieku gan pavisam maz. Tikai daži iet jūrā, bet agrāk katrai mājai bija savs laivas stēķis jūras krastā. No zivīm vēl ķeras laši un sīgas, arī butes. Piekraštē tagad uzradušies jūras grunduļi, kas apēd visu, kam var tikt klāt..." Tā mums dzīvi Vinistu ciemā apraksta Kaisa, kas šoreiz uzņēmusies gida lomu. Viņa pati uzaugusi šajā ciemā un strādā bērnudārzā par metodiķi. Te ir viņas dzimtas māja – skaista divstāvu ēka, svaigi nokrāsota koši dzeltena.

Kaisa mūs ievad nelielajā ciema muzejā, kuru iedzīvotāji paši sākuši veidot. Te ir dažādas senas sadzīves lietas, zvejas rīki, vecais Mohni salas bākas luksturis un citi interesanti priekšmeti. Izrādās, ka katrai zvejas sētai bijusi sava unikāla īpašuma zīme, ar kuru iezīmēti ne vien tikli jūrā, bet arī citas lietas. Saredzama un pašrocīgi aptaustāma pat spirta kontrabandistu metāla kannā, kādā reiz liets spirts un nakts melnumā vests pāri robežai.

"Kā jūs domājat, vai tad zvejnieki lepnas mājas sev spēja uzcelt tik no zivju naudas vien?" viltīgi smaidot mums vaicā Kaisa. "Nu ne taču!" Un tad seko vairāki pastāstiņi iz spirta kontrabandistu dzīves.

Spirtu lējuši tādos kā ādas maisos, gremdējuši aiz laivas zem ūdens un tad vilkuši tauvā. Tādus spirta maisus jeb uzparīkts toreiz saukuši par *torpēdām*. Ja pamanījuši, ka tuvojas muitnieku vai pārbaudītāju laiva vai kuģis, tad pie *torpēdas* ātri sējuši klāt sāls maisus un gremdējuši jūrā. Sāls pamazām izšķīdis jūras ūdenī, un tad parasti pēc nedēļām divām vai trim kontrabandas spirts pēc sāls izšķīšanas uzpeldējis. Senlaikos uz

blakus esošās Mohni salas pie bākas esot bijis krodziņš, un reiz gadījies, ka zvejnieki pēc spirta nogremdēšanas tur krogā dzēruši divas nedēļas un gaidījuši, kad viņu *torpēda* atkal uzpeldēs jūras virspusē. Reizēm gan bijis tā, ka *torpēda* neesot vairs uzpeldējusi. Tad zvejnieki kāpuši laivās, braukuši uz to vietu un garšojuši jūras ūdeni – garšo pēc šņabja vai nē... Ja negaršo, tas nozīmē, ka *torpēda* vēl vesela guļ jūras dibenā un ir izredzes to izcelt un tapt uz līdzenas vietas bagātam! Interesanti, ka cieminieki neesot bijuši pārlietu alkātīgi, jo sametuši krietnu čupiņu no kontrabandas iegūtās naudas un uzcēluši sev ciemā saiešanas namu, kurš saglabājis un tūlīt jau svinēs savu simtgadi. Tajā iecerēts drīzumā izvietot topošo ciema vēstures ekspozīciju, kurai pašreizējā vietā jau esot par šauru. Vēl par spirta naudu ciemā uzcelta skola un pat savs ugunsdzēsēju depo!

Kaisa mūs aizved arī līdz ciema mežmalai ar skatu uz Mohni salas bāku. Turpat netālu mežmalā pamatīgs akmens, kas ieguvis vārdu visai dīvainā veidā. Reiz kāds zvejnieks vēlā naktī nāk mājās no kroga un klausvē pie savas mājas durvīm. Šis tik klausvē, bet sieva iekšā nelaiž. Vīrs klausvē arvien skaļāk un bramanīgāk, kliedz, lai sieva beigu beigās laiž viņu iekšā, bet šī nelaiž! Tā nu vīrs beigās piemidzis no saguruma, bet, kad pamodies, sapratis, ka visu nakti klausvējis pie liela akmeņa sāniem. Kopš tā laika akmens tiek saukts par Dzērāja akmeni.

Bija cerēts no Vinistu ciema tikt arī uz blakus esošo Mohni salu, taču naktī spēji mainījās laiks un ziemeļrietenis sparīgi sakūla Somu līča viļņus baltām putu galotnēm. Mūsu vedēji teica, ka esot pārāk bīstami, viņi par lieliem un var apgāzt laivu... Neaizbraucām, laikam nepielabinājām Neptūnu pietiekami. Tā nu ir iemesls nākamgad ekspedīciju gar Igaunijas ziemeļu piekrasti turpināt. Tiem, kas tajā pusē nekad nav ceļojuši, iesaku izmēģināt! Te ir jauki mazi ciematīņi, skaistas ainavas, miers un klusums jūras krastā. Var ceļot ar kājām, velosipēdu, auto vai varbūt pat ar jahtu! Tad gan izdosies patiesi jauks jūras ceļojums! Ahoi! ■

Normunds Smāļinskis
Autora foto

Rīgas ostas kapteiņi Daugavas vārtos

Rīgas ostas kapteiņi. Jāņa Lapsas Piemiņas
biedrība, Rīga, 2018. – 40 lpp.



Ideja par nelielas izziņas brošūras izdošanu dzima reizē ar Rīgas ostas kapteiņu fotogalerijas izveidi Kuģu satiksmes vadības centrā Vecmīlgrāvī. Tagad ikviens, kas dodas vizītē pie Rīgas ostas kapteiņa Artūra Brokovska-Vaivoda 1998. gadā profesionāli aprindās arhitektoniski visaugstāk novērtētajā celtnē, vispirms sastopas ar īstu *jūras vilku* skatieniem, kuri viesi noraugās no lielformāta foto. Tie ir kopš Rīgas ostas kapteiņa amata iedibināšanas šajā krēslā sēdējušie vīri, par kuriem A. Brokovskis-Vaivods saka: "Ostas kapteinis ir tā persona, kuras rīcībā ir atbilstoši instrumenti,

lai nodrošinātu kuģošanas drošību, cilvēku un vides aizsardzību ostā, un līdz ar to viņam ir jābūt zināšanām starptautiskajā un nacionālajā līmenī. Tradicionāli ostas kapteinis ir ar kuģa kapteiņa pieredzi un tālbraucēja kapteiņa sertifikātu."

Jāteic – uz mums noraugās personības! Kā izziņas brošūrā raksta tās autori – Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vadītājs Andris Cekuls un vēsturnieks Aigars Miklāvs, pirmās ziņas par amata nosaukumu "Rīgas ostas kapteinis" datējamas ar 18. gadsimtu, kad Rīgu un pārējo Latvijas teritoriju pakāpeniski iekļāva Krievijas impērijas sastāvā. Pētījums aptver laika posmu no 1938. gada, kad tika

pieņemts Likums par ostām, pirmais likumdošanas akts, kas Latvijas Republikā juridiski noteica tās lielāko ostu kapteiņu statusu un profesionālās darbības pamatprincipus. Sekojošais Rīgas ostas kapteiņu saraksts ir biogrāfisks vēstījums par šo cilvēku dzīves gājumu un viņu darbību Rīgas ostā:

- Frīcis Dambekalns (1885–1965; amatā 1938–1944);
- Eduards Vilberts Kazaks (1885–?; amatā 1944–1946);
- Nikolajs Osinovskis (amatā 1946. g.);
- Alfrēds Fogels (1911–1979; amatā 1947–1959);
- Sergejs Baškatovs (1905–1962; amatā 1959–1962);

- Aleksandrs Nedostups (1915–1997; amatā 1962–1963);
- Žanis Ādolfs Jurēvics (1909–1972; amatā 1963–1972);
- Vladimirs Karetņikovs (1932; amatā 1973–1979);
- Jurijs Silajevs (1929–2000; amatā 1979–1990);
- Aleksejs Žuravkovs (1939; amatā 1990–1992);
- Konstantīns Gailišs (1937–2005; amatā 1992–1994);
- Eduards Delves (1934; amatā 1995–2015).

Atsevišķs amats bija Rīgas jūras zvejas ostas kapteinis:

- Dmitrijs Ždankins (amatā 1947–1949);
- Aleksandrs Kārklīšs (1914–2001; amatā 1949–1952);
- Vahtangs Gabiskirija (1904–1989; amatā 1953. g.);
- A. Kņazevs (amatā 1953–1954);
- Rūdolfs Kunstbergs (1905–1991; amatā 1957–1971);
- Harijs Līdaks (1934–2008; amatā 1972–1992).

Katrs no šiem tālbraucējiem kapteiņiem ir personība ar savu dzīves stāstu. Daži no viņiem – A. Kārklīšs, H. Līdaks, K. Gailišs, E. Delves – veltīja savu pieredzi un zināšanas atjaunotās Latvijas Republikas jūrniecības nozares atdzimšanai, Latvijas Jūras akadēmijas izveidei, mūsu valsts kā jūras valsts nostiprināšanai. Ļoti atzīstami, ka A. Brokovskis-Vaivods nopietni mudina speciālistus pētīt Rīgas ostas vēsturi, popularizēt ostas ikdienas dzīvi jauniešu vidē, aicinot apgūt ostnieka arodus un dzīvi saistīt ar jūru. Cik zināms, jau top plašs zinātnisks pētījums par Rīgas ostas ločiem. Tādēļ vēlējums ir no sirds – tā turpināt!■

Gints Šmanis

Kad kalpiņš kļūst par karali

Otomārs Kalpiņš. Sāļumā. Ragaciema jūras karaļa stāsts. – Latvijas Mediji, 2018. – 408 lpp.

"Viens no tiem daudzajiem vīriem, kuri Rīgas līča piekrastē paaudzū paaudzēs jau no bērna kājas neskaitāmas reizes dzinuši laivu jūrā, bija Otomārs Kalpiņš (1928 – 2018), dēvēts par Ragaciema jūras karali" – tā par sava tēvabrāļa dzīves gājumu saka rakstniece un publiciste Rudīte Kalpiņa.

Talantīgās literātes nopelns ir arī šīs bagātīgi ilustrētās grāmatas izdošana. O. Kalpiņa dzīvesstāsts ir ielūkošanās veselas piejūriešu paaudzes gaitās pēc Otrā pasaules kara, kad zvejnieki tika sadzīti kolhozos, bija diži lomi un rekordlielas prēmijas. Piekrastnieku laivas uzmanīja modrie robežsargi, tālējūrā daudziem nebija ļauts nokāpt krastā, bet izredzētie gāja tikai pa trim kristālskaidrā poļitruka pavadībā. Kropļs laiks, kas kropļoja arī cilvēku likteņus. Tagad daži izbijuši jūrnieki raksta memuārus un ar jūsmu atceras savus "varēnos" gadus, kad tika dalīti ordeņi, uzspļauts dzimtajai latviešu valodai, kad internacionālisms un devīze "Par sievu ņemšu tikai krievieti" kļuva par dzīves normu.

"Sāļumā", par laimi, ir stāsts par citiem latviešu vīriem – ar mugurkaulu, bez iztapības un lišanas mājijās. Otomāra Kalpiņa 20 gadu garumā rakstītās atmiņas par mūžā piedzīvoto ir arī Bigauņciema, Lapmežciema un Ragaciema pēckara vēstures stāsts, kuru trīs gadus manuskriptā tapinājusī Rudīte Kalpiņa, palīgā aicinādama vēsturnieku Mārtiņu Mintauru un Jāni Ķeru, kurš piekritis papētīt kopsaimniecības "Selga" pirmsākuma laika dokumentus.

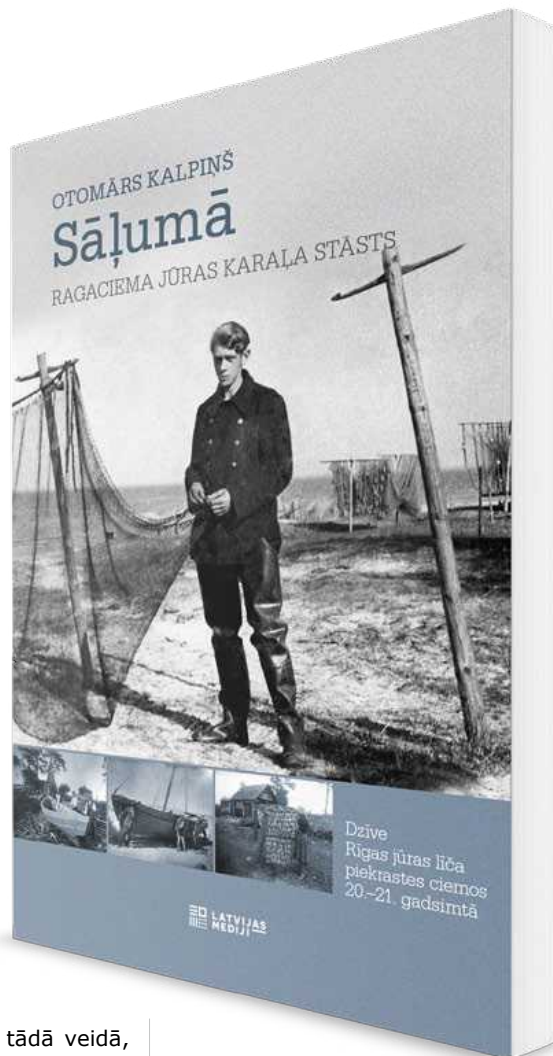
Kad manuskripts nonāca manās rokās, problemātiskākās vietas apspriedu kopā ar tālbraucēju kapteini Visvaldi Feldmani (1938 – 2017), kurš no 1990. līdz 1993. gadam vadīja Lapmežciema zvejnieku

saimniecību "Selga". Tas jau bija skaudrais privatizācijas laiks, kad katrs zvejnieku kolhozs iepazīs savu pārtapšanas ābeci – dažs kļuva par sabiedrību ar ierobežotu atbildību, dažs par paju un akciju sabiedrību, daži no kartes un Uzņēmumu reģistra pazuda pavisam. O. Kalpiņš šo laiku atminējies ar lielu rūgtumu, nepiedodot kopu lietu izvāzšanu pa kaktiem, kas rezultējās vārdā "bija".

R. Kalpiņa intervijā laikrakstam "Latvijas Avīze" (24.08.2018.) atzīst:

"Piekrastes zvejniecība tādā veidā, kādā tā ilgus gadus pastāvēja, diemžēl ir beigusies. Tāpēc šī grāmata, manuprāt, ir sava veida piemineklis tai. Pats Otomārs bija labestīgs cilvēks. Zvejnieki kopumā ir raupji, tomēr šī nodarbe jeb profesija nosaka to, ka zvejnieks nevar būt kretīns. Pirmkārt, viņš ir atkarīgs no dabas spēkiem, un, otrkārt, ja neprātis sadzīvot ar citiem, to neņems laivā uz zveju. Vispār zvejnieki jau izsenis kaut kādā mērā veidojušies suverēnāki, jo darba veiksmē pamatā bijusi atkarīga no dabas un paša veikuma."

Viedi vārdi! Mūža nogalē Otomārs jūtas vilies – viņš pārdzīvo, ka jūra ir sagandēta, izsmelta tukša. Lapmežciemā saimnieko zivju pārpircēji, kuri nez kur zvejoto apstrādā un tad par dārgu naudu tirgo atpūtniekiem kā pašu zvejoto. Smagi pārdzīvojis, ka mūžībā pirmā devusies



dzīvesbiedre Hermīne, Otomārs uz kapa liek akmeni ar vārdiem "Še dus Ragaciema jūras karalis un viņa mūža mīlētā".

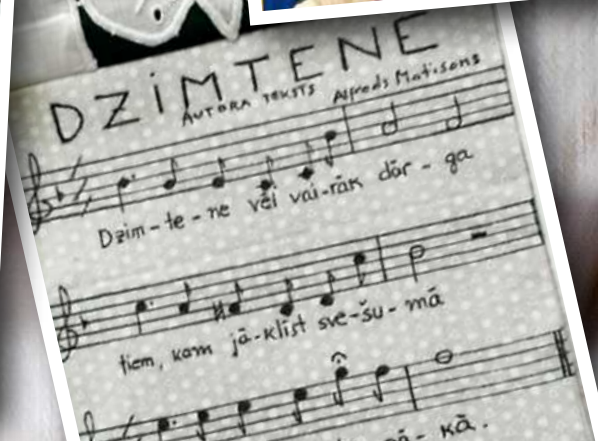
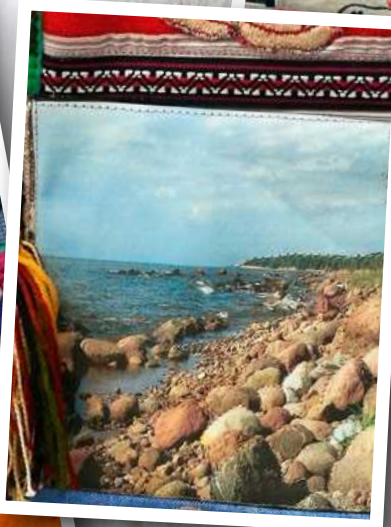
Dzīvojis pašā Ragaciema galā, Otomārs vienmēr uz pasauli raudzījies savrupi, apkārtējos radot skepsi par savu dzīves pierakstīšanu, par to, ka jūra viņa pusē būtu tikai un vienīgi viņa suverēna teritorija, un arī uzvārds "Kalpiņš" ir daudznozīmīgs – par kalpiņu zvejnieku vidē sauc tādu rīku, ar kura palīdzību dabū nost no kājām garos ūdenszābakus. "Tā tad cilvēks vienlaikus var būt gan kalpiņš, gan karalis," secina Rudīte Kalpiņa, kam pateicoties dienasgaismu ieraudzījis vēl viens lekns *jūras vilka* atmiņu pavediens. ■

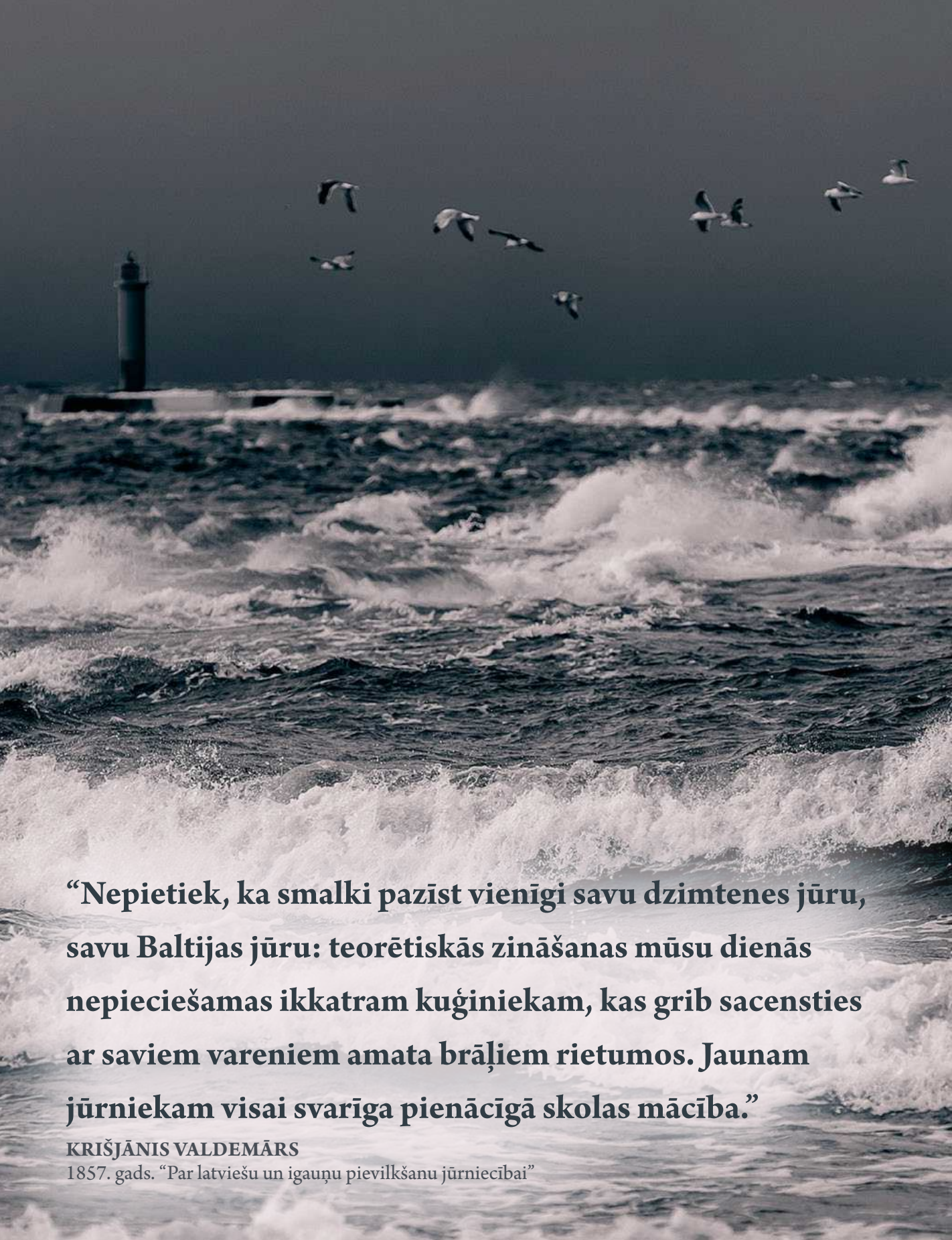
Gints Šmanis

“Stāstu sega Latvijai” kā nākotnes cerība

“Stāstu sega” ir stāsts par Latvijas cilvēkiem, par viņu traģiskajiem likteņiem, par tautas un valsts traģēdiju, kas aizsākās 1940. gada 17. jūnijā, kad Padomju Savienības karaspēks okupēja Latvijas Republiku. Tas ir stāsts par tiem, kuri 1944. gadā pāri jūrai devās nezināmajā, lai tikai prom no sarkanās varas. Lai gan tūkstoti kvadrātiņu segā ietamborējuši, ieauduši un iedzīvojuši tie latvieši, kuru mājas ir ārpus Latvijas, “Stāstu sega” iešūtais ir arī stāsts par tiem, kuri palika Latvijā un bija pakļauti padomju varai, bet izturēja, saglabāja valodu un latviskumu.

“Stāstu sega” ir stāsts par mums visiem. Par pagātņi, tagadņi un nākotņi. Un par cerībām, ka kaut kas tāds Latvijai vairs nekad nebūs jāpiedzīvo.





**“Nepietiek, ka smalki pazīst vienīgi savu dzimtenes jūru,
savu Baltijas jūru: teorētiskās zināšanas mūsu dienās
nepieciešamas ikkatram kuģiniekam, kas grib sacensties
ar saviem vareniem amata brāļiem rietumos. Jaunam
jūrnīkam visai svarīga pienācīgā skolas mācība.”**

KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS

1857. gads. “Par latviešu un igauņu pievilkšanu jūrniecībai”