

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS IZDEVUMS



JŪRNIĒKS

NR. 3 (112) 2019



Dzīve uz viļņa

Jūra atklāj cilvēka rakstura slēptās puses

KRISTĪNE KANSKA:

“Man liekas, ka burāšana ir pieejama katram, kurš to patiesi vēlas.”

**PRIECĪGUS
JŪRAS
SVĒTKUS!**

Šogad
Latvijas
valsts
jūrnieceības
simtgade

Burāšanas sports Rīgā



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

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

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd



Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Jāapzinās iepriekš noietais ceļš
- 3 Latvijas prioritāte – Ziemeļu dimensijas transporta tīklu pagarināšana Krievijas teritorijā
Spriež par ilgtspējīgu transporta attīstību
Pārbauda iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošību
- 4 Tiek atzinīgi vērtēts zīmols "VIA Latvia"
- 5 Jūras administrācijai Zelta kategorija ilgtspējas indeksa novērtējumā un Ģimenei draudzīga uzņēmuma statuss
JA kvalitātes vadības resertifikācijas audits
Visā piekrastē notiek zvejas laivu pārbaudes
- 6 Satiksmes ministrs apmeklē Jūras administrāciju

NUMURA TĒMA – DŽIVE UZ VIĻŅU

- 8 Burāšanas sports Rīgā
- 11 Vai izdevies pārcirst Gordija mezglu?
- 13 Izdots jauns karšu komplekts atpūtas kuģu vadītājiem
- 14 Salacgrīvā top "Bura"
- 15 Iesākumā āķis lūpā, pēc tam enkurs mugurā
- 19 Burāšana – tā ir dzīve uz viļņa
- 23 Pats savu ambīciju un sapņu realizētājs
- 25 Jūras skaistuma savaldzinātās...
- 30 Ceļojot der atcerēties...
- 31 Bīstamākās pludmales pasaulē
- 32 Vētras laikā pazūd superjahta
- 33 Pasaulē bīstamākās vietas burāšanai
- 34 Desmit pasaules populārākās jahtu ostas

IZGLĪTĪBA

- 36 Sāk sadarbību ar Ņujorkas Universitātes Jūrniecības koledžu
- 38 Konkursā "Enkurs 2019" pārliecinoši uzvar Alūksne

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 39 Kāpēc man to vajag, nevis – kāpēc man to nevajag
- 43 ILO mērķis – 100 valstis, kas parakstījušas MLC
- 44 "Brīvajam vilnim" – 70

OSTAS

- 45 Rīgas brīvostas ziņas
- 46 Ventspils ostas ziņas
- 47 Liepājas ostas ziņas

BRĪVBRĪDIS

- 48 Atpūta pasaules pludmalēs

Un kā ar valsts interesēm?

Daudzi jūrniecības speciālisti joprojām ir pārliecināti, ka burinieks ir labākā vieta, kur jaunais jūrniece var uzsākt savas jūras gaitas. Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā bija tāds burinieks "Jūrniece", ko 1931. gadā, pārbūvējot par mācību kuģi, Jūrniecības departaments nodeva Krišjāņa Valdemāra jūrskolas rīcībā. 1939. gada jūnijā "Jūrniece" kopā ar 24 kursantiem un 14 kuģa apkalpes vīriem uz sešdesmit dienām devās savā pēdējā prakses braucienā. Pēc tam mainījās vara, sistēma, un zuda vecās tradīcijas.

Tolaik uz jūrskolas mācību kuģa braukt bijusi goda lieta: pa dienu nopietnas mācības, prakse un darbs, bet vakaros, kad rietošā saule pielējusī jūru ar kausēta zelta mirdzumu, pār jūru skanējušas jauno jūrniece dziesmas. Tā savās atmiņās rakstīja kuģu mehāniķis Jānis Junga, un, lūk, vēl ko: "Parasti, jūrskolas mācību kuģim iebraucot mūsu vai kaimiņvalstu ostās, ap kuģi kājām vai laivās sapulcējās publika – jaunkundzes un vecie jūrniece. Šoreiz Somijas Koivisto ostā neviens mūs nesagaidīja. Reids un krasts kā izmiruši. Kapteinis jau pirmajā vakarā uz kuģa atgriezās drūms un nerunīgs. Tikai vēlāk uzzinājām, ka visi darba spējīgie somi būvēja apjomīgu frontes līniju ar nocietinājumiem Karēlijas zemesšaurumā, vēl pirms draudi par kara iespējamību bija redzami. Somi savu zemi un brīvību mīlēja vairāk par dzīvību."

Burāšanas kā sporta un brīvā laika pavadīšanas tradīcijas Latvijā aizsākās ar Rīgas jahtkluba izveidi 1878. gadā un pirmajām burāšanas sacensībām Daugavā tajā pat gadā. Palēnām sāka rasties vēl citi jahtklubu, bet aizsāko pārtrauca Otrais pasaules karš. Tad bija padomju laiks ar savu neatņemamo ideoloģiju un ierobežojumiem, bet arī ar iespējām, jo bezmaksas sportošana bija pieejama visiem. Kā saka Gunārs Šteinerts: "Padomju laikā jau nebija tik viegla un pieejama burāšana jūrā, tāpēc darbojāmies pa Usmas ezeru."

Un visbeidzot atjaunotās Latvijas laiks pēc 1990. gada, kas diemžēl atnāca bez valsts jūrniecības politikas, tajā skaitā arī bez burāšanas attīstības politikas. Katrs pērās kā varēja un prata. Patiesībā burāšana un burāšanas sports Latvijā izdzīvoja, tikai pateicoties entuziastiem, kuri neželēja savu laiku un arī līdzekļus, lai Latvijā vispār kaut kas notiktu. Pēdējos gados situācija šķietami mainās, attīstās jahtklubu, sakārtojas infrastruktūra un mūsu ūdeņos redzams arvien vairāk baltu buru, bet atkal jāteic diemžēl, jo tas nenotiek tāpēc, ka valsts politika būtu vērsta uz burāšanas attīstību un ūdens resursu, ar kuriem bagāta Latvija, saprātīgu izmantošanu. Eiropas nauda infrastruktūrā, privātu ziedotāju ieguldījums starptautisku sacensību rīkošanā un vecāku finansiālās iespējas bērnu nodarbībām uz ūdens virza uz priekšu Latvijas burāšanu un saglabā senās burāšanas tradīcijas.

Ja domājam valsts politikas kontekstā, tad var meklēt attaisnojumu naudas trūkmē, bet ne jau faktā, ka pietrūkst patiesas ieinteresētības, ka valsts ierēdņi nespēj paraudzīties plašāk un tālāk, ka kašķi un privātas intereses aizšķērso ceļu labām lietām. Un skumji kļūst, kad jau kuru reizi nākas atzīt, ka Igaunija, ar kuru esam bijuši vienās starta pozīcijās, tomēr ir spējusi tikt tālāk. Kas zina, varbūt viņi, tāpat kā somi 1939. gadā, mīl savu valsti vairāk, nekā to spējam mēs.

Un tomēr arī pie mums ir cilvēki, kuri spēj, prot un var! Lai viņu pulks vairojas – to, sagaidot Jūras svētkus, Latvijas valsts jūrniecības simtgadē novēlu visiem!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jūrniece". 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, Normunda Smāļinska, Raita Šmita, Haralda Sulaiņa, Vasilija Migačova, Kaspars Zvejnieka, Rīgas brīvostas, Satiksmes ministrijas, Latvijas dzelzceļa muzeja, Latvijas Jūras spēku, "Tēvijas Sarga", LKKA, ITF, ECSA, AFP, EU NAVFOR, BJVP, LSEZ, "Latvijas pasta", IMO publicitātes foto un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, LSEZ, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Jāapzinās iepriekš noietais ceļš

Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) jūrskolas pirmo kursu audzēkņi katru gadu dodas uz Ziemeļu kapiem, lai godinātu tālbraucēju kapteini, bijušo jūrskolas priekšnieku Kristiānu Johanu Dālu. Piemiņas un cieņas izrādīšana jūrskolotājam K. J. Dālam, kurš savulaik devis lielu ieguldījumu mācību iestādes attīstībā, ir viena no Liepājas Jūrniecības koledžas pēdējo gadu tradīcijām.

Šogad 26. aprīlī jūrskolniekiem pievienojās Latvijas jūrniecības sabiedrība, jo Ainažu jūrskolas muzejs organizēja jūrniecības izglītības pamatlīcēja Kristiāna Dāla piemiņas pasākumu viņa atdusas vietā Liepājā. Lai godinātu vienu no Latvijas jūrniecības izcilākajām personībām,



Krišjānis Valdemārs, Meža kapos – Egons Līvs, Matīsa kapos pieminam Latvijas Jūras akadēmijas pirmo rektoru Jāni Bērziņu un Liepājā, protams, Kristiānu Dālu,” sacīja Antons Vjaters.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs uzsvēra Dāla profesionalitāti. “Tolaik, kad tika likti pamati Latvijas jūrniecības izglītībai, Dāls bija milzīgs ieguvums, jo viņš pats bija jūrnieks un pazina jūru, un tas bija lieliski, ka zināšanas topošajiem jūrniekiem deva nozares speciālistu. Dīemžēl tagad jūrniekus māca pasniedzēji, kuriem desmit un pat trīsdesmit gadus nav praktiskas saiknes ar jūru un mūsdienīu jaunākajām tehnoloģijām jūrā,” skumji secināja Pēteris Gudkovs.

Ziemeļu kapos pulcējās Latvijas Jūrniecības savienības, Liepājas ostas, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Liepājas Jūrniecības koledžas, LTFJ arodbiedrības, Jūrnieku reģistra, Liepājas muzeja pārstāvji.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters citēja Egona Līva teikto: lai nospraustu jaunu kursu, jāapzinās iepriekš noietais ceļš. “Jūrniecības savienība ir iedibinājusi labu tradīciju – pieminēt Latvijas jūrniecības un jūrniecības izglītības pamatlīcējus, tāpēc rīko piemiņas brīžus Ainažu kapos, godinot vecos jūrniekus, Lielajos kapos Rīgā tiek godināts

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģošanas nodaļas vadītājs Andris Cekuls uzsvēra, ka Kistiāns Dāls bija izglītības sistēmas pamatlīcējs. “Tas bija fundaments, un šeit ir pamatlīcējs – Baltijas patriots, Eiropas, pat pasaules līmeņa jūrniecības darbinieks,” sacīja Andris Cekuls, bet JA Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis pauda cerību, kas radīsies jauni Dāli, kuri mācīs tālāk.

Kristiāna Dāla piemiņas brīdis Ziemeļu kapos Liepājā bija viens no Latvijas valsts jūrniecības simtās gadskārtas ietvaros rīkotajiem pasākumiem.■

Latvijas prioritāte – Ziemeļu dimensijas transporta tīklu pagarināšana Krievijas teritorijā

15. maijā Rīgā tikās Ziemeļu dimensijas (ZD) Transporta un loģistikas partnerības valstu pārstāvji, lai vienos par prioritārajiem darbības virzieniem. Latvijas prioritāte šobrīd ir Ziemeļu dimensijas transporta tīklu tālāka pagarināšana Krievijas teritorijā līdz pat savienojumiem ar Ķīnu, Mongoliju un Kazahstānu. Satiksmes ministrija, pārstāvēt Latviju kā prezidējošo valsti Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības vadības grupā, organizēja vadības komitejas sēdi, kuras mērķis bija apstiprināt neatkarīgu ekspertu ziņojumu par partnerībā paveikto un vienoties par turpmākajiem prioritārajiem darbības virzieniem.

Par prioritātēm Ziemeļu dimensijas Transporta un loģistikas partnerības



T. Linkaits un A. Maldups.

valstis izvirzījušas: veicināt ekoloģiska transporta ieviešanu, uzlabot satiksmes drošību, īstenot integrāciju jaunos tirdzniecības maršrutos un apmainīties ar pieredzi transporta izglītības sistēmas pilnveidošanā.

Sanāksmes dalībnieki atzinīgi novērtēja Ziemeļu dimensijas transporta tīkla izveidošanu, kas savieno Eiropas Savienības TEN-T transporta tīklu ar Krievijas un Baltkrievijas transporta tīkliem, arī izveidoto Ziemeļu dimensijas atbalsta fondu un līdz šim atbalstītos investīciju projektus, partnerības ietvaros paveikto kravas un pasažieru pārvadājumu attīstībā, kā arī robežšķērsošanas un infrastruktūras attīstības jautājumos. Latvijai dalība šajā partnerībā dod iespēju nepastarpināti realizēt Latvijas transporta un loģistikas intereses, sekmēt loģistikas attīstību reģionā, īpaši sadarbību ar Krieviju un Baltkrieviju, kā arī veicināt šo jautājumu tālāku virzību Eiropas Savienības līmenī. ■

Sprīž par ilgtspējīgu transporta attīstību

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits 22. – 23. maijā Leipcigā (Vācija) piedalījās Starptautiskā Transporta foruma (ITF) ministru samītā. Tas ir nozīmīgākais pasaules valstu transporta ministru un satiksmes nozares ekspertu pasākums. Samita laikā tika pārrunāti priekšlikumi ilgtspējīgai un savstarpēji saistītai transporta sistēmai, kas veicinātu reģionu ekonomisko izaugsmi. Viens no svarīgākajiem jautājumiem ir vienlīdzīgi nosacījumi kravas autopārvadājumiem daudzpusējo atļauju kvotas sistēmā. Ministrs piedalījās apaļā galda diskusijā par jauniem risinājumiem saistībā ar mobilitāti, kas ir viens no svarīgākajiem dalībvalstu izaicinājumiem. Aktuāls jautājums ir par tīklu savienojamību un attīstību transporta, telekomunikāciju un enerģētikas jomā. ITF samita ietvaros T. Linkaitam bija divpusēja tikšanās ar Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministra pirmo vietnieku A. Ļahnoviču, kurā pārrunāja nākotnes attīstības aspektus un aktuālos sadarbības jautājumus. ■

Pārbauda iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošību

Sākoties pasažieru pārvadāšanas sezonai, Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda kuģus un kanāla laivas, kas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, kā arī Ventspils ekskursiju kuģi "Hercogs Jēkabs".

Ja kuģim pārbaudē tiek konstatēti trūkumi, pārbaude tiek veikta atkārtoti, un tikai tad, kad trūkumi ir novērsti un kuģis atzīts par drošu, tas var sākt pasažieru pārvadājumus.

Inspektori kontrolē kuģu korpusu un dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā sakaru un navigācijas līdzekļus, ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat tiek pārbaudīta kuģu apkalpju kvalifikācija.

Šogad biežāk konstatētie trūkumi ir bojājumi ugunsgrēku un ūdens signalizācijas sistēmās,

radioaprīkojumam nav pieslēgta GPS sistēma, kas ļauj nepieciešamības gadījumā precīzi noteikt kuģa atrašanās vietu, tāpat konstatētas kļūdas kuģu žurnālu aizpildīšanā. Jaunums šogad ir prasība marķēt glābšanas vestes, norādot uz tām kuģa nosaukumu un pieraksta ostu. Daži kuģu īpašnieki mēģina apiet vienošanos, kas nosaka, ka visas vecās glābšanas vestes jānomaina triju četru gadu laikā, uzrādot inspektoriem jau pagājušā gadā nomainītās vestes. Tomēr kopumā kuģu īpašnieku izpratne par drošības jautājumiem un līdz ar to pasažieru un izbraukuma kuģu tehniskais stāvoklis uzlabojas.

Inspektori neslēpj, ka visas sezonas laikā tiks rīkotas arī operatīvās jeb neplānotās pārbaudes, par kurām kuģu īpašnieki un apkalpes netiek iepriekš brīdināti. Tādēļ pasažieru kuģi jāuztur kārtībā visu atpūtnieku pārvadāšanas sezonas laiku. ■

Tiek atzinīgi vērtēts zīmols “VIA Latvia”

No šā gada 4. līdz 7. jūnijam Minhenē notika starptautiskā transporta un loģistikas izstādē “Transport Logistic 2019”, kurā ar vienotu stendu un zīmolu “VIA Latvia” piedalījās Satiksmes ministrija, Latvijas ostu pārvaldes, ostu kompānijas un “Latvijas dzelzceļš”.

Latvijas delegācijas vadītājs Satiksmes ministrijas valsts sekretārs vietnieks Uldis Reimanis puda viedokli, ka Latvijai kā nelielai Eiropas valstij, kas nodrošina transporta loģistikas pakalpojumus, pilnīgi noteikti ir jāpiedalās nozarei svarīgās izstādēs, un Minhenē neapšaubāmi ir viena no tām.

“Divu gadu laikā, kopš esam ieviešuši mūsu zīmolu “VIA Latvia”, tas sevi ir apliecinājis un divās izstādēs

UZZIŅAI

“VIA Latvia” ir visu Latvijas transporta nozari vienojošs zīmols, kurš apvieno nozares galvenos spēlētājus, kuri, strādājot plecu pie pleca, nodrošina pasaules tirgiem kompleksus, drošus, ātrus un efektīvus preču pārvadājumus, distribūcijas un e-komercijas pakalpojumus.

jau atzīts par vienu no labākajiem brendiem. Vienots kodols strādā labi, un esmu pārliecināts, ka arī nākotnē tas dos labus rezultātus,” par darbu kopīgā stendā teica Uldis Reimanis, un viņa viedoklim piekrita visi Latvijas delegācijas dalībnieki.

VAS “Latvijas dzelzceļš” prezidents Edvīns Bērziņš uzsvēra, ka transporta un loģistikas izstāde Minhenē ir viena no lielākajām pasaulē, kur vienviet var satikt sadarbības partnerus, lai diskutētu par sadarbības virzieniem nākotnē.



Latvijas delegācija izstādē.



Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzskata, ka divu gadu laikā iekrāties pietiekami daudz tematu un jautājumu, par ko spriest, tāpēc ir ļoti svarīgi šeit būt. Tāpat Latvijai ir sena sadarbības vēsture ar Vācijas ostām, un šī sadarbība ir jāstiprina un jāattīsta arī nākotnē.

Starptautiskais forums Minhenē notiek reizi divos gados, šogad tas pulcēja 2374 dalībniekus no 63 valstīm, un īpašu interesi par izstādi izrādīja Ķīna. Izstādi apmeklēja aptuveni 64 tūkstoši cilvēku no 125 valstīm, TOP temati izstādē un tās ietvaros rīkotajos semināros, apaļā galda sarunās un diskusiju paneļos bija “Zīda

ceļš”, tirdzniecības karš starp ASV un Ķīnu, kā arī mākslīgā intelekta, kibernetikas un autovadītāju deficīta jautājumi.

“Mums jāpanāk, ka pieaugošās kravu plūsmas kļūst efektīvākas, pieejamākas un videi draudzīgākas,” izstādes atklāšanā sacīja Vācijas transporta ministrs Andreass Šoiers.

Par ostu, tranzīta un loģistikas attīstības tendencēm Latvijā un pasaulē, arī par piedalīšanās stratēģiju starptautiskajās izstādēs un zīmolu “VIA Latvia” varēsiet lasīt žurnāla “Jūrnieks” 4. numurā, kas iznāks septembra sākumā. ■

Anita Freiberga

Jūras administrācijai Zelta kategorija ilgtspējas indeksa novērtējumā un Ģimenei draudzīga uzņēmuma statuss



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš saņem Zelta kategorijas apliecinājumu ilgtspējas indeksa novērtējumā. Latvijas Darba devēju konfederācijas ģenerāldirektore Līga Menģelsone (pa kreisi) un Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta (KIAI) vadītāja Dace Helmane.

Šogad Latvijas Jūras administrācija, trešo reizi piedaloties Ilgtspējas indeksa novērtējumā, ieguva Zelta kategoriju. Piesakoties Ilgtspējas indeksa novērtējumam, tika veikts pilnīgs publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju. Ilgtspējas indekss ir praktisks stratēģiskās vadības instruments, kas balstīts uz starptautiski atzītu metodoloģiju un palīdz uzņēmumiem novērtēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni piecās jomās – stratēģijā, tirgus attiecībās, darba vidē, vidē un sabiedrībā. Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas

un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. Turklāt JA jau otro gadu pēc kārtas ir saņēmusi Ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu.

Lai veicinātu ģimenisko vērtību nostiprināšanos sabiedrībā un uzlabotu ģimeņu dzīves un darba vidi, Labklājības ministrija jau vairākus gadus vērtē uzņēmumus, piešķirot tiem Ģimenei draudzīga uzņēmuma statusu. Tas tiek piešķirts uz vienu gadu, piedaloties Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūta organizētajā Ilgtspējas indeksā un tā ietvaros iegūstot atbilstošu novērtējumu ekspertu noteiktajos kritērijos.

Uzņēmumu interese par šo iniciatīvu arvien pieaug, apliecinot, ka šāds statuss biznesa vidē ir būtisks un sniedz virkni ieguvumu:

- veicina lojalitāti un piesaisti darba devējam;
- paaugstina potenciālo darbinieku interesi par uzņēmumu;
- sekmē uzņēmuma reputāciju.

JA kvalitātes vadības resertifikācijas audits

4. jūnijā Latvijas Jūras administrācijā notika kvalitātes vadības sistēmas resertifikācijas audits, ko veica uzņēmuma "Bureau Veritas Latvia" auditori. Audita gaitā neatbilstības kvalitātes pārvaldības sistēmas standarta prasībām netika konstatētas.

Lai novērtētu JA kvalitātes pārvaldības sistēmas atbilstību ISO 9001:2015 standarta prasībām, resertifikācijas audits tiek veikts reizi trijos gados.

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

Visā piekrastē notiek zvejas laivu pārbaudes

Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori maiņā un jūnijā veic ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Pārbaudes notiek visā piekrastē, un pārbaudītas tiek laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

Spēkā stājušies grozījumi Jūras kodeksā, kas paredz, ka zvejas laivām līdzšinējo īpašuma un kuģošanas spējas apliecību vietā tiek izdota tikai reģistrācijas apliecība. Reģistrācijas apliecība ir beztermiņa. Tās lietošana ikdienā laivu īpašniekiem ir ērta, jo apliecība ir neliela formāta, lamiņneta, līdz ar to nav jābaidās to samērcēt.

JA kuģošanas drošības inspektors Ronalds Legzdīņš uzsver, ka tagad kontroles dienestiem ir vienkāršāk uzraudzīt, vai veikta laivas ikgadējā pārbaude un laivu var izmantot kuģošanai, jo apliecības tiek pārbaudītas elektroniski.

Jauno apliecību ieviešana uzlabojusi arī zvejas laivu kuģošanas drošību. Tā kā jaunajās apliecībās nav vietas piezīmēm, ir tikai divi varianti – vai nu laiva atbilst visām drošības prasībām un ir ekspluatējama, vai arī neatbilst. Zvejnieki to ir sapratuši, un inspektoriem pārsvarā gadījumu tiek uzrādītas drošības prasībām atbilstošas laivas.



Satiksmes ministrs apmeklē Jūras administrāciju

18. jūnijā Latvijas Jūras administrāciju apmeklēja satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Sarunā ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu un JA struktūrvienību vadītājiem ministrs interesējās par jūrniecības nozares attīstību un problēmām.



Satiksmes ministrs apmeklē hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls".



Raitis Mūrnieks (no kreisās),
Tālis Linkaits,
Jānis Krastiņš
un Artūrs
Brokovskis-Vaivods.



Latvija var lepoties ar 13 000 konkurētspējīgu jūrnieku, šajā ziņā krietni apsteidzot ne tikai kaimiņvalstis, bet arī lielāko daļu pārējo Eiropas Savienības valstu. Latvijā augstā līmenī

ir jūrnieku sagatavošana, tā atbilst starptautiskajiem standartiem. Tomēr jūrniecības izglītība ir dārga, jo nepieciešami dažādi treniņi un pārējā infrastruktūra kuģu stūrmaņu, mehāniķu un elektromehāniķu sagatavošanai.

Runājot par JA darbību, ministrs interesējās par biznesa iespējām, ko varētu attīstīt papildus jau esošajiem administrācijas sniegtajiem maksas pakalpojumiem.

J. Krastiņš pastāstīja, ka šogad plānots sākt darbu pie jaunās JA darbības stratēģijas, jo līdzšinējā sagatavota laika posmam no 2016. līdz 2020. gadam. Vienlaicīgi būtu jāveic grozījumi jau esošajā stratēģijā, kas ir novecojusi. Ministrs ieteica gatavot jauno stratēģiju un sākt strādāt saskaņā ar to gadu ātrāk, nevis grozīt spēkā esošo.

Tikšanās laikā tika pārrunāta jūrniecības nozares aktualitāte – autonomie kuģi. Tika izskatīts arī jautājums par pasažieru pārvadāšanas drošību iekšējos ūdeņos. Pašlaik to kontrolē (vai lielākoties nekontrolē) vietējās pašvaldības, tādēļ būtu nepieciešams vienots regulējums.

Satiksmes ministrs apmeklēja JA hidrogrāfisko mērījumu kuģi "Kristiāns Dāls", kur iepazinās ar mērījumu procesa veikšanu. ■



ATJAUNOTS IZDEVUMS JAHTOTĀJIEM

Latvijas Jūras administrācija izdevusi atjaunotu izdevumu **Kartes atpūtas kuģiem, Baltijas jūra, Latvija**, kuru var iegādāties Latvijas Jūras administrācijas mājas lapas interneta veikalā <https://www.lja.lv/mapshop> un pie izplatītājiem.

Kartes sagatavotas jahtu un mazo kuģu vajadzībām, izmantojot jaunākos dziļumu mērījumus un aktuālo informāciju par ostām.

- Kartes - izmērā A2, ievietotas mitruma izturīgā plastikāta mapē.
- 37 kartes mērogos no 1:2 000 līdz 1:250 000 pārklāj visu Latvijas EEZ, iekļaujot Latvijas ostas, Klaipēdas ostu Lietuvā un Ringsu ostu Igaunijā.
- Ostu kartes papildinātas ar informāciju par jahtu piestātnēm un jahtklubiem (kontakti, pieejamie pakalpojumi, informācija par kuģošanas drošību).
- Kartēs lietoto simbolu un saīsinājumu skaidrojumi.



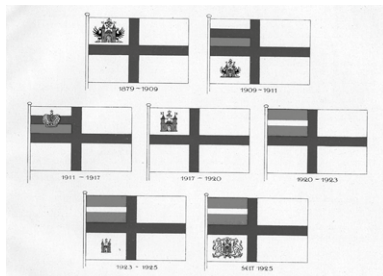
Burāšanas sports Rīgā

1928. gada 10. novembrī pirmajā Latvijas Republikas kuģniecības izstādē, ko sarīkoja Rīgas, Vidzemes un Latvijas jahtklubi, Ūdenssporta nodaļā bija izstādīta glezna, kurā redzama pirmā jahta Ķīšezērā. Anotācija liecināja, ka tas noticis 1781. gadā. Baltā bura, vējš un ūdens bija iecienīta rīdzinieku atpūta. 19. gadsimtā jahtas bija bieži redzamas Ķīšezērā un Juglas ezerā. Ar katru gadu interese par burāšanu pieauga.

Pirms 141 gada, 1878. gada 6. augustā, Daugavā uz jahtām "Nixe" un "Nautilus" svinot t.s. Ābolu svētkus, E. Kabotam, E. Grasam, D. Leven-dem, E. Mejennam, V. Darīsam, T. Bērmanam radās ideja dibināt burātāju savienību – jahtklubu. Tā kļuva par Baltijā pirmā kluba dibināšanas dienu. Tas ieguva Rīgas jahtkluba nosaukumu.

Rīgas jahtklubs

Lēmumu apstiprināja 1879. gada 28. martā. Pirmajā sanāksmē piedalījās 42 dalībnieki. To vidū bija fabriku direktori M. Albrehts un T. Bērmanis, inženieri V. Darīss, E. Grass, A. Tišbeins, fabrikanti K. Smits un A. Lange, tālbraucējs kapteinis A. Hertvigs, tirgotāji N. Klatco, E. Mejenns, G. un O. Zengbuši, arhitekts H. Šēls, enkurnieku vecākais A. Štraus u.c. Apspriedē izstrādātos statūtus nosūtīja uz Iekšlietu ministriju Pēterburgā, kur tos apstiprināja 1879. gada 7. septembrī. 1880. gada 20. janvārī jahtkluba biedru sapulcē ievēlēja vadību. Par pirmo komodoru kļuva E. Mejenns. 1880. gadā klubs izveidoja oficiālu jahtu reģistru, kurā tika ierakstītas 11 jahtas. Jahtkluba mītne un osta atradās Pārdaugavā. Pirmajā gadā tas no Rīgas pilsētas valdes ieguva šķūni Āgenskalna līča krastā starp Raņķa dambi un Tuzova tiltu. 1880. gadā jahtklubs uzbūvēja uz koka plosa jaunu kluba mītni, kurā varēja novietot jahtu inventāru. 1885. gada 9. jūlija vētra izpostīja ēku un blakus esošo jahtu ostu, tāpēc nākamajā gadā tika uzbūvēta jauna kluba māja uz prāmja, kuru varēja pārvietot. Tā parasti bija nenokurota netālu no Jūrnieku nama Āgenskalna līcī, bet blakus izvietojās



Rīgas jahtkluba karogs.



Rīgas jahtkluba ēka, 20. gs. sākums.

jahtas. 1895. gadā Rīgas jahtklubs nopirka gruntsgabalu Ķīpsalā, Balasta dambī 1. Nākamajā gadā kluba jahtu ostu ierīkoja aiz CD dambja. 1897. gadā kluba mītne uz prāmja kļuva nederīga, un rudenī to noplēsa, bet uz nopirktā gruntsgabala jau bija uzsākta jahtkluba ēkas celtniecība, ko projektēja pazīstamais Rīgas arhitekts V. Neimanis. 1900. gadā māju, kas Rīgas jahtklubam izmaksāja 14 805,23 rubļus un ir saglabājusies līdz mūsdienām, pieņēma Celtniecības komisija.

Rīgas jahtklubs aktīvi piedalījās pilsētas pasākumos. 1901. gada 4. augustā, kad Rīga svinēja



700. gadadienu, klubs uzņēma burātājus no Pēterburgas, Liepājas un Ārensburgas un par godu šim notikumam rīkoja divas regates: 5. augustā notika sacensības Daugavā, kurās piedalījās 15 jahtas, bet nākamajā dienā jūras regatē startēja 10 jahtas.

1910. gadā no 3. līdz 5. jūlijam Rīgā viesojās Krievijas imperators Nikolajs II, un Rīgas jahtklubs piedalījās viņa sagaidīšanā. Nākamajā dienā pēc vizītes jahtklubs ieguva nosaukumu "Keizariiskais Rīgas jahtklubs" un ar šādu nosaukumu darbojās līdz 1917. gadam. Kluba aizbildnis bija lielkņazs Aleksandrs Mihailovičs, kas par tādu kļuva kluba 25 gadu svinībās 1903. gadā.

Regates

1879. gada 9. septembrī Daugavā notika pirmā regate Rīgā, kuru rīkoja jaundibinātais Rīgas jahtklubs. Iepretī Anglikāņu baznīcai Daugavā startam gatavojās jahtas "Lydia", "Mathilde", "Nautilus", "Novum", "Rival", "Saylor" un "Tümmeler". Atskatot starta šāvienam, tās devās uz Podragu, tālāk uz Mangaļu muižu un atgriezās starta vietā. Distance bija jāveic trīs reizes. Regatē uzvarēja jahta "Rival", ko vadīja I. Lange. Pirmajai vietai balva bija tālskatis. Tikai 20 sekundes uzvarētājam zaudēja jahta "Mathilde", kas kā godalgu saņēma kompasu. Trešo vietu izcīnīja jahta "Saylor", kā balvu saņemot „dzeramo kausu”. "Rival" piederēja uzvarētāja tēvam A. Langem, vienam no Rīgas kuģu un mašīnbūves rūpnīcas „Lange & Skye” īpašniekiem.

Jahtkluba statūti reglamentēja biedru uzņemšanu, pienākumus un jahtu

vadītāju sagatavošanu. 1908. gadā Rīgas jūrskolas priekšnieks V. Rusovs pārstrādāja esošo jahtu vadītāju pārbaudes programmu un programmu jahtu vadītājiem braucieniem jūrā. 1904. gada statūti paredzēja jahtkluba formastērpu, kas bija tumši zilā krāsā, bet oficiāli formas stājās spēkā 1908. gadā. Komodoram uz žaketes piedurknes bija trīs šauras zelta uzšuves.

Vidzemes jahtklubs

1895. gada 21. februārī Rīgā nodibināja otru jahtklubu – Vidzemes (sākotnēji ar nosaukumu „Baltic”). Par kluba pirmo komodoru kļuva fabrikants A. Volfšmits. 1897. gadā Vidzemes jahtklubs iegādājās zemi Balasta dambī 3, kur vēlāk uzcēla kluba ēku, bet jahtu osta arī atradās aiz CD dambja.

Dibināšanas gadā jahtklubs sarīkoja pirmo jūras regāti Latvijā. Sacensībās savās klasēs uzvarēja jahtas „Tea”, „Rasko”, „Nikse”, „Hansa”, „Latuna” un „Strene”. 1907. gadā Vidzemes jahtklubs pirmo reizi noorganizēja regāti Rīga – Roņu sala – Rīga. Tajā piedalījās 10 jahtas.

Regulāri katru gadu jahtu regates notika Ķīšezērā, un abi Rīgas jahtklubu pārcēla daļu darbības uz turieni. No 1886. gada Rīgas jahtklubs nomāja māju, ko nosauca „Villa Yacht-Club”. 1911. gadā klubs iegādājās zemi Ķīšezera rietumu krastā. Piekļuvei topošajai jahtu ostai nodrošināja Rīgas biržas komitejas zemessmēlējī, kas padziļināja ezeru. 1913. gadā Rīgas jahtklubs pabeidza savas jaunās bāzes izbūvi un 26. maijā svinīgi pacēla kluba karogu. Bāzē bija jahtu osta, elings, slips jahtu pacelšanai un nolaišanai ūdenī. Kluba galveno mītni ierīkoja blakus Saules dārzam. Netālu no tā Ķīšezera krastā izvietojās Vidzemes jahtklubs.

1913. gadā Rīgas jahtklubā bija 331 biedrs un 68 jahtas, bet Vidzemes jahtklubā 147 biedri un 25 jahtas. Pirmā pasaules kara laikā abi jahtklubu darbību pārcēla uz Ķīšezeri. Kluba ēkas Balasta dambī slēdza un inventāru pārvēda uz Ķīšezera mītnēm. 1915. gada jūlijā jahtklubu no pilsētas evakuācijas komisijas saņēma paziņojumu, ka visām jahtām jānoņem svina ķīļi un motorlaivām motori un jānogatavo izvešanai uz



Jahtu osta aiz CD dambja, 20. gs. sākums.



A. Lonfelds, Latvijas jahtkluba pirmais komodors.



Vidzemes jahtkluba karoga pacelšana, 1927. gads.

Krieviju. Kara laikā, it sevišķi Bermontiādē, cieta abas klubu ēkas Balasta dambī. Rīgas jahtkluba nams pēc kara stāvēja bez logiem un durvīm, bet Vidzemes jahtkluba ēka bija gājusi zudībā. Pēc kara jahtklubu aktīvi atsāka darbību.

Latvijas jahtklubs

1924. gadā, atdaloties no Vidzemes jahtkluba, izveidojās trešais jahtklubs Rīgā – Latvijas jahtklubs. Tas izvietojās Andrejostā. Iniciatori bija M. Skujenieks, A. Grinups un A. Kiršteins. 1924. gada 28. aprīlī Latviešu biedrības namā notika sapulce, kurā piedalījās 32 dalībnieki. 19. septembrī notika pirmā pilnā biedru sapulce. Par jahtkluba pirmo komodoru ievēlēja Jūrniecības departamenta direktoru tālbraucēju kapteini A. Lonfeldu. Pirmo regāti klubs sarīkoja 1924. gada 2. un 3. augustā. Tā bija jūras regate no Rīgas uz Roju, tā sauktais Kurzemes brauciens. Distances garums bija 47 jūras jūdzes. Sacensībām bija piešķirtas 13 jahtas – četras no Latvijas jahtkluba, sešas no Rīgas jahtkluba un trīs no Vidzemes jahtkluba. Sacensībās startēja 11 jahtas. Kurzemes kausu ieguva A. Vīndedža vadītā Latvijas jahtkluba jahta „Margot”. Pēc gada darbības klubā bija 243 biedri, 13 buru jahtas un septiņas motorjahtas. Kluba peldošo mītni 1926. gadā izveidoja uz burinieka „Adonija”, kuru noenkuroja Andrejostā. Tā iesvētīšanā piedalījās Valsts prezidents J. Čakste un Ministru prezidents K. Ulmanis. 1931. gadā Latvijas jahtklubs pēc vicekomodora arhitekta A. Galindoma projekta uzbūvēja vasaras mītni Buļļos Lielupes krastā. Tās iesvētīšana notika 22. augustā. Celtnes izmaksas bija 35 000 latu. 1934. gada 28. aprīlī, kad atzīmēja Latvijas jahtkluba 10 gadu pastāvēšanu, tajā darbojās 449 biedri, bija 41 buru jahta, 20 motorjahtas un viena ledus jahta.

Dalība olimpiādē un Trīsstūra kauss

Jahtklubu turpināja organizēt dažādas regates. Sezonā parasti notika aptuveni 15 sacensības. Populāras to norises vietas bija Daugava, Lielupe,

▶▶▶ 10. lpp.

►►► 9. lpp.

Ķīšezeris un Rīgas jūras līcis. Daugavā sacīkstes rīkoja Latvijas un Vidzemes jahtklubi, Ķīšezerā – Rīgas jahtklubs. Burāšanas sezona parasti sākās maija sākumā, kad svinīgi tika pacelti klubu karogi, noslēgums bija oktobra sākumā. 1925. gadā visi trīs Rīgas jahtklubi pirmo reizi Latvijā organizēja burāšanas nedēļu. Tajā piedalījās 75 jahtas. Rīgas pilsētas Goda balvu izcīnīja V. Kanskis ar jahtu "Amata".

Ievērojams notikums Latvijas burāšanas vēsturē bija 1928. gadā, kad IX Olimpiskajās spēlēs Amsterdamā piedalījās Vidzemes jahtkluba biedrs K. Klāsens.

1928. gadā Latvijas kuģu īpašnieku savienība dāvināja Latvijas jahtklubam greznu sudraba kausu, t.s. Trīsstūra kausu. Tas bija izgatavots pēc mākslinieka F. Bauera zīmējuma. Kausu izcīnīja jūras regatē no Rīgas uz Ķurmragu, Mērsragu un atpakaļ uz Rīgu. Distances garums bija 110 jūras jūdzes (204 km). Pirmajā gadā kausu izcīnīja Vidzemes jahtkluba jahta "Taifun". 1929. gadā uzvarētāja bija Latvijas jahtkluba jahta "Laimdota". Nākamajā gadā regatē piedalījās 10 jahtas. Kausu ieguva Latvijas jahtkluba jahta "Paija". 1931. un 1932. gadā uzvaru izcīnīja Latvijas jahtkluba jahta "Spīdola", kuru vadīja M. Zalcmanis. Jahta bija kuģniecības sabiedrības „P. Dannebergs” un rēdera J. Zalcmaņa īpašums. 1933. gadā Trīsstūra kausu ieguva rēdera F. Grauda Latvijas jahtkluba jahta "Everhappy", kuru vadīja A. Tiknuss. 1934. gada jūnijā regatē uzvaru svinēja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian", kuras īpašnieks bija AS „Fenikss” ģenerāldirektors F. Kette. 1935. gadā Trīsstūra kausu izcīnīja A. Strazdiņa Latvijas jahtkluba jahta "Andromeda", ko vadīja A. Tiknuss. 1936. gadā regatē uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta "Inga Lill XXII". 1937. gada regatē piedalījās 24 jahtas, uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian", kas kopā ar galveno balvu ieguva Latvijas zēģelētāju savienības kausu un Latvijas kuģniecības sabiedrības kausu. Nākamajā gadā pirmā bija Rīgas jahtkluba jahta "Eta". 1939. gadā Trīsstūra kausu ieguva rēdera J. Freimaņa Vidzemes jahtkluba jahta "Romance II".



Trīsstūra kausis.

Latvijas Republikā tradicionāla bija Vidzemes jahtkluba rīkotā regate Rīga – Roņu sala – Rīga. 1930. gadā, atkārtotot 1925. gada panākumu, kausu izcīnīja Rīgas jahtkluba jahta "Albatros". Nākamajos divus gadus pēc kārtas Roņu salas kausu ieguva P. Mendes īpašumā esošā un vadītā Rīgas jahtkluba jahta "Tamāra bis". 1933. gada Roņu salas regatē piedalījās 10 jahtas. Uzvarēja Vidzemes jahtkluba jahta "Saga". Arī nākamajā gadā mērķi pirmā sasniegta "Saga", kas kausu ieguva savā īpašumā. 1937. gadā Roņu salas kausu izcīnīja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian", 1938. gadā Rīgas jahtkluba jahta "Eta". 1939. gadā Vidzemes jahtkluba jahta "Romance II".

„Rīgas zilā lente”

1928. gadā tika iedibināta Rīgas jahtkluba balva „Rīgas zilā lente”, ko piešķīra Latvijas jahtai, kura sezonā jūras braucienos bija nobraukusi visvairāk jūras jūdžu. 1929. gadā to ieguva Rīgas jahtkluba jahta "Albatros", kas nobrauca 1898 jūras jūdzes. Nākamajā gadā ar 1741 jūras jūdzi nepārspējama bija Vidzemes jahtkluba jahta "Saga". 1931. gadā Rīgas jahtkluba mācību jahta "Skeaf III" nobrauca 1838 jūras jūdzes. 1932. gadā balvu izcīnīja Rīgas jahtkluba jahta "Taifun", kas bija nobraukusi 2484 jūras jūdzes, 1933. gadā Rīgas jahtkluba jahta "Sirene" – 3451 jūras jūdze. 1934. gada 23. jūnijā Rīgas jahtkluba mācību jahta "Skeaf III" piedalījās Ķīles regates nedēļā, 5. jūlijā tā atgriezās Rīgā un 14. jūlijā izbrauca uz Kopenhāgenu,

no turienes devās uz Kenigsbergu (tagad Kaļiņingrada). Katrā braucienā uz tās bija 12 kursanti. Jahta tajā gadā nobrauca 3761 jūras jūdzi. 1935. gadā balvu ieguva Latvijas jahtkluba jahta "Paija", kas nobrauca 1878 jūras jūdzes. 1936. gadā Latvijas jahtkluba jahta "Steiga" Jūrniecības departamenta direktora A. Ozola vadībā sasniegta Lielbritāniju, tālāk devās uz Hamburgu un caur Ķīles kanālu atgriezās Rīgā. Par nobrauktām 2750 jūras jūdzēm tai pasniedza Zilo lenti.

30. gados par uzvarām sezonā un atsevišķās sacensībās Rīgas un citu jahtklubu jahtām bija paredzētas dažādas balvas – Krišjāņa Valdemāra piemiņas balva, rēderejas "F. Grauds" kausis, Latvijas kuģniecības sabiedrības ceļojošais kausis, "Baltic Chartering Company" kausis, Latvijas zēģelētāju savienības kausis, V. Kurznieka balva, konsula J. Zēberga balva, Kara flotes virsnieku balva, V. Holcmaņa kausis, Šķēru kreicera balva, Kārļa Fr. Ulmaņa piemiņas kausis, Hansa kausis, "Hai" jahtu ceļojošais kausis, "Helmsing" balva, Sacīkšu komisijas balva, "Tamāra bis" kausis, Juniora balva u. c.

1938. gadā Rīgas jahtkluba 60 gadu svinības atzīmēja ar trīs regatēm. Divas no tām bija Ķīšezerā, viena Rīgas jūras līcī. Pēdējā bija domāta kā lielākā Latvijas jūras regate. Tai bija plānots maršruts Daugavgrīva – Ainaži – Roņu salas ziemeļu gals – Mērsrags – Daugavgrīva. Tās kopējais garums bija 147 jūras jūdzes. Vētras dēļ paredzētā regate nenotika. 30. jūnijā 16 jahtas startēja maršrutā Daugavgrīva – Ragaciems – Mērsrags – Daugavgrīva (70 jūras jūdzes). Uzvarēja Latvijas jahtkluba jahta "Vivian".

1939. gadā Rīgas jahtklubam bija 48 buru jahtas, Latvijas jahtklubam 46, bet Vidzemes jahtklubam 26 buru jahtas.

Politiskie notikumi ietekmēja Latvijas burāšanu. 1939. gada sezonu, kaut iesākās Otrais pasaules karš, izdevās pabeigt. 1940. gadā Latviju okupēja PSRS, un tā gada 6. novembrī visi jahtklubi tika slēgti. Karš iznīcināja lielāko daļu Rīgas, Latvijas un Vidzemes jahtklubu jahtu.■

A. Miklāvs

Vai izdevies pārcirst Gordija mezglu?

To, ka jahtu ostu bizness ir ļoti sarežģīts, saka itin visi, kam ar šo jomu nācies saskarīties un kas šajā biznesā ir iekšā. Par naudu, ko, ienākot ostā, samaksā jahta, jahtklubu uzturēt nevar. Pamatā jahtu ostu jeb, kā burātāji saka, marīnu attīstību var balstīt uz šo ostu krasta servisu – viesnīcu, klubu, saunu, jahtu remonta pakalpojumiem un tamlīdzīgi, nevis uz piestātnes maksām. Tāpēc arī jahtklubu attīstās tur, kur tiek piedāvāts šis krasta serviss.

Daudzus gadus pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā jahtu ostu attīstība bija atstāta novārtā, bez vajadzīgās uzmanības. Bija citas lietas, kas tolaik šķita svarīgākas un neatliekamākas. Valdība uzskats – ar izklaides industriju lai nodarbojas privātais bizness. Diemžēl šāds uzstādījums, stingras valsts politikas trūkums, arī ierēdņu tuvredzība – tas viss ir kavējis mūsu mazo ostu attīstību jahtu ostu virzienā. Var teikt, ka tikai pēdējo piecu gadu laikā situācija ir mainījusies, un arī ne jau pateicoties jaunai jūrniecības politikai Latvijā, jaunās vēsmas ir nākušas no Eiropas kopā ar Igaunijas – Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” (“EST-LAT Harbours”).

Jau apnicis skatīties Igaunijas virzienā un ar dziļu nožēlu secināt, ka diez kāpēc pie kaimiņiem daudzas lietas ir notikušas un arī tagad notiek nesalīdzināmi loģiskāk, nekā tas ir pie mums. Nemaz negribu pieminēt finansējumu jūrniecības izglītībai. Igaunijas Jūras akadēmijai, kas ir zem Tallinas Tehniskās universitātes jumta, gada budžets ir pieci miljoni eiro, un tas ir piecas reizes vairāk nekā mūsu Jūras akadēmijai. Līdzīga situācija ir ar Igaunijas jahtu ostām. Visi burātāji, ar kuriem gadījies sarunāties, atzīst, ka mēs pagaidām vēl nevaram līdzināties Igaunijai, kuras jahtu ostas ir modernas, stilīgas, tīras un labiekārtotas, daudzas no tām tikai nesen piedzīvojušas uzlabojumus un ir modernizētas.

Igaunijas priekšrocības

Tās ir vismaz divas: igauņu domāšanas veids, kas vērstas uz to, lai piedāvātu iespējami labāko. Kāds



gudrītis esot paironizējis, ka igauņi sava lēmuma dēļ nespējot shēmot, tāpēc projektiem domātā nauda nonākot tieši domātajam mērķim. Otra priekšrocība ir aptuveni 2000 salu, kas ieskauj Igauniju, un daudzās no tām ir lielākas vai mazākas jahtu ostas un piestātnes, kas piesaista burātājus. Tikai dažās stundās tur var nokļūt burātāji no tādām burāšanas lielvalstīm kā Somija un Zviedrija. Īsākais maršruts no Igaunijas ziemeļu krasta līdz Somijai pāri Somu līcim ir tikai 25 jūras jūdzes. Pērnavā jau tradicionāli tiek uzskatīta par Igaunijas vasaras galvaspilsētu, no kurienes gluži vai ar roku var aizsniegties līdz Kihnu vai Roņu salai. Necik nav jāpiepūlas, lai nokļūtu Hāpsalā, Hījumā vai Sāremas salā.

Burātājs, pasniedzējs un arī ierēdnis ar lielu pieredzi kapteinis Gunārs Šteinerts uzskata, ka Igaunijā jahtu ostu attīstībai bija veltīts diezgan liels valsts atbalsts un valsts politika bija virzīta uz jahtu ostu attīstību, tāpēc tagad visas ostiņas ir modernas, daudzas no tām to spējušas panākt, izmantojot Eiropas naudu. Tāda bija valsts politika, un attiecīgi arī tika veidota attīstības stratēģija. Latvijā nebija neviena, kas spētu pierādīt, ka Latvijai jahtu ostu attīstība ir svarīga. “Tomēr pamazām jau uz priekšu virzāmies,” saka Gunārs Šteinerts.



Uz priekšu ar Eiropas svētību

Pēc gada, 2020. gada 31. maijā, noslēgsies Igaunijas – Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekts “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā” (“EST-LAT Harbours”), kura mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu, kas sniegtu kvalitatīvus pakalpojumus Baltijas jūras austrumu piekrastē un Rīgas jūras līcī Igaunijā un Latvijā, un popularizēt šo reģionu kā atraktīvu galamērķi. Pateicoties šā projekta finansējumam, ieguvēji būs gan vietējie un ārvalstu burātāji, jahtu īpašnieki, gan jahtklubu un burāšanas skolas, kas varēs uzlabot servisu. Ieguvējām vajadzētu būt arī pašvaldībām, jo būtu loģiski, ja piekrastē aktivizētos uzņēmējdarbība, kas sniedz pakalpojumus pieaugošajam tūristu skaitam. Projekta īstenošanas laikā jahtu ostās ir izdarīts liels darbs, lai paaugstinātu drošības un komforta līmeni burātājiem, kā arī veikti ostu padzīvināšanas darbi, kas ļaus ostās ienākt lielākām jahtām, un to ļoti augstu novērtē ārvalstu burātāji.

►►► 12. lpp.

►►► 11. lpp.

Šogad jau otro reizi Kurzemes plānošanas reģions sadarbībā ar Rīgas plānošanas reģionu, Igaunijas jahtu ostu attīstības centru un Latvijas un Igaunijas jahtu ostu pārstāvjiem piedalījās starptautiskajās jahtu tūrisma izstādēs Vācijā, Somijā, Polijā un Zviedrijā. Mērķis bija stāstīt ārvalstu burātājiem par Baltijas jūras austrumu piekrastes jahtu ostām un aicināt iekļaut tās savos burāšanas maršrutos.

Lai darbs izstādēs būtu produktīvāks, tika sagatavots Jahtu ostu katalogs un jahtu ostu tīkla karte, un šajos materiālos tika iekļautas ne tikai projekta partneru ostas, bet arī visas citas Latvijas un Igaunijas piekrastē esošās jahtu ostas. Sagatavotie materiāli izstādēs tika augstu novērtēti, jo tajos ir atrodama tāda burātājiem

UZZIŅAI

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

svarīga informācija kā ostu pietātņu dziļums, pakalpojumi ostas teritorijā un tuvējā apkārtnē, ostas pietātņu izvietojums un informācija par ieeju ostā. Kopumā katalogā ir ziņas par 72 jahtu ostām Latvijā un Igaunijā.

Katrā izstādē kopā ar projekta un ostu pārstāvjiem piedalījās kāds



Izstāde Vācijā.

vietējā valodā runājošs burātājs, kas apmeklējis lielāko daļu Latvijas un Igaunijas jahtu ostu, un tas noteikti palīdzēja pārliecināt interesentus par to, ka burāt uz Baltijas jūras austrumu piekrasti ir droši un ērti, turklāt atraktīvais tūrisma piedāvājums var padarīt ceļojumu neaizmirstamu.

Burātājus galvenokārt interesēja laika apstākļi Baltijas jūras austrumkrasta reģionā, pieejamie pakalpojumi un dziļumi jahtu ostās, tūrisma piedāvājumi ostu tuvējā apkārtnē. Vēl viens jautājums, kas interesēja stenda apmeklētājus, bija par vietu skaitu pietātnēs. Un burātāji bija patīkami pārsteigti, ka nav nepieciešams iepriekš rezervēt vietu maršrutā plānotajā ostā, jo vietas pietiek visiem. Tas stipri atšķiras no situācijas Vācijā, Somijā un Zviedrijā, kur burātāju ir daudz un vietu skaits ostās ir ierobežots.

Savukārt stenda darbinieki, kas šājas izstādēs piedalījās jau otro gadu,

atzina, ka interese par burāšanas iespējām Latvijas un Igaunijas piekrastē, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ir manāmi augusi. Īsākas vai garākas sarunas ar vairāk nekā 3300 potenciālajiem burātājiem ļauj cerēt, ka jau šogad mūsu puses jahtu ostās ir sagaidāms burātāju pieplūdums. Patīkamas diskusijas izvērtās ar tiem, kas mūsu jahtu ostās jau ir pabijuši. Burātāju atmiņas par viesošanās Latvijā un Igaunijā bija tikai pozitīvas, visi slavēja mūsu ostu labo infrastruktūru, ārkārtīgo viesmīlību, tīrību, mieru un klusumu pie pietātnēm. Somijas izstādē nācās dzirdēt īpaši pozitīvas atsauksmes par Rojas ostu, Varšavas izstādē atpazīstamākā bija Liepāja, bet Vācijas izstādē apmeklētāji visbiežāk uzteica Pāvilstu par viesmīlīgu uzturēšanu.

Kādi ieguvumi no "Interreg" projekta?

Projekts **Rīgas ostas** konkurētspējas paaugstināšanai burāšanas tūrisma un lielo burāšanas sacensību uzņemšanas jomā. Plānotās kopējās projekta izmaksas ir 446 tūkstoši eiro, 85% tiek finansēti no "Interreg" programmas līdzekļiem, 15% ir RBP līdzfinansējums, kas novirzīts infrastruktūras attīstībai Ķīpsalas jahtu ostā, tā sauktajā Pilsētas jahtklubā, jahtu notekūdeņu savākšanas iekārtu iegādei, navigācijas zīmju infrastruktūras pilnveidošanai, peldošās platformas ar elīgu uzstādīšanai, kā arī peldošā viļņlauža ierīkošanai. Tāpat ir izvietotas informatīvās zīmes, veikti uzlabojumi elektronisko sakaru pieejamībā un teritorijas apsardzē. Pakalpojumu kvalitātes



Izstāde Somijā.



paaugstināšanai plānots uzbūvēt divstāvu peldbūvi, kurā atradīsies buru labošanas darbnīca, labierīcības un atpūtas telpas.

2019. gada vasaras sezonā **Liepājas jahtu centram** nebūs viegli uzņemt ceļotājus, jo paredzams, ka notiks ilgi gaidītā jahtu ostas rekonstrukcija. Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvalde plāno līdz gada beigām projektu pabeigt. Apstiprinātais jahtu ostas rekonstrukcijas projekta budžets ir 409 650 eiro, no kuriem 85% ir "Interreg" fonda finansējums, un Liepājas SEZ pārvalde to īsteno Latvijas – Igaunijas pārrobežu projekta "Labāks jahtu ostu tīkls" ietvaros.

i

UZZIŅAI

"Interreg" projektā no Latvijas puses ir iesaistījusies Rīgas brīvdostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, Pāvilostas, Rojas, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostu pārvaldes, kā arī Liepājas, Pāvilostas, Ventspils un Mērsraga jahtu ostas.

Pēc rekonstrukcijas Liepājas jahtu centrs pārcelsies tuvāk Tramvaja tiltam un atradīsies starp viesnīcu "Promenāde" un tiltu, jahtu piestātņu pontoni gar kanālmalu gan stiepsies tikpat tālu kā pašreiz. Lai arī Liepājas ostā turpinās labiekārtošanas darbi, mūsu burātāji ir vienisprātis, ka tieši Liepāja jau tagad ir labākā jahtu osta Latvijā, kas piedāvā lielisku servisu.

Rojas ostas iekšējā kanāla padziļināšana tika sākta 2018. gada jūnijā ES Igaunijas – Latvijas Pārrobežu

projekta „Burāšanas infrastruktūras un jahtu ostu tīkla uzlabošana Igaunijā un Latvijā” ("EST-LAT Harbours") ietvaros. Saskaņā ar projektu bija paredzēts 2018. gadā veikt iekšējā kanāla padziļināšanu un jaunu apgaismotu peldošo navigācijas zīmju (boju) uzstādīšanu, 2019. gadā krasta nostiprināšanu upes labajā krastā jahtu ostas infrastruktūras izbūvei, bet 2020. gada burāšanas sezonas sākumā uzstādīt mūsdienu prasībām atbilstošas peldošās piestātnes līdz 60 jahtu uzņemšanai.

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

Tiek uzskatīts, ka no "EST-LAT Harbours" projekta lielākā ieguvēja ir **Pāvilosta**, kas kļuvusi par vienu no modernākajām jahtu ostām Latvijā. Tur ne tikai iegriežas daudzu valstu jahtas sezonas laikā, bet arī vairāki jahtu īpašnieki no Nīderlandes, Dānijas un Vācijas to izraudzījušies

par vietu, kur jahtām pārziemot un veikt nepieciešamo apkopi. Šeit īsteno starptautisks ostu „SmartPorts” projekts, kurā piedalās Baltijas jūras ostas no Igaunijas, Zviedrijas, Norvēģijas un citām valstīm. Kā norāda ostas pārvaldnieks R. Griškevičs, "SmartPorts" projekta ekspertu vērtējumā Pāvilosta ir atzīta par Latvijas labāko jahtu ostu. "Bet tas ir tikai sākums, mēs gribam kļūt par vienu no labākajām mazajām ostām visā Baltijā." Pāvilostā robežsargi papildus tiešajiem pienākumiem sadarbībā ar ostas pārvaldi nodrošina arī cilvēku operatīvās glābšanas funkciju jūrā. Attīstoties ostai, sarosās privātie investori. Ostā ierīkoti apartamenti uz ūdens. Nekur citur Latvijā pagaidām tā nav, bet Pāvilostā uz viena no peldošajiem pontoniem uzbūvēti seši apartamenti, kas tiek izīrēti tūristiem, un viņi saviem apartamentiem var piebraukt ar laivu.■

Izdots jauns karšu komplekts atpūtas kuģu vadītājiem

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļa laidusi klajā karšu komplektu "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija". Tas ir jau trešais īpaši atpūtas kuģu vadītāju vajadzībām sagatavotais karšu komplekts.

Salīdzinājumā ar iepriekš izdotajiem komplektiem tas papildināts ar trīspadsmit jaunām kartēm. Turklāt jaunajā komplektā īpaši vieta atvēlēta ikmēneša publikācijām "Paziņojumi jūrniekiem", kas nozīmē, ka ik mēnesi būs iespēja sekot līdzi izmaiņām un katram pašam veikt korekciju aktuālajām kartēm savā "Kartes atpūtas kuģiem. Baltijas jūra, Latvija" komplektā.

Ostu kartes ir papildinātas ar detalizētu, vizuāli viegli uztveramu informāciju par jahtu piestātnēm, jahtklubiem un pakalpojumiem.

Jaunajā izdevumā ir divdesmit astoņas A2 formāta karšu lapas ar 37 navigācijas kartēm, kas ievietotas ūdensizturīgā mapē. Komplekta izmēri ir 46 x 65,5 x 1,5, svars – 1930 gram. Cena (ar PVN 21%) – 72,60 eiro.■

Salacgrīvā top “Bura”

Jau 1994. gada pavasarī, kad Salacgrīvas ostā pirmo reizi pietāja atjaunotās Trīsstūra kausa regates burātāji, jahtas “Polaris” kapteinis Jānis Ramiņš paredzēja šai tobrīd Latvijas ceturtajai lielākajai ostai spožu nākotni tieši jahtošānā, jo kur gan vēl atrast labāku un drošāku upes grīvu ceļā no Igaunijas salām uz Rīgu. Nu viņa vārdi ir piepildījušies – Salacas labajā krastā top jahtotāju servisa centrs “Bura”.

“Bura” būs labā krasta dominante

18. aprīlī topošajai jahtu servisa ēkai ielika pamatakmeni un iemūrēja kapsulu ar vēstījumu nākamajām paaudzēm. Svinīgā brīža uzrunā varējām dzirdēt, ka Zajā ceturtdienā pulcēšanās Rogaiņu kalniņā, kur taps “Bura”, nav nejauša. Tā ir Salacgrīvai vēsturiski nozīmīga vieta – te sievas allaž gaidījušas vīrus pārnākam no jūras, te vīri sēdējuši un sprieduši par lomiem, vienmēr neaizmirstot *grozīt laiku*, lai labāk veiktos selgā. Tieši te pirms septiņdesmit gadiem prātojuši par zvejnieku kopsaimniecības “Brīvais vilnis” izveidi, ko nu pazīst visā plašajā pasaulē kā gardāko šprotu ražotāju Latvijā.

Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs: “Šis ir aizkustinošs brīdis, jo īstenojas jau gadus divdesmit lolotais sapnis. Jahtotāju servisa ēka ir ārkārtīgi svarīga būve mūsu pilsētai. No šīs vietas mēs redzam jūru, upi, ostu, te kūsā dzīvība. Lai attīstītu šo vietu, mums bija vajadzīgs centrālais objekts, kas piepildīts ar cilvēkiem. Ar šo objektu sākas šā krasta – ļoti vērtīgas teritorijas – attīstība. Jahtotāju servisa ēka mainīs pilsētas ainavu. Paldies visiem, kas ticēja šim projektam, jo ceļš līdz tā uzsākšanai nebija viegls.”

Konkursa kārtībā iespēju būvēt “Buru” ieguvusi SIA “Cander Būve”, un tās direktors Edgars Štrauss ir gandarīts: “Vieta ir fantastiska. Tradīcija atstāt vēstījumu nākamajām paaudzēm ir gadsimtiem sena. Novēlu, lai te taptu jauka satikšanās vieta.”

Jahtotāju servisa ēka Salacgrīvā top, īstenojot “Interreg” Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu Nr. 55 “Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla



attīstība Igaunijā un Latvijā (EST-LAT Harbours)”.

Arī ostas pārvaldi gaida jūrā

Atskatu uz projekta ieceri un tā īstenošanas gaitu vislabāk zina sniegt Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais: “Šai ēkai ir ļoti garš radīšanas laiks – gandrīz divdesmit gadu. Konkrētāka apjauksma, ka “Bura” ir reāla, radās 2014. gadā. Jahtotāju

servisa ēka būs atvērta ikvienam – burātājiem, airētājiem, tūristiem un, protams, ostas pārvaldes klientiem. Celtnieku uzņemtais temps ir patīkams, komunikācija – pozitīva, un problēmu te nav.”

Kopā ar vēstījumu nākamajām paaudzēm laika kapsulā tika ievietots laikraksts “Auseklis”, “Salacgrīvas Novada Ziņas”, jahtotāju servisa ēkas vizualizācija un konvertējamā valūta – eiro.■

Gints Šimanis



Vēstījums nākamajām paaudzēm

Salacas grīvā vējš burās pūtis jau kopš seno lībiešu laikiem. Mūsdienās vēja enerģiju cilvēki pratuši pielāgot atpūtas industrijai. Burinieku gadsimtā vējš pūta zēģelkuģu mastos, šodien tas svilpo jahtu grotos, fokos, klīveros un spinakeros. Ceļā no Rīgas uz Tallinu Salacgrīva ir ideāla jahtotāju atpūtas vieta, tādēļ jahtotāju servisa centrs "Bura" ir lieliskākā dāvana pilsētai kustībā, ko Salacgrīvas ostas pārvalde, atzīmējot savas pastāvēšanas ceturtdaļgadsimtu, dāvā jūras skartajiem tuviem un tāliem balto buru pavēlniekiem.

Vējš burās ir pirmais piesaistes punkts, nu gluži kā āķis lūpā jaunajiem, kuriem jūra nav vienaldzīga. Jūras jungām, airētājiem un burātājiem centrs "Bura" būs draudzīga tikšanās vieta seno jūras ardu prasmi apguvei. Savukārt Salacgrīvas ostas pārvalde un ostas kapteinis iegūs jaunu komandtiltiņu, kas nodrošinās veiksmīgu un drošu kuģošanu Ziemeļvidzemes krāšņākās upes Salacas jūras vārtos. ■

Iesākumā āķis lūpā, pēc tam enkurs mugurā

Stereotipi. Tas ir pirmais, ko nākas lauzt, kad runa ir par jahtām un burāšanu, bet mainīt priekšstatus nekad nav viegli. Acu priekšā uzburas aina: ostas un jūras lagūnas ar skaistām jahtām, masti un baltas buras, saulē iedeguši smaidoši cilvēki elegantā apģērbā. Tas izskatās nedaudz attālināti no dzīves realitātes, tāpēc šķiet, ka tā var atļauties dzīvot tikai ļoti labi situēti ļaudis, kurus šajā rūpju pilnajā pasaulē nekas neapgrūtina. Tie, kuri sevi pieskaita burātāju ciltij, vienā balsī apgalvo, ka jau sen šie stereotipi bija jāatmet. Patiesībā dzīvē viss ir savādāk.

Vēstures liecībās var atrast ziņas, ka kopš 17. gadsimta burāšana ir sākusī attīstīties kā vaļasprieks, laika pavadīšana uz ūdens un, protams, arī sacensību rīkošana. Bet laivas apzīmējums – jahta – esot dzimis Ziemeļeiropā, no dāņu un vācu vārda "jagd", zviedru un holandiešu "jagt", kas nozīmē medīt, traukties, joņot. Holandieši 16. gadsimtā šādas laivas izmantoja militārām vajadzībām, senajos franču tekstos "Histoire de la Marine Française" (1551. gads) jahtu apraksta kā laivu, kas tiek izmantota atpūtai, dāņi 17. gadsimtā ar "jagd" apzīmēja slaidu un veiklu laivu, kas prasti tika izmantota kā eskorta kuģis, bet briti bija tie, kuri ieviesa terminu "jahta" kā kuģi atpūtas braucieniem, un jahta kļuva par simbolu atpūtai uz ūdens.

Taču patiesībā burāšanas kā izklaides pirmsākumi meklējami daudz senāk, vēl pirms Kristus, jo visos laikos cilvēks ir tiecies iepazīt jaunus horizontus. Un ne tikai. Ar tie vēlme sacensties ar vēju un būt labākajam. Kopš pirmajām karaliskajām jahtu sacīkstēm Temzā 1661. gadā buru sports ir kļuvis par neatņemamu burāšanas sastāvdaļu.

Buru sportā ierakstīti vārdi

Šogad vienam no 20. gadsimta ievērojamākajiem burāšanas sporta veicinātājiem Latvijā Laimonim Milleram

(1914. 15.07. – 2009.10.10.) apīrt 105. gadskārta kopš dzimšanas un desmit gadi, kopš viņš burā mūžības jūrā, taču viņa vārds joprojām dzīvo, jo Pilsētas jahtkluba burāšanas skolai Rīgā ir dots Millera vārds. Burāšanas gaitas Millers sāka vēl pirmās Latvijas brīvvalsts laikā. Būtībā viņš bija kā tilts starp brīvvalsts laikā iedibinātām burāšanas tradīcijām un to burāšanas skolu, kas veidojās padomju gados. Tikai loģiski, ka to brīvības, burāšanas un jahtklubu

i UZZIŅAI

Par Eiropas čempioniem 1979. gadā kļuva Edgars Terjohins un Aleksandrs Mužičenko, kurš gadu vēlāk saņēma olimpisko zelta medaļu Tallinā. PSRS čempiona titulu vairākkārt ieguvis Bruno Jurkovs (1949, 1950), Jevgeņijs Kanskis (1950, 1954, 1955, 1962, 1964), Olga Koroļenko (1945, 1948, 1962), Maija Štrāle (1954, 1961, 1962). Šie panākumi lielā mērā ir bijis arī Laimoņa Millera nopelns.

garu, kāds tolaik valdīja un noteica burāšanas kultūru un toni Latvijā, viņš bija sevī uzsūcis un lika pamatā, kad 1944. gada 5. decembrī kopā ar domubiedriem Kārli Blīti, Bruno Jurkovu, Ēriku Silīgu un Aleksandru Zviedri dibināja Daugavas jahtklubu. Vairākas burātāju paaudzes uzaudzinaja Millers gan kā republikas

►►► 16. lpp.

►►► 15. lpp.

kategorijas treneris burāšanas sportā, gan vadot un organizējot jahtu vadītāju kursus, gan vairākus gadu desmitus pildot Daugavas jahtkluba kvalifikācijas komisijas priekšsēdētāja un Latvijas burātāju kvalifikācijas komisijas sekretāra pienākumus. Sākot ar 1947. gadu, toreizējās PSRS burāšanas sacensību kalendāros parādījās tādas regašu vietas kā Ķīšezers, Rīga, Rīgas līcis. No veiksmīgi aizvadītām regatēm citās jūrās mūsu zēģelētājus bieži sagaidīja ar ziediem, ovācijām, ielas gājieniem, kā tagad sagaida hokejistus, basketbolistus vai bobslejistus.

Gunāra Šteinerta tālredzība un uzdrošināšanās

Gunārs Šteinerts ir viens no tiem Latvijas jūrniece grandiem, kura skatījums uz jūrniece atjaunotnes procesiem, Latvijas vajadzībām un šo vajadzību salāgošanu ar civilizētiem likumiem ir spējis pacelties pāri "piļu diķa žogam", par ko gan viņam nācies arī ne mazums ciest.

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas ilggadējais valdes loceklis, Latvijas jahtas "Spaniel" īpašnieks tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts 2018. gada decembra sākumā saņēma Starptautiskās burāšanas mācību organizācijas (*Sail Training International / STI*) balvu par mūža ieguldījumu. Tā ir atzinība un darba novērtējums, bet tas gan nenozīmē, ka kapteinis Šteinerts uz jūru turpmāk raudzīsies tikai no krasta. "Reizēm par sevi domāju, vai man viers vajadzētu kratīties pa tie viļņiem, bet jūra velk. Pagājušajā gadā priekš saviem astoņdesmit diviem gadiem izdarīju lielu varoņdarbu," saka Gunārs. "Mēs pieci vīri no Gērnsijas salas uz Rīgu, kas ir apmēram 1500 jūdžu, atdzinām jahtu "Blue Jon", un tagad tā būs otra mācību jahta, kas piepulcēsies jau pazīstamajam "Spanielam". Fiziski to izdarīt nebija viegli, jo, pirmkārt, jau dienas laikā vajadzēja tikt līdz ostai, lai nakti nevajadzētu pavadīt jūrā. Bija dažas tehniskas ķibeles, un tad vēl klāpata ar kabelķuģi, kas lika mainīt virzienu – gājām uz austrumiem, bet mums lika iet atpakaļ, ko mēs gan noignorējām. Arī šovasar "Spaniel" piedalīsies "Tall Ships" regatē, un



Gunārs Šteinerts

esmu pieteicies kruīza reisā Norvēģijas fjordos, kas iekrīt tieši Jūras svētku laikā."

Nopietni burāšanai Gunārs esot pievērsies tad, kad 1990. gadā atvadījies no darba tirdzniecības flotē un kļuvis par ierēdni Satiksmes ministrijā, lai gan brīvajā laikā burājis arī tad, kad gājis jūrā. "Padomju laikā jau nebija tik viegla un pieejama burāšana jūrā, tāpēc darbojāties pa Usmas ezeru, kur kopīgiem spēkiem

nodibinājām jahtklubu. Galvenais vilcējspēks toreiz bija Ilmārs Lakšs, kurš vēl tagad tur darbojas. Viņš bija tas, kurš pats taisīja laivas un izveidoja projektu mazo mikroklašu jahtām. Savulaik nopirku vienu laivu, kas bija tik pamatīgi sapuvusi, ka kluba biedri teica: ar tādu burāt ezerā nevar! Un kamēr biju jūrā, viņi manu laivu Jāņu ugunskurā nokurināja."

Kā dabūt regati uz Rīgu?

Deviņdesmito gadu pirmā puse iezīmējās ar daudzām jaunām iespējām cilvēkiem, kuri nupat vēl bija spiesti dzīvot aiz dzelzs priekškara. Šajā laikā Gunārs Šteinerts strādāja IMO un dzīvoja Londonā. "Tolaik mēs kontaktējāties ar starptautisko organizāciju "Sail Training", kas rīkoja "Cutty Sark" regates. Uz regates uzņemšanu varēja pieteikties pilsētas, un pieteicās arī Rīga, bet regates

UZZIŅAI

Usmas jahtklubs izveidots 1972. gada rudenī, kad Ilmārs Lakšs, Gunārs Šteinerts un Nikolajs Makarovs nolēma dibināt jahtklubu Usmas ezerā. Dibināšanas sapulce sanāca 1973. gada 24. februārī. Tika uzbūvētas pietātnes, jahtkluba ēka, dušas un labierīcības, kā arī uzstādīts stacionārs celtnis jahtu iecelšanai ūdenī un izcelšanai.

organizatori toreiz teica: ko tad Rīga var gribēt, ja jums nav nevienas jahtas? Kāpēc lai mēs brauktu uz Rīgu? Gādājiēt laivu! Un mums nekas cits neatlika, vajadzēja gādāt,” stāsta jahtas “Spaniel” īpašnieka Gunārs Šteinerts.

Gunāra Šteinerta labs draugs Uģis Kalmanis ķērās pie piemērotas jahtas meklēšanas. Jahta “Spaniel”, kas tagad ir pazīstama kā organizācijas “Sail Training International” rīkotās burinieku regates “The Tall Ships Races” aktīva dalībniece, būvēta 1979. gadā Ščecinā dalībai prestižajās solo sacīkstēs OSTAR pāri Atlantijai no Plimutas (Anglija) uz Ņūportu (ASV). Tolaik jahtu sauca “Spaniel II”, bet tās priekšgājēja bija 11,5 metrus garā jahta “Spaniel I”, ar kuru 1976. gadā OSTAR sacīkstēs viens no visu laiku labākajiem poļu burātājiem Kažimiržs ‘Kuba’ Javorskis (Kazimierz Jaworski) ieguva otro vietu savā klasē, bet kopvērtējumā finišēja trešajā vietā.

i UZZINAI

No 1973. līdz 2003. gadam burāšanas sacensības bija pazīstamas kā “The Cutty Sark Tall Ships Races”, ko sponsorēja “Cutty Sark” viskijs, bet kopš 2004. gada regates nosaukums ir “Tall Ships Races”. Rīgā šī regate iegriezās 2003. un 2013. gadā.

1981. gadā “Spaniel II” nopirka Latvijas Zinātņu akadēmija un deva tai vārdu “Spaniel”. Tolaik jahtu vadīja Latvijas slavenākais un profesionālākais jahtu kapteinis Egons Stieģelis, kurš organizēja jahtas pārbūvi, pārveidojot to lielākas apkalpes uzņemšanai un pielāgojot arī zinātniskajam darbam – jūras ūdeņu izpētei. Egona Stieģeļa vadīta, jahta veica daudzus sacīkšu braucienus un atpūtas burājumus, arī tam laikam nozīmīgus reisos uz Ziemeļjūru 1988. gadā un Vidusjūru 1989. gadā. 1997. gadā jahtu no Latvijas Zinātņu akadēmijas nopirka kapteinis Gunārs Šteinerts.

“Kad nopirku “Spanielu”, uz tā joprojām darbojās vecā komanda, turpinājās vecā kārtība, un viņi bija pārliecināti, ka nekas nemainīsies. Stingri uzstāju, ka būs tā, kā es teikšu! Vīri jauno kārtību nepieņēma, vecā komanda pašķīda, un mēs stāvējām problēmas priekšā – ir nepieciešama



jauna komanda. Tieši tas deva pirmo grūdienu un stimulu, lai ķertos pie jaunu burātāju apmācīšanas. Visa tā rezultātā ir izveidojies “Spaniel” klubs, un tagad “Spaniel” nav tikai viena jahta, tas ir klubs ar saviem biedriem, kuri vēlas piedalīties klubā dzīvē, maksā dalības maksu un uztur klubu. Tas ir klubs, kas pats sevi uztur un dod ļoti lielas iespējas saviem biedriem, piemēram, piedalīties tālajos reisos. Kopš 1997. gada jahta “Spaniel” ir “Sail Training” sistēmā un piedalās “Tall Ships Races” regatē, un tajā pašā laikā uztur arī “Spaniel” kluba sistēmu.”

Lai aktīvi piedalītos “The Cutty Sark Tall Ships Races 2003” organizēšanā Rīgā, 2003. gada janvārī tika dibināta Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA), kuras pirmais valdes priekšsēdētājs bija Uģis Kalmanis. Latvija gribēja iekļūt šajā sistēmā, un Uģis Kalmanis to arī panāca. Tieši pateicoties viņa neatlaidībai Rīga jau divas reizes piedzīvojis lielos buru svētkus (šī regate apmeklētāju skaita ziņā tiek uzskatīta par otru lielāko sporta notikumu aiz Olimpiskajām spēlēm). Protams, bija jāorganizē daudzas prezentācijas, jāver durvis un dažādas durvis, pa tām jāiet vēl un vēlreiz un visi jāpārlicina, tai skaitā arī Rīgas dome.

Visus šos gadus Gunārs Šteinerts ir LBMA valdes loceklis, ar pilnu jaudu iesaistās burāšanas mācību popularizēšanā, apmācības procesā, uzrunā jauniešus un aicina viņus piedalīties “The Tall Ships Races” regatēs.

Kura sistēma labāka? Par un pret

“Kopš 1997. gada mēs katru gadu komplektējam jaunu komandu. Šādā veidā “Spaniel” komandu esam pārvērtuši par klubu, un klubs ir pārveidojies par asociāciju. Viens no asociācijas darbības virzieniem ir atpūtas kuģu vadītāju kursu organizēšana, kas ir sertificēta CSDD. Sertificēšana notiek atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem par atpūtas kuģu sertifikāciju, kas šodien ir apmācības sistēmas pamats Latvijā. Un te nu mēs nonākam pie jautājuma par atpūtas kuģu vadītāju apmācības sistēmas pamatojumu. Likumā ir teikts, ka jāievēro starptautiskie likumi un Eiropas Komisijas rezolūcija Nr.40 “Par izklaides kuģu sertifikāciju”, uz kuras pamata tad mēs arī izveidojām apmācības programmu. Valsts pārvaldes principi nosaka, ka sabiedriskās organizācijas nevar veikt valsts uzraudzības funkcijas, tāpēc Latvijas Zēģelētāju savienība piedalās burātāju apmācības rezultātu novērtēšanā. Esmu ievēlēts par eksaminācijas komisijas priekšnieku, un galvenais princips, no kura neatkāpjos, ir kvalifikācijas prasību ievērošana.

Tagad notiek aktīvas diskusijas, reizēm pat strīdi par apmācības sistēmu, tātad iegūtās kvalifikācijas atbilstību Latvijas likumdošanai. Pamatā šīs diskusijas notiek ar burāšanas skolu “Nautica” un tās vadītāju Askoldu Hermani, kurš pieteica savu

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

kandidatūru kvalifikācijas komisijas locekļa amatam, bet neizturēja balsojumu un netika uzņemts kvalifikācijas komisijā. Galvenais pretarguments bija tas, ka viņš apmāca burātājus pēc citām sistēmām, par pamatu ņemot "International Yacht Training" programmas, kas patiesībā ir Kanādas sistēma. Mēs, vismaz lielākā daļa, kurus no dažādiem klubiem sertifikācijas komisijā deleģējuši Zēģelētāju savienība, veicam sertifikāciju atbilstoši Latvijas Ministru kabineta noteikumiem, tas ir, pēc Latvijas, nevis Kanādas sistēmas. Arī "Nautica" programmas ir sertificētas CSDD, bet mēs uzskatām, ka Latvijā tomēr ir jāpieturas pie vienotiem standartiem. Diskusijas turpinās, jo ne visi komisijas locekļi ir "pret", un ne visi ir "par", balsis sadalās apmēram uz pusēm. (Sarunā ar Askoldu Hermani lasāms viņa viedoklis par apmācības programmām – aut.)

"Spaniel" apmācības programma ir domāta tiem, kuri vēlas iegūt atpūtas kuģa vadītāja sertifikātu caur CSDD atbilstoši Latvijas prasībām. Mūsu kursi ir sertificēti, atkarībā no gada apmācām astoņus līdz divdesmit cilvēkus, un šogad tas ir jau piektais sasaukums. Ik pavasari "Spaniel" rīko sapulces, uz kurām tiek aicināti visi interesenti, un tās ir kā indikators, kas parāda – ir vai nav interese. Šopavasari interese bija laba, aptuveni trīsdesmit cilvēku atnāca, lai uzzinātu kaut ko par burāšanu, un tie pārsvarā bija jaunie cilvēki. Ko cilvēks plāno darīt pēc sertifikāta iegūšanas, tad jau ir katra personīga darīšana."

Cik ilgi turēsies "Spaniel"?

Sacensības ir un paliek sacensības. Tas ir ātrums, dažādas tehniskas ķibeles un viss cits, kas tomēr pamatīgi nodzen jahtu. Varētu domāt, vai nav mazliet žēl, ka privāta jahta tā tiek nodzīta.

"Nu jau divus gadus LBMA "Spanielu" ir paņēmusi bezmaksas nomā uz patapinājuma līguma pamata. Tas nozīmē, ka asociācija mēdžē, uztur un maksā visus jahtas izdevumus, līdz ar to uztur arī komandas. Man kā jahtas īpašniekam ir labāk, ka jahta tiek uzturēta un izmantota, bet pats varu piedalīties



burāšanā kā kapteinis, protams, ievērojot citu kapteiņu intereses. Jebkurš brauciens, īpaši sacensībās, kad gribas burāt ātrāk un tad pieforsē, pat neskatoties uz vējiem, lai panāktu pretinieku, jahtu nodzen, un to mēs arī jūtam, tāpēc arī ir jāatjauno buras, jāmaina kaut kādi gali, striķi un daudz kas cits, jo nekas jau nav mūžīgs. Apdrošinātājs saka, ka aprikojums jahtai ir jāmaina katrus desmit gadus, bet mēs to neesam darījuši jau trīsdesmit gadus. Šogad "Spanielu" remonts ilga, jo vēlējāmies pēc iespējas labāk to sagatavot sezonai, un vislielākās pūles prasīja korpuss. Ja tu man jautā, cik ilgi šī jahta vēl kalpos, tad varu teikt, ka tas tiešām ir kutelīgs jautājums," saka jahtas īpašnieks.

2017. gadā "Spaniel" piedalījās "Rendez Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta Kanādas 150. dzimšanas dienai. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no

1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojusi savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojusi Atlantijas okeānu. Bet kopš jahta piedalās "The Tall Ships Races" regatēs, tai ir gājis visai raibi: gan pūtuši skaudri vēji, gan burās nav bijuši ne mazākā vēja pūsma. Kapteinis Šteinerts atceras, kā 2012. gadā "Spaniel" saņēmusi tik pamatīgu nokdaunu, ka masts bijis līdz ūdenim. "Bija stiprs vējš, lieli viļņi, un viens no tiem kā deva pa apakšu, tā izsita stūres vīru ar visu piesprādzēto jostu pāri bortam. Laimīgā kārtā viņš tika atpakaļ, bet ar avārijas situācijām ir ļoti bīstami, tāpēc vislielākā uzmanība tiek veltīta kuģošanas drošībai. Kad laiva skrien uz priekšu pa vējam un nav lieli viļņi, tad jau tas ir tīrais kaifs. Pavisam cita situācija ir lietū, vējā un lielos viļņos, kad sāk pamatīgi kratīt. Tad ir jautājums, vai tu vari pārvarēt nelabumu un nākt uz klāja darīt, kas jādara. Un tā ir sevis pārvarēšana."

Vēl kapteinis Šteinerts klievē maldīgos priekšstatus par burāšanu kā miljonāru izpriecu. "Mēs jau visu laiku aicinām jauniešus, nāciet uz "Spaniel", samaksājiēt nelielu dalības maksu par katru reisa dienu un burājiēt. Vēl studentiem, kuri piedalās "The Tall Ships Races" regatē, ir iespēja pieteikties uz Omānas Sultanāta stipendiju, un 2019. gada regatē uz "Spaniel" būs trīs šādi stipendiāti. Tas, ko dara Omānas šeihi, ir tīrs mecenātisms. Viņi regatei piešķir miljonu, no kura katrs stipendiāts var pretendēt uz piecsimt eiro lielu summu."

"Spaniel" kluba biedri ir priecīgi saņākt kopā, jo viņus visus vieno aizraušānās ar burāšanu. Un nav svarīgi, vai radu rakstos tev ir slaveni burātāji, vai arī nekad iepriekš tev nav bijis nekāds sakars ar burāšanu. Kapteine Signe Andersone nāk no burātāju ģimenes, viņas tēvs uz "Spaniel" burājis vēl kopā ar Egonu Stieģeli, Ringla Roga nāk no Latgales, un viņai nav bijis nekāds sakars ar burāšanu, bet pamēģināja un iepatikās. Viņa smeļot saka, ka iesākumā bija āķis lūpā, pēc tam enkurs mugurā.■

Anita Freiberga

Burāšana – tā ir dzīve uz viļņa

Vilnis paceļ un atkal nolaiž, apkārt lēkā delfīni, citā reizē virs ūdens spoguļa parādās vaļa mugura. “Oho!” kāds saka. “Šito es redzu pirmo reizi mūžā!” Un tad saulriets, ko nemaz negribas ietērt vārdos. Debess saplūst ar jūru, un fonā skan latviešu mūzika. Askolds Hermanis saulrietā savu balsi mēģina saskaņot ar ģitāru, ko ceļojumos vienmēr ņem līdzi. “YouTube” ievietotās filmaņas ļauj ieskatīties burātāju ikdienā un liek domāt – vai arī tu pats tā gribētu mēnesi, divus vai trīs būt projām citā realitātē? Askolda Hermaņa darbs, aizraušanās, prieks un dzīvesveids ir burāšana, vēl arī muzicēšana, slēpošana, laivošana, fotografēšana un filozofēšana. Viņš ir uzņēmējs, jahtu kapteinis, burāšanas skolas “Nautica.lv” īpašnieks un dibinātājs. Starptautiska līmeņa burāšanas instruktors ar inženiera grādu mehānikā, studējis arī būvniecību un multimediju. Pašreiz studē uzņēmējdarbību.

“Neviens no mums nekad nevar zināt, kā un kas notiks. Manā gadījumā bija izplānotas inženierzinātņu studijas, bet iznāca, ka burāšana ievilkā sevi. Kā jau mēdz būt studiju laikā, bija švaki ar naudu, un tad kāds burātājs mani paņēma par kuģa puiku uz savas jahtas. Sākumā vajadzēja kaut ko piekrāsot, veikt vēl šādus tādus palīgdarbus, vēlāk varēju arī reāli paburāt, un par to vēl pa kādam divdesmitnieciņam samaksāja. No tādas darbošanās bija vairāki labumi: viens – tā bija iespēja nopelnīt, otrs – darbošanās uz jahtas pa īstam iepatīkās, un tagad tas ir mans dzīvesveids. Kad iznāk tālāk paburāt, reizēm pat nevaru saprast, kāpēc vispār ir vajadzīgs krasts. Vairākas reizes esamu apgājis apkārt Eiropai: tu redzi vienu valsti, otru, tās mainās, tad tu uzķer kādu ziņu no Latvijas un saproti, ka tas viss ir tā – kaut kur citur, uz mani it kā neattiecas,” par sevi un savu dzīvi uz jūras saka burāšanas skolas “Nautica” dibinātājs un valdes priekšsēdētājs Askolds Hermanis.

– Kā tad ar mājām un Latviju?

– Piesaista ģimene un cilvēki, bet ne jau ziņas par to, kurš tilts ir ciet, kurš valjā, īpaši jau, ja esi kaut kur tālu no Latvijas krastiem. Tad vairāk domā, kurā ostā būsīm šovakar, ko ēdisim, kurš mazgās traukus.

– Ir jābūt finansiālajam pamatam, lai dzīvotu, burātu un būtu projām no mājām.

– Kad pirms nepilniem divdesmit gadiem biju apguvis burāšanas



prasmes kursus Latvijā, radās doma paskatīties, kā burāšanas pamatus māca citviet pasaulē. Sanāca, ka mani ceļi aizveda uz Libānu un Turciju, kur tajā laikā bija aizkuģojuši Kanādas burāšanas instruktori. Viņi mūs arī skoloja, tur izgāju pamatīgu instruktoru skolu, kur man mācīja, kā vajag mācīt, un parādīja, kā pasaulē viss notiek. Kanādā šī apmācības sistēma par paraugu ņēmusi Anglijas burāšanas sistēmu, tā ir ar ļoti senām tradīcijām, kas veidojušās vairāk nekā trīs simt gadu laikā, un tā lielu uzsvaru liek uz praksi, kuras pamatā, protams, ir teorētisko zināšanu bāze. Arī teorija ir balstīta pamatā uz tām zināšanām, kurām varētu būt reāls pielietojums praksē.

Piemēram, kaut vai sataisīt iepirkumu sarakstu, ja ejam uz nedēļu jūrā. Pirmajā brīdī varētu domāt, tas taču tik elementāri, bet, kad nākas to praktiski darīt, tad tā nemaz nav. Ja visu neesi paredzējis, jūrā vari attapties, ka palicis tikai viens makarons, un tajā brīdī pilnīgi nevienam nepietrūks Bernulli vienādojuma, kas Latvijā, kursus beidzot, tiek prasīts. Tas būtu līdzīgi tam, ka, mācoties braukt ar mašīnu, vajadzētu apgūt sajūga berzes formulu. Latvijas sistēma paredz ļoti smagnējas teorētiskās mācības, kas reālajā kuģošanā nemaz nav nepieciešamas. Redzētais un piedzīvotais iedvesmoja, sapratu, ka šī ir forša niša, un 2008. gadā

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

nodibināju savu burāšanas skolu SIA "Nautica" – www.nautica.lv.

Kad vērs vajā dzelzs priekšgars, cilvēki gribēja iegūt jahtu vadītāju tiesības, lai varētu apskatīt pasauli, un tam bija vajadzīgs papīrs. Tie, kam bija kaut kādas iemaņas burāšanā, mazliet pamācījās teoriju, kas bija vairāk, nekā vajadzētu, un izgāja praktiskās nodarbības, kas varbūt bija mazāk, nekā būtu vajadzējis, un papīrs bija rokā. Pēdējā laikā situācija Latvijā ar atpūtas kuģu vadītāju sertifikāciju ir mainījusies un sistēma sakārtojusies, bet vēl 2008. gadā Latvijā izsniedza jahtu vadītāju tiesības, kas būtībā bija "Rimi" kartes statusā, ne starptautiski atzītas, ne derīgas, jo kursos faktiski nemaz nemācīja burāt.

– Kapteinis Gunārs Šteinerts teica, ka jūsu starpā notiek spēcīgas diskusijas, jo mācību programma "Nautica" burāšanas skolā atšķiras no Latvijas Ministru kabineta apstiprinātās mācību programmas.

– Tas ir atšķirīgs redzējums par svarīgāko, un tā ir akcentu likšana. Savulaik, kad Latvijā biju pabeidzis kursus, es nepratu pietauvoties, jo tie jahtu īpašnieki, kuri mani ņēma par kuģa puiku, pietauvošanos veica paši. Es varēju izlēkt un piesiet, paraut un pastūrēt, tikai ne pietauvoties. Kas gan tā par mācību sistēmu, ka teorētiski tu zini visu, bet praktiski to nespēj lietot, jo trūkst vajadzīgo iemaņu! Tu gribētu ar jahtu pārvizināt draugus, bet netiec laukā no ostas, jo neproti attauvoties, kur nu vēl pietauvoties atpakaļ. Tieši tas arī savulaik bija pamats idejai taisīt augšā savu skolu. Jo vairāk nācās reāli saskarties ar burāšanu pasaulē, jo vairāk pārliecinājos, ka daudzas lietas tur notiek savādāk. Mēs tolaik jahtas sējām tā, lai tās praktiski karātos uz piestātnes ar galiem, kas novilkti kā stīgas, turpretī ārzemēs, kā ievēroju, laivu necenšas pakārt pie piestātnes, bet piesien, lai tā brīvi plūncājas savā nodabā. Tās bija tādas nianse, kas šodien liekas pašsaprotamas. Dzels priekšgars un padomju laiki turēja izolācijā no pārējās civilizētās pasaules. Tagad, lai arī apmācības sistēma Latvijā mainās, daudzas lietas joprojām šķiet



neloģiskas. Ārzemēs praktiskās nodarbības notiek uz tādām laivām, ar kurām kaut kur var arī aizbraukt, bet pie mums eksāmenus vēl arvien bieži kārtu uz tādām, kurām nav pat motora. Latvijas Zēģelētāju savienība attīstās, un lietas iet uz labo pusi. Tagad Latvijā iegūtās tiesības ir starptautiski atzītas, un tas ir ļoti forši, bet pirms desmit gadiem, kad es uzsāku šo biznesu, tās bija pilnīgas šausmas.

– Vai uzskatāt, ka esat konkurenti Latvijas Zēģelētāju savienībai?

– Īsti nē. "International Yacht Training" sertifikātu atzīst visvairāk

valstu un organizāciju pasaulē, tai ir partnerskolas vairāk nekā trīsdesmit pasaules valstīs, tāpēc esmu pilnīgi drošs, ka šī apmācību programma ir laba. Plānoju arī ciešāk sadarboties ar Latvijas Zēģelētāju savienību, jo tagad tās sistēma ir gandrīz loģiska, kāda tā diemžēl daudzus gadus nebija. Tomēr joprojām esmu pārliecināts, ka apmācību procesā lielāku uzsvaru vajadzētu likt uz praktiskajām mācībām, nevis nevajadzīgu teoriju. Tomēr var jau saprast šādas sistēmas pamatojumu, jo teoriju stāstīt ir daudz vieglāk, nekā sapirkt laivas, lai varētu darboties.

– Kā jūsu burāšanas skola organizē praktiskās mācības?

– Praktiskajām mācībām domāta burāšanas skolas jahta "Lateko", kas gan nav būvēta kā mācību jahta, bet šim nolūkam nopietni tiek izmantota. Pēc teorētiskajām nodarbībām piecas dienas notiek burāšanas un kuģošanas nodarbības, tad uz vienu nedēļu ejam, piemēram, uz Roņu salu, Sāremā, varbūt arī Gotlandi, vārdu sakot, kurā virzienā pūš vējš, un visbeidzot ir parkošanās apgūšana: pieiet, atiet no piestātnes, un tā līdz nelabai dūšai un spēku izsīkumam.

– Parkoties skaitās visgrūtāk?

– Jā, un tāpēc to liek pašu pēdējo. Ir cilvēki, kuri ātri apgūst parkošanās prasmi, bet citi to nespēj apgūt nekad, taču bez tās iztikt nevar, jo ko gan tu darīsi, ja, teiksim, Vidusjūrā iznomāsi jahtu, bet nemācēsi



tauvoties, un tur jau atkal tas piesauktais Bernulli vienādojums nekādi nepalīdzēs.

Jahta nav tikai viena cilvēka transportlīdzeklis

– Skatoties uz daudzajām lielākām un mazākām jahtām kaut vai tepat Ķīpsalā, sporta burāšanas centra jahtklubā, šķiet, ka laiki mainās un arī Latvijā jahtu kļūst arvien vairāk, bet visā visumā joprojām valda uzskats, ka tas ir kaut kas ekskluzīvs, no sērijas “oligarhi un viņiem pietuvinātie”.

– Tas ir maldīgs priekšstats. Diezin kāpēc cilvēki domā, ka ar burāšanu var nodarboties tikai tad, ja tev ir pašam sava jahta. Īstenībā tā nav! Piemēram, uz manas jahtas ir desmit vietu, no kurām gan divas ir atvēlētas noliktavai, tāgad astoņi cilvēki var doties ceļojumā ar šo jahtu, un vienam no šiem astoņiem tā varētu piederēt. Man kā jahtas īpašniekam ir svarīgi, lai tie septiņi, kas kopā dodas ceļā, būtu laba kompānija, lai kopā interesanti varētu pavadīt laiku

un, protams, arī dalīt izmaksas, tā ir stāvēšanas maksa ostā – trīsdesmit, piecdesmit vai simt septiņdesmit eiro, kā kurā. Rēķinājām, ka ēšana dienā izmaksā aptuveni desmit eiro, un restorāni arī nav katru dienu. Ja izmaksas sadala uz galviņām, tad nemaz tik dārgi neiznāk. Burāšanas izdevumi ir salīdzināmi ar slēpošanas izmaksām. Tīri tehniski ar laivu (tā Askolds saka par savu visai solīdā izmēra jahtu) galā varētu tikt divi trīs cilvēki, bet, dodoties tālākos ceļos, līdzbraucēji parasti mainās. Jahta taču nav viena cilvēka transportlīdzeklis.

Kādu laiku mācīju burāt Vidusjūrā, kur pārsvarā bija krievu publika ar savu mentalitāti, tur viss bija pilnīgi savādāk, sava specifika. Latvijā mācīties burāt pamatā nāk latviešu publika. Protams, gribētos, lai Latvijā attīstās burāšana, jo mums ir visi priekšnosacījumi, lai tā būtu. Varu teikt, ka interese par burāšanu ir kļuvusi lielāka, arī mazās laivas vairojas.

– Visticamāk, ka veci stereotipi joprojām cilvēkam neļauj atbrīvoties. Varbūt mums šajā ziņā

pietrūkst tradīciju, varbūt esam pārāk piezemēti, bet varbūt dzīvojam vecu stereotipu varā?

– Ja mēs tās senās tradīcijas paceltu augšā, tad viss būtu kārtībā, bet mūs joprojām saista mazvērtības kompleksi – ko tad es, es jau neko! Barselonā ostā stāvējām blakus ar vienu šveicieti, kurš pats savā pagalmā no bleķa bija uzmetinājis jahtu. Tā nebija nekāda foršā un skaistā, bet viņš to bija sameistarojis un kopā ar sievu tagad kuģo. Vēl kāds matemātikas profesors bija izdomājis, kā optimizēt degvielas patēriņu, pārdevis patentu un par patenta naudu nopircis laivu un arī kuģo. Pasaulē ir daudzi, kas nav bagāti, bet vienkārši domā savādāk. Interneta vietnes ir pilnas ar komandu meklētājiem. Vispopulārākais variants, teiksim, ir tāds, ka divi pensionāri vēlas doties pāri okeānam un meklē komandu, tāpēc aicina gribētājus ar noteikumu, ka vienīgais, kas pašiem jānopērk, ir biļete turp un atpakaļ. Daudzviet pasaulē cilvēki dzīvo uz jahtas un nemaz nevēlas mainīt šo dzīves veidu.

►►► 22. lpp.

►►► 21. lpp.

Ja mēs pamēģinātu lauzt veco stereotipu mūrus, mēs ļoti daudzās jomās sasniegtu labus rezultātus.

– Uzburiet ainiņu – kas un kā notiek uz jahtas ceļojuma laikā. Jūs esat astoņi cilvēki, kas tālāk?

– Patiesībā ne jau vienmēr esam astoņi, reizēm esam divi vai trīs. Bet parasti kādi divi stūrē, pat ne stūrē, bet seko jahtas kustībai, jo stūrē autopilots. Vienam no viņiem vajadzētu būt ar jahtas vadītāja zināšanām. Pārējie dara, ko grib: gatavo ēst, lasa, piemēram, Jūrnieceības gada grāmatu, arī visi vecie žurnāli brauciena laikā tiek kārtīgi izstudēti. Kāds uzspēlē zolīti, kāds pasēž kompānijā, bet vēl kāds vienkārši paguļ.

Foršākais stāsts ir tas, ka šāda ceļošana neapgrūtina cilvēku. Jahtklubi parasti ir pilsētas centrā. Tu pietāji kādā no ostām, paņem tukšu mugursomu, jaciņu un iešļūcenēs dodies iepazīt pilsētu. Nekādu apgrūtinājumu. Atpakaļ nākot mugursoma parasti nav pilna ar suvenīriem, bet gan ar kaut ko ēdamu un kaut ko garšīgu.

– Izklausās, ka viss notiek tā relaksēti, vēsā mierā, bet kaut kādai disciplīnai un noteikumiem taču ir jābūt.

– Ir kuģa žurnāls, kurā ierakstīts, ko nevajadzētu darīt. Parasti tā ir iepriekšējā pieredze, kas liek no vienas vai otras darbības uzmanīties. Mūsu komandā ir viens karakuģa kapteinis, kurš joprojām ir aktīvajā dienestā, un viņš mēģina uz jahtas ieviest dažas lietas un kārtību no lielās flotes. Es atkal mēģinu turēt to otru kursu – šito jau tik traki nevajadzētu. Tā mēs mēģinām atrast vidusceļu, un beigu beigās tas vidusceļš ļoti labi strādā. Tās lietas, kas attiecas uz navigāciju, tur ir pilnīgi skaidrs – visam jānotiek atbilstoši drošības prasībām, savukārt, kad ir brīvais laiks, tad nekāda īpaša disciplīna nav vajadzīga, bet jārēķinās, ka jahtas tāpat tiek pārbaudītas. Te pat Daugavā ir ostas policija, valsts policija, pašvaldības policija un robežsardze. Jūrā krasta apsardze un robežsardze, kas pamatā skatās, lai nebūtu lietots alkohols, ir jāpūš arī trubiņā. Pēdējos gados jahtotāju sabiedrībā dzeršanas lietas vairs nav aktuālas. Ja vēl pirms gadiem



piecpadsmit bez dzeršanas nebija iedomājama kuģošana, acu gaišumam vajadzēja ieņemt, tad tagad situācija ir mainījusies, jo pati burāšana jau ir kaifs, kāpēc to vajadzētu sabojāt. Otra lieta, ko attiecīgie dienesti pārbauda, ir glābšanas plusti, vestes, raķetes – tās lietas, kas tiek prasītas no kuģošanas drošības viedokļa. Patiesībā jau, izejot apskati, tam visam uz kuģa ir jābūt, tāpēc kuģojot par pārbaudēm var neuztraukties.

Arī paši cenšamies ievērot iekšējās kārtības noteikumus, jūrā cenšamies ievērot sauso likumu, jo pašiem nav interesanti, ja kāds ir dārzenis. Kad stāvam ostā, tad iedzeram kādu aligu.

– Jūrā noteikti ir svarīgi, lai uz jahtas būtu labs mikroklimats.

– Ir svarīgi, lai tie, kas kopā dodas jūrā, varētu saprasties, lai būtu sadarbība, ja kas, tad vismaz lai māk paklusēt. Katru gadu komanda aug, tā mainās, veidojas klubiņš, kas kopā vēlas ceļot un kopā arī sedz izdevumus, tāda kā pašfinansēšanās. Klubiņš – tā patiešām ir ļoti laba un interesanta lieta, sava brandža, cilvēki, ar kuriem kopā ir interesanti. Te varam būt kopā ar savām ģimenēm un kopā plānot ceļojumus. Gadā pietiek ar vienu mēnesi, ja esi krustām šķērsām izkuģojis, tad atgriežoties krastā galva ir iztīrīta un tā pa īstam ne ar vienu nevari

sakašķēties. Kāds ir uztraucies, kaut ko mēģina pierādīt, bet tu mierīgi skaties un smaidi. Manuprāt, tieši aktīva burāšana ir labākais veids, kā izmantot savu atvaļinājumu, jo sakārtojas nervu sistēma un lieliski izvēdinās galva. Tāpēc jau arī pasaulē tik daudzi nodarbojas ar burāšanu, lai atslēgtos no krasta problēmām un savādāk paskatītos uz visu notiekošo.

2018. gadā burāšanas skola "Nautica" iestājās Latvijas Jūrnieceības savienībā. Askolds Hermanis ir pārliecināts, ka Zēģelētāju savienība nav darījusi pietiekami daudz, lai popularizētu burāšanu, kaut tai būtu vajadzējais to darīt. "Tā vien šķiet, ka, prasot bezjēdzīgas lietas topošajiem burātājiem, Zēģelētāju savienība dara visu, lai būtu iespējami mazāk cilvēku, kas ar šo lietu vēlētos nodarboties," savu viedokli pauž Askolds Hermanis. "Daudz labā patiešām dara "Spaniel" klubs, tāpat jahtklubs "Auda", arī citi aktivizējas, bet tas viss notiek, katram pa sevi kaut ko darot. Nav tādas kopīgas idejas, nekas nenotiek centralizēti, katrs rušinas savā piemājas dārziņā. Tāpēc ir nepieciešama kāda autoritāte, caur kuru var paust viedokļus un nākt ar saviem ierosinājumiem. Zēģelētāju savienība atkrīt, un Jūrnieceības savienība paliek kā profesionālās piederības organizācija."■

Anita Freiberga

Pats savu ambīciju un sapņu realizētājs

Pirms četriem gadiem 29. jūnijā notika Rīgas sporta burāšanas centra atklāšanas pasākums. “Mēs esam jaunākais un, iespējams, lielākais jahtklubs pēc ūdens transporta līdzekļu un izrotējušo jahtu skaita,” saka Rīgas sporta burāšanas centra dibinātājs un vadītājs, burātāju komandas “Latvian Sailing Team” izveidotājs Andrejs Buls. Un piebilst, ka statistikai šosezon mēģinās veikt precīzāku uzskaiti.

Andrejs burāt sācis jau bērnībā Lielupes jahtklubā pie trenera Rūdolfa Vikmaņa ar “Optimist” klases laivu. Viņš ir desmitkārtējs Latvijas čempions dažādās laivu klasēs, iegūti arī citi apbalvojumi. Andrejs ir Latvijas Jūras akadēmijas absolvents, kurš jūras virsnieka karjeru sāka uz arābu kompānijai piederoša ķīmijas tankkuģa, kursējot līnijā Persijas līcis – Austrumi: Ķīna, Japāna, Koreja. Un tad vienā brīdī sev jautājis: “Ko es šeit daru?” Viņa mākslinieciskā un nepieradināmā daba rāvusies brīvībā, bet kuģis ir kā peldošs cietums.

“Sākot šo biznesu, nedomāju, ka gūšu lielu peļņu. Tas ir vairāk hobijs biznesa, kur es ieguldu savu enerģiju un mīlestību pret sportu,” saka Andrejs. Šoreiz saruna ar pasaules klases burātāju Andreju Bulu nebūs par jūras ceļiem, bet par dzīvi krastā.

– Te, Ķīpsalas galā, jūsu jahtklubā ir daudz jahtu. Pēc kāda principa tās šurp nāk?

– Pats galvenais mūsu princips ir kārtīga jahtkluba dzīve un atmosfēra. Tas arī ir galvenais moto un princips, pēc kura mēs izvēlamies klientu un arī klients izvēlas mūs, jo mēģinām radīt atmosfēru, piedrības sajūtu klubam un lepnumu sacensībās šo klubu pārstāvēt. Tomēr gaidīti pie mums ir jebkuri ūdens transporta līdzekļi, kas vēlas stāvēt Rīgas centrā gan krastā, gan ūdenī, gan ziemā, gan vasarā. Te vieta ir visiem: jahtām, motorlaivām, švertlaivām. Mums ir arī akadēmiskās tautas airēšanas laivas, mazie *optimisti*. Sadarbojamies ar Latvijas Sporta burāšanas akadēmiju, tāpēc *optimisti* pie mums trenējas pavasaros un rudenī, bet vasarā Ķīsezerā. Jau no pagājušā gada te ir arī zvejniņu laivas, tāpēc visi, kas interesējas par makšķerēšanu Rīgā, droši var nākt pie mums, jo zvejas laivas ir aprīkotas ar visu nepieciešamo,



tāpat uzbūvējām slipu, lai tās var ērti nolaist ūdenī. Mūsu jahtklubā iegriežas upju kuģi, cilvēki te svin kāzas, un mākslinieki šeit ir noskatījuši vietu saviem plenēriem. Viss notiek. Bet, pats galvenais, kas man ir svarīgi, radīt *filingu*, lai cilvēkiem šeit gribētos atbraukt un pavadīt laiku, dzīvot šeit dzīvi. Esmu pilnīgi pārliecināts, jo vairāk būs redzams, ka uz ūdens notiek aktivitātes, jo vairāk cilvēku, tai skaitā arī jaunieši, pārvērtēs savu attieksmi pret aktivitātēm uz ūdens. Cilvēkiem taču patīk vērot dažādus procesus, kuģu kustību, baltas buras Daugavā, un vispār jau osta pilsētai piešķir savu šarmu un odziņu. Piedevām pienācis laiks apzināties, ka arī Daugava ir Rīgas teritorija kā jebkura cita vieta, tāpēc visā pilnībā vajadzētu izmantot tās iespējas, ko sniedz būšana tik vienreizīgā vietā.

– Kā jums šķiet, vai Rīgas vadība to apzinās un veido pilsētas attīstības stratēģiju, paturot prātā tās iespējas, ko dod ūdens teritorija? Varbūt šīs vietas labākai attīstībai ir iespējams piesaistīt Eiropas finansējumu?

– Tas ir traks jautājums, jo līdz šim viss paveiktais balstās tikai uz mūsu pašu finansējumu, bet mēs, protams, vēlamies situāciju mainīt. Vispirms jau es nekādi nespēju izprast Eiropas politiku. Rīgai kā lielam centram iegūt finansējumu jahtu ostu attīstībai ir praktiski neiespējami, tāpēc ka Eiropas nauda vispirms jau tiek novirzīta attālākiem reģioniem. Daudzkārt esmu mēģinājis Rīgas domē runāt par finansējumu, bet viss velti. Nevienam reāli domājošam cilvēkam nevar saprast, kā tas var būt, jo te

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

taču ir ielikts stabils pamats tālākai attīstībai. Mēs gribētu šeit uzbūvēt jahtklubu, kas, no vienas puses, protams, ir miljonu projekts, bet tai pašā laikā arī stratēģisks objekts pilsētai. Ir apsveicami, ka Engure, Usma, Pāvilosta un vēl citas ostas iegūst Eiropas finansējumu, par to nav runa, bet ir neatbildēts jautājums, kāpēc mēs saviem projektiem nevaram piesaistīt Eiropas naudu. Rīga tikai atbild, ka naudas nav, bet kur tad tā nauda paliek?! Kad runāju par šo tematu, *uzvelkos*, jo mierīgi diskutēt par to nespēju. Varu tikai uzdot retorisku jautājumu: kas tad izmanto šo publisko telpu? Vai tad es vienīgais, vai arī visi tie, kas vēlas aktīvi pavadīt laiku uz ūdens un sportot? Ja kāds iedomājas, ka jahtklubs ienes kādu peļņu, tad viņš gauži maldās, jo ar naudu ir ļoti sarežģīti.

– Bet “Interreg” projekts taču ir domāts tieši jahtu ostu attīstībai.

– Tā tam vajadzētu būt. Pēc kāda laika noteikti tiks izsludināta “Interreg” projekta otrā kārtā, kam jau tagad vajadzētu sagatavoties un rakstīt projektu, bet neviens nevar pateikt, kad otrā kārtā tiks izsludināta, kas varēs uz šo finansējumu pretendēt un kas lems par šīs naudas piešķiršanu. Visticamāk, visu izlems kādu četru cilvēku komisija, mistiskas personas, kuras neviens nepazīst un kuras par burāšanu vispār neko nav dzirdējušas un nesaprot. Ir sajūta, ka mūsu valstī nauda tiek dota kaut kādiem stulbiem projektiem, no kuriem ir iespējams saņemt tā saukto *otkatu*. Es ar savu jahtklubu neesmu interesants, jo šeit pilnīgi visa nauda līdz pēdējam centam tiek ieguldīta jahtklubā, tā infrastruktūras uzlabošanā. Es varu atskaitīties par katru skrūvīti, kas šeit ir ieskrūvēta, jo esmu pārliecināts, ka tikai tā viss var attīstīties. Alkatība un personīgā labuma meklēšana mūsu valstī ir novedusi līdz kliķim, un Rīga ir novesta līdz galējai robežai. Bet ne jau visi Latvijā ir pārvērtušies par parazītiem, ir cilvēki, kuri vēlas darīt labas lietas.

– Jūs droši vien domājat par tiem mecenātiem, kuri savu naudu iegulda dažādos projektos.

– Arī šajā ziņā valsts Finanšu ministrijas personā ir izdarījusi lāča



pakalpojumu. Uzņēmēji, kuri būtu gatavi daļu peļņas ziedot dažādām derīgām aktivitātēm un projektiem, vairs nav ieinteresēti to darīt, jo neņem peļņas nodokļa atvieglojumu. Zagļi, protams, ir jāķer, bet visus pār vienu kārti mest nevajadzētu. Varbūt ir pienācis laiks plašāk paskatīties uz lietām? Rīga tik milzīgu akcentu liek, piemēram, uz Rīgas maratonu, bet varbūt ir pienācis laiks arī uz ūdens sarīkot normālas sacensības? Diemžēl pagaidām šādas lietas Rīgai nešķiet interesantas.

– Bet 2018. gadā taču jums jau izdevās noorganizēt vērienīgāko pasākums sporta burāšanā Latvijā pēdējo 30 gadu laikā – “Platu 25” klases pasaules čempionātu, kurā piedalījās 37 komandas no deviņām valstīm.

– Ja mēs nebūtu tik mērķtiecīgi rīkojušies un tik neatlaidīgi strādājuši, lielās pasaules meistarsacīkstes šeit nenotiktu. Čempionātu sākām organizēt jau divus gadus iepriekš. Iesākumā Rīgas dome izrādīja ieinteresētību, bet pēc tam interese kopā ar finansējumu pazuda. Varējām, protams, atnest ar roku un sacensību organizēšanu atdot Klaipēdai, kas arī rosījās, lai šo pasākumu ievilktu savā ostā. Braucot uz čempionāta organizēšanas sapulci Sicīlijā, mani pārņēma *skrobe* – nē, mēs čempionātu Klaipēdai neatdosim! Rīkosim paši – te, Rīgā! Čempionāts tiešām izdevās,

sponsori atbalstīja un arī valsts piešķīra līdzfinansējumu. Pasaules čempionāta organizēšanas mērķis bija parādīt, ka Latvijā burāšanas sports attīstās, tiek popularizēts un piesaista bērnus un jauniešus olimpiskajai burāšanai. Pēc pasākuma saņēmām gada notikuma balvu, un mūs abus ar sievu apbalvoja kā gada komandu, ko parasti gan piešķir par panākumiem sacensībās. Par paveikto biju patiešām gandarīts, lai gan tai pašā laikā biju arī pilnīgi izdedzis. Čempionātu sarīkojām augstākajā līmenī, nevis izvilkām kā nabadzības apliecību. Tiklīdz cilvēki redz, ka tu centies nevis izgrozīties, bet tiešām ar pilnu atdevi ko dari, daudzi ir gatavi pieslēgties un nesavtīgi palīdzēt, kaut vai telti uzlikt vai zālīti nopļaut. Un viss notiek.

– Un tad tas patiešām jau ir klubs.

– Tieši tā! Veidojas tāds enerģētiskais lādiņš, godīgi sakot, tas attiecas pilnīgi uz visu. Svarīgi radīt atmosfēru. Latvijā jahtklubu attīstība notiek ar kādu desmit piecpadsmit gadu novēlošanas, kas gan kosmosa izteiksmē nav pilnīgi nekas.

Par nākotni domājot

Pagaidām vēl Ķīpsalā ir nesakārtots zemes jautājums, te ir gan valsts, gan pašvaldības zeme, savukārt Rīgas sporta burāšanas centrs vēlas loģiski turpināt attīstīties un izrāda

vēlmi apsaimniekot valsts īpašumā esošo zemi, un ar šo jautājumu jau ir vēršusies pie valsts. Andrejs ir pārliecināts, ka Rīgas sporta burāšanas centrs pilnībā atbilst visām prasībām, tai skaitā Rīgas attīstības plānam līdz 2030. gadam, kas paredz Ķīpsalas ziemeļu gala attīstību. Ļoti iespējams, ka, pateicoties tieši šim apstāklim, Rīgas sporta burāšanas centrs varētu pretendēt uz Eiropas fondu līdzfinansējumu jahtkluba tālākai attīstībai. Pašlaik nesakārtoto zemes jautājumu dēļ ne visur Ķīpsalā ir piekļuve Daugavai, bet būtu tikai loģiski, ja no Vanšu tilta līdz pat pašam Ķīpsalas galam būtu gājēju promenāde. Kā vienu no nākotnes iecerēm Andrejs min arī augstskolu airēšanas sacensības Daugavā. Tādas rīko daudzviet pasaulē, tās ir ļoti populāras un pie-saista cilvēku interesi. Šajā virzienā jau sperts pirmais solis – Rīgas sporta burāšanas centrs ir parakstījis sadarbības līgumu ar Latvijas Jūras akadēmiju, kas paredz, ka studenti šeit varēs iziet burāšanas praksi un trenēties akadēmiskajā tautas airēšanā. Abi bijušie Jūras akadēmijas absolventi – LJA rektore Kristīne Carjova un Rīgas sporta burāšanas centra vadītājs Andrejs Buls ir atraduši kopīgu valodu, jo viņiem nav vienaldzīga Latvijas kā jūras valsts nākotne.

Visu, kas burāšanas centrā redzams, Andrejs ir radījis pats savām rokām. Kad sarunāju interviju žurnālam un jautāju, kad un kur viņu varētu satikt, Andrejs teica – protams, jahtklubā, viņš te faktiski esot visu laiku. Viņam te svarīgs ir itin viss: gan puķu podi, gan puķes podos, gan atpūtas dīvāniņi, gan grils, ja kādam ir vēlme kaut ko uzgrīlēt. Andrejam ir svarīgi, lai cilvēks piet justos kā savējais. "Reizēm man pieslēdzas palīgi. Dažreiz esmu nikns uz politiķiem, dusmojos uz tiem, kuri zog savā mājā. Un nevaru ciest, ka mums mēģina iestāstīt, ka latviešiem jau nekas nesanāk, ka esam tāda maza un nevarīga tauta. Tā ir tukša muldēšana! Es sevi neuzskatu par nevarošu, kur nu vēl par neveiksminieku. Daudzi domā, ka šo to varētu izdarīt lētāk, bet es uzskatu, ka savā saimniecībā ir jāinvestē, jo man gribas, lai te viss ir augstākajā līmenī!" ■

Anita Freiberga

Jūras skaistuma savaldzinātās...

Kurš no mums gan bērnībā nav sapņojis par tālām, nezinām un pat eksotiskām zemēm! Daudzi ir devušies pasaules apceļojumā ar jahtu "Dunkans", meklējot kapteini Grantu lieliskā rakstnieka Žila Verna pavadībā. Daudzi ir dzīvojuši uz neapdzīvotas salas kopā ar Robinsonu Krūzo un Piektdieni. Arī sapņojuši par vēja dziesmām Kristofora Kolumba, Magelāna, Vasko de Gamas un citu dižu jūras braucēju kuģu burās. Pieaugot, esam priecājušies par Džeka Londona dienvidjūru stāstiem, dižā Hemingveja zveju Golfa straumes ūdeņos un Žaka Iva Kusto vai Tūra Heijerdāla zinātniskajiem pētījumiem un iniciētajiem jūras braucieniem pasaules jūrās un okeānos. Taču tas viss notika šķietami citā pasaulē, no kuras mūs kādreiz šķīra dzelzs priekšsargs un Berlīnes mūris.

Bet tad nāca lielo pārmaiņu vēji, mūri un priekšdari bruka un gaisa, mūsu karogs atkal plīvoja kuģu mastos visās pasaules jūrās un okeānos. Un dzīvi vēl bija tie vecie vīri, kas savā jaunībā bija jautuši zēģelnieku mastu un buru radīto jūras mūžīgo valdzinājumu, no kura nebija vairs iespējams atteikties. Mūsu jaunie un esošie burātāji ar savām jahtām piedalījās Kolumba regatē un vēl daudzos citos slavenos pasaules klases burāšanas pasākumos. Katamarāns "Kaupo" un jahta "Milda" apliecināja, ka mūsu burātāji atkal ir gatavi doties kaut vai uz Tobāgo un Gambiju gluži kā senlaikos. Vai pat vēl krietni tālāk.

21. gadsimts atnāca ar daudzām agrāk mums nezināmām lietām un globāliem pārmaiņu griežiem. Tagad ikvienam no mums ir brīvi pieejama satelītnavigācija, ik mirkli varam salīdzināt dažādu avotu sniegtās laika ziņas un vēl daudz ko citu savā kabatas viedtālrunī. Pasaule ir mainījusies negaidīti ātri. Tagad mēs dzīvojam pasaulē, par kuru zinātniski fantastisko romānu autori rakstīja pirms 50–70 gadiem. Un mēs pavisam noteikti vairs nedomājam, ka

sieviete ir nevēlama būtne uz kuģa, gluži pretēji! Meitenes mūsdienās mūsu jūrnieceības augstskolā un pārliecinoši dodas mācību praksē Latvijā un ārpus tās. Jūrnieceība šobrīd ir atvērta ikvienam, un tāpēc nav nekāds pārskaņojums, ka dāmas pavisam droši kāpj uz jahtu klājiem, veido savas komandas un veiksmīgi piedalās burāšanas sacensībās. Par to šoreiz arī mūsu stāsts – par burātājām Ievu Kaļķi un Kristīni Kansku.

Sapņi, kas piepildās

"Viss sākās ģimenē. Manam tēvam bija sapnis burāt ar savu jahtu. Viņš gan dzīvoja patālu no jūras – Krimuldā, tomēr jūra vilināja. Bija laivošana pa Gauju un citām Latvijas upēm kopā ar draugiem, tomēr gribējās kaut ko lielāku un tālāku! Viņam ūdeņi ļoti patika, un viņš uzbūvēja pats savu jahtu, ielaida to ūdenī, un tā mūsu ģimeniskie jūras braucieni sākās. Kaut arī agrāk neko tādu nebijām darījuši... Tie pamatā bija brīvdienas braucieni, un mēs apceļojām Baltijas jūru. Bijām Igaunijā, Somijā, Zviedrijā, ceļojām uz Ālandu salām. Vēlāk uzzināju, ka tētis jau astoņu

►►► 26. lpp.

►►► 25. lpp.

gadu vecumā bija sapņojis par savu jahtu, bet pārējie sētas draugi bija par to uzjautrinājušies – nu kāda tev jahta! Bet jahtu viņš tomēr izbūvēja, nosauca to par "Klaidoni", un ar to es ieguvu pirmo burāšanas pieredzi. Viss sākās apmēram deviņdesmito gadu vidū. Toreiz man bija kādi 10 gadi." Tā Ieva Kalke sāk savu stāstu, turot rokā tasīti ar karstu zaļo tēju. Ievas tēvs Aldis Kalķis, starp citu, savulaik piedalījās slavenajā jahtas "Milda" braucienā apkārt pasaulei. Ieva atceras, ka viņas pirmie burājumi notikuši desmit vienpadsmit gadu vecumā, un viņai ļoti patīcis, kā jahta traucas pa viļņiem. Viss būtu bijis gana labi, ja vien ne jūras slimība. Reiz viņi braukuši mājās no Igaunijas, bijis slikts laiks, nācies visu laiku iet pret vēju, un viļņi bijuši lieli. Kājītē no šūpošanās grāmatas lidojušas no plauktiem, tāpat viss pārējais... Beidzot sasnieguši Salacgrīvu, kur patvērušies no sliktajiem laika apstākļiem, jo tētim nācies vienam cīnīties ar vēju teju dienu un nakti bez apstājas. Toreiz mazā Ieva iekāpusi Salacgrīvā autobusā un ar to devusies mājās. Ar laiku gan grūtais brauciens aizmirsies, jūras vilinājums izrādījies daudz spēcīgāks, un Ieva atkal kāpusi uz jahtas. Vēl no "Klaidona" braucienā laikiem atmiņā palikusi skaistā Somijas daba, neskarto šēru valdzinājums, kuram līdzvērtīgu citur grūti atrast.

Aiz nelielās kafejnīcas loga plosās auksts ziemeļu puses vējš, bet

Kīpsalas lejasgalā zied ievas un balsi iemēģina lakstīgalas. Brāzmainais vējš, skriodams augšup pa Daugavu, dzen virsū viļņus piestātnē stāvošajām jahtām. Starp tām ir arī "RA", jahta ar dzeltenī krāsotu korpusu, un "RAevolution". Abas relatīvi nelielās jahtas šobrīd izmanto Latvijas sieviešu burāšanas komanda "RA". Tā jau eksistē un darbojas vienpadsmito sezonu, tāpat aiz muguras labs laika sprīdis, un tas pierāda, ka šī komanda ir ilgtspējīgs pasākums, nav vienas sezonas iegriba vai mirkļa modes untums. Komanda visu šo laiku pastāvējusi, lielā mērā pateicoties Ievas enerģijai, darboties gribai un jūras mīlestībai. Ra ir Saules dievs, nu tam pienākums būt par patronu ne tikai jahtai, bet arī burāšanas komandai. Savulaik slavenais norvēģu pētnieks un ceļotājs Tūrs Heijerdāls ar senlaiku ēģiptiešu buru laivas prototipu "Ra-2" no Āfrikas krastiem sasniedza Jauno pasauli, un tas vien jau ir gana iedvesmojoši.

"Jūrā braukšana un burāšana man ir kā sava veida meditācija – tā iztīra no galvas visu lieko, nevajadzīgo," saka Ieva un uz īsu mirkli piekļūst. Viņas sacītajam droši vien piekritīs visi, kam patīk burāt un izjust jahtas slīdējuma vienreizīgo valdzinājumu. Taču Ieva arī piebilst, ka jahta ir jāgatavo braucieniem, jāapkopj tās tehniskais aprīkojums, jāiegulda darbs, spēks un enerģija. Ir jāapgūst dažādas prasmes, jābūt zinošam un rūpīgam. Arī jāiemācās daudz jauna. Un tāpēc arī dāmas apvienojušas un

izveidojušas savu burāšanas komandu "RA".

"RA komanda ir kā puzzle, kas salikta no daudziem gabaliņiem – iedvesmojošiem, vējainiem, viļņainiem, vētrainiem un neapkrastāmi skaistiem piedzīvojumu gabaliņiem. Nu jau 10 gadu to veidojusi saulīga iedvesmojošu cilvēku, kas ir atraduši savu vietu uz laivas, savu sajūtu burāšanā un iepazīnuši, iemīlējuši jūru, un tieši tas mūs tik ļoti vieno." Tā "RA" komanda raksturo sevi sociālajā tīklā "Facebook".

Vējš burās un dāmas uz "RA"

Pēc kāda jūras brauciena Ievai piezvanījis pazīstams burātājs un teicis, ka vienam kapteinim esot traka ideja – radīt sieviešu burāšanas komandu. Tā viss arī sācies jau vairāk nekā pirms 10 gadiem. Sākumā gan Ievai licies – kāpēc tas vajadzīgs, kāpēc jāpiedalās kaut kādās sacensībās... Taču, kad viņa aizgājusi uz pirmo tikšanos, viss strauji mainījies, un ideja ievīkusī Ievu. Atnākušas bija dāmas, kurām jau bija lielāka vai mazāka burāšanas pieredze, tika sastādīts regašu plāns, kurās jāpiedalās, un tā viss sākās. Pavasarī sākušies pirmie treniņi, taču idejas autoram kapteinim gadījies neparedzēta ķibe, un Ieva organizatorisko pusī ņēmusi savās rokās. To viņa tagad nenožēlo, tāpat kā padarīto lielo darbu un laiku, kas tam patērēts.

Kapteinis Ilgonis Balodis, idejas autors un jahtas "RA" īpašnieks, ir nodevis jahtu dāmu burāšanas komandas rīcībā un apsaimniekošanā.

"Mums ir izveidota sava biedrība, un otru jahtu mēs jau iegādājāmies pašas," saka Ieva. "Kad svinējām desmit gadu jubileju, secinājām, ka šajos gados 43 dāmas ir piedalījušās mūsu pasākumos un apguvušas vai stiprinājušas savas burāšanas prasmes. Daudzas no viņām jau burā uz citām jahtām un pat ieguvušas kapteiņa tiesības. Viens no mūsu galvenajiem mērķiem ir popularizēt burāšanu, un tas mums ļoti izdodas. Šķiet, ka daudzi neko pat nezina par burāšanu un domā, ka tā ir ļoti dārga un ekskluzīva lieta. Mums gan šķiet, ka tas tā gluži nav, un mēs gribam lauzt šo stereotipu. Katru



gadu uzņemam četras piecas jaunas komandas dalībnieces, apmācām viņas, parādām, kā savām rokām darīt visus darbus uz jahtas. Arī nepieciešamos remonta darbus cenšamies paveikt pašas. Uz vienas laivas reizē brauc piecas sešas burātājas, un sezonas laikā mēs cenšamies viņas kvalitatīvi apmācīt. Uzņemam sezonas laikā lielāku cilvēku daudzumu kāvē ierobežotie resursi, taču mēs to cenšamies kompensēt ar sava darba kvalitāti.”

Vēl Ieva teic, ka burāšana ir aktīva lieta, ar sacensībām un arī asākām emocijām, un dāmu “RA” komanda ar to veiksmīgi tiek galā. Kad jautāju, kā uz dāmu komandu reaģē burātāji no vīru komandām, Ieva pasmaida. Ja krastā vajagot palīdzību, kur varbūt vajag vairāk fiziska spēka, dāmām neviens neatsaka un palīdzot labprāt. Savukārt sacensību laikā distancē viņām neviens atlaides nedod. Tomēr sacensību sezonas nogales kopvērtējuma tabulā dāmu jahtas esot aptuveni vidusdaļā, tātd sniegums esot konkurētspējīgs, ne sliktāks. Vīriem brīžiem nākoties krietni vien iespringt, lai neatpaliktu.

“RA” dāmas ir ļoti dažādas

“Esmu grāmatvede pēc profesijas, burāšana man ir hobijs un dzīvesveids, tai ir sezonāls raksturs. Nopietnajam un saspringtajam darbam vajag kaut kādu labu atslodzi,” saka Ieva. Kad lūdzu nedaudz raksturot pārējās komandas dāmas, kas nāk uz burāšanas treniņiem, kuri notiek vidēji divas reizes nedēļā, Ieva teic, ka tās ir sievietes, sākot no 35 gadu vecuma. Pārsvarā visām jau ir ģimene un bērni, nostabilizējies darbs, un laikam jau gribas vēl kaut ko labu ārpus visa tā saviem brīvajiem brīžiem. Līdzīgas dāmu komandas esot arī Igaunijā un Lietuvā. Ar lietuvietēm laika gaitā izveidojušās tuvākas attiecības, jo sakrīt jahtu klases, un “RA” burātājas piedaloties arī dažos pasākumos Lietuvā. Jahtu uzliekot uz auto piekabes un ripojot tik prom! Komandas jau esot labi uztrenējušās un jahtu varot nocelt no piekabes un sagatavot burāšanai teju stundas laikā. Vasarā sacensības notiek Daugavā, Rīgas jūras līcī vai vēl kaut kur ne pārāk tālu. Jahtas nav lielas, uz tām trūkstot pat



minimāla komforta, lai dotos tālākos jūras braucienos, un tādiem tās faktiski arī neesot domātas. Tiesa, burātājām esot kluss sapnis reiz tikt pie lielākas jahtas, lai varētu doties tālākos braucienos. Līdz šim izmantota iespēja paburāt ar īrētu jahtu Vidusjūras ūdeņos, un “RA”

komanda drīzumā dosies uz Kanāriju salām, kur to laipni sagaidīs viena no izcilākajām Latvijas jahtām – “Spaniel”. Un gan jau sapnis par savu jahtu tālākiem burājumiem ar laiku materializēsies!

Un vēl – dzīve krastā ir viena lieta, bet jūra atklāj cilvēka rakstura slēptās puses, un tad atklājas, vai cilvēks spēj darboties komandā, uzklaut citu viedokli un darboties kopēju interešu labā. Kolektīvam jābūt saliedētam, jo īpaši sacensību laikā. Ieva teic, ka komandas “RA” dāmām tas izdodas, viņas spēj cita citu papildināt, un, ja katrs mazais zobratīņš darbojas labi, tad viss izdodas! Subordinācija uz jahtas esot jāievēro pilnīgi visām, uz ūdens savs ego jāaizmirst, jādarbojas komandas interesēs. Un jāsadarbojas!

Kamēr top šis rindas, “RA” komanda jau veiksmīgi startējusi Usmas ezera burāšanas sacensībās, ieņemot 6. vietu. Pēc dažām dienām jādodas uz Lietuvu, lai piedalītos daudz lielākās sacensībās Traķu apkārtnē. Vasara un burāšanas sezona vēl tikai sākas. Savukārt sociālajā tīklā “Facebook”, kur dāmu komandai ir sava aktīva un interesanta lapa, publicēts aicinājums nākt uz atvērtajiem burāšanas treniņiem. Tiek gaidītas visas burātgrībētājas. Pat tās, kuras nekad agrāk uz jahtas klāja nav kāpušas. Ir iespēja iepazīt un izjust vilņu šalkšanu un vēju dziesmu jahtas burās! Un spert pirmo soli uz jahtas klāja nekad nav par vēlu.

►►► 27. lpp.

Kas ir Kani Keli?

Ar Kristīni Kansku tiekamies uz katamarāna "Kani Keli". Tā ir skaista un komfortabla jahta, kas tapusi 21. gadsimta pašā sākumā. Ar plašu un mājīgu salonu, kurā ātri vien sāk smaržot aromātiska kafija, un mūsu saruna noris, katamarānam rimti šūpojoties Daugavas viļņos pietāt-nē pie Ķīpsalas, Pilsētas jahtklubā. Pilsētas dunoņa ir palikusi kaut kur ārpusē, par tās klātbūtni vien liecina

Tas pavisam noteikti vilina doties tālumā, pretim nezināmajam. Kristīne šobrīd ir ne tikai katamarāna komandā, viņa ir apguvusi dažādas jūrā braukšanas prasmes, viņai ir pat jahtas vadītāja dokumentārs apliecinājums.

Vēlme uzkāpt uz jahtas gan nav nākusi no tālas bērnības. Bijis darbs, saistīts ar presi un žurnālistiku, tad tuva kļuvusi komunikāciju sfēra. Tagad viņa ir projektu vadītāja uzņēmumā, kurš nodarbojas ar pieaugu-

Jahta "Amata"

1909. gadā Zviedrijā uzbūvē jahtu "Margit", kura 1913. gadā tiek pārdota un nonāk Tallinā (tolaiķ Rēvelē) cariskās Krievijas gubernatora rīcībā. Varbūt viņam jahta un jūra nepatīk vai kā citādi, bet to savām vajadzībām pēc gada iegādājas Rīgas notārs Vjačeslavs Kanskis, Kristīnes vecvec-tēvs. Jahta tiek pārdēvēta par "Amatu", un tās nosaukumam nav nekāda sakara ar Vidzemes straujo tecētāju. Latīņu un itāļu valodā šis vārds nozīmē "mīlētā, mīļotā". Ar laiku jahta tiek nedaudz pārbūvēta, uzlabotas tās ātruma spējas, un, piedaloties dažāda mēroga sacensībās, jahta 1937. gadā jau ir savākusi iespaidīgu balvu klāstu – 200.

Jahtas vēsturē ir arī gana dramatis-ku piedzīvojumu, kuru beigas gan ir laimīgas. Tā Bretaņas regates laikā izceļas pamatīga vētra, un "Amata" ir vienīgā no 18 jahtām, kas spēj veiksmīgi finišēt. "Amata" saņem Francijas piemiņas medaļu "Par varonību", un Latvijas drosmīgajiem burātājiem tiek ļauts nolikt piemiņas vainagu Parīzē pie Nezināmā karavīra kapa.

Jahta pārdzīvo abus pasaules karus, piedalās neskaitāmās sacensībās un šobrīd atrodas restaurācijas procesā. Tā ir Latvijas vecākā jahta, un, lai aprakstītu tās burājumus dažādos pasaules ūdeņos, laikam būtu jāuzraksta pabiezis piedzīvojumu stāstu apkopojums. Starp citu, "Amata" esot piedalījusies arī 1912. gada Olimpisko spēļu burāšanas sacensībās. Piektās Olimpiskās spēles norisinājās Zviedrijā, Stokholmā.

Arī Kristīnes vectēvs Jevgēnijs Kanskis, Vjačeslava Kanska dēls, kļuvis par izcilu personību Latvijas sporta vēsturē. Pirms Otrā pasaules kara viņš Francijā bijis "Amilcar" rūpnīcas auto izmēģinātājs, kā sportists piedalījies autosacīkstēs Beļģijā un Francijā, startējis Montekarlo rallijā. Taču viņa lielā mīlestība tomēr bijusi burāšana – tai veltīti 70 viņa dzīves gadi. 16 reizes viņš bijis PSRS čempions burāšanā, tai skaitā ledusburāšanā, bijušas arī otrās un trešās vietas.

Arī Kristīnes tētis Eižens Kanskis aktīvi piedalījies ar burāšanu saistītos procesos, kad tikusi atjaunota burāšanas sporta federācija – Latvijas



Ieva Kaļķe.

netālu esošie Vecrīgas torņi un Rīgas pils dzeltenīgā fasāde. Atmiņā nez no kurienes uzvirto nesen redzēts fotoattēls ar dāmu augsta jahtas masta pašā galā. Laikam tāpēc taujāju Kristīnei, vai viņa arī kādreiz bijusi masta galā. Viņa smeļot atbild: "Jā! Bet man tur nepatika..." Un tad viņa izstāsta leģendu par katamarāna vārda izcelsmi, kura pašai ļoti tik. Inženierim, kurš būvējis katamarānu, esot bijusi interesanta uzbūvētā kuģa vārda došanas metode. Kad kuģis bijis gatavs, meistars ņēmis rokā globusu un neskatoties tam pieskāries kādā vietā. Kur trāpījis, tāds bijis jaunizvēlētais nosaukums. Un Kani Keli ir kāda mums gana tāla un eksotiska vieta (ciems uz salas netālu no Madagaskaras), taču tās skanējums, šķiet, harmoniski sadzīvo ar jūras viļņiem, vēju un burām.

šo izglītības pilnīgošanu un sniedz tiem jaunas sociālās prasmes. Vasaras ir mazliet brīvākas, un tad atliek pietiekami daudz laika burāšanai un jūras lietām. Lielais pagrieziena no sauszemes jūras virzienā nācis tikai apmēram 27 gadu vecumā, kad viņa "piesitusi kājiņu pie zemes un paziņojusi tētim – gribu burāt!"

Te gan jāpiezīmē, ka Kristīne ar lielu lepnumu teic, ka viņas tēvs burājis, vectēvs un vecmāmiņa bijuši burāšanas sporta meistari un pat vecvectēvs burājis! Viņa savā ģimenē ir burātāja jau ceturtajā paaudzē. Tie ir bijuši pieredzes bagāti un slaveni burātāji, kas piedalījušies daudzās starptautiskās sacensībās un arī guvuši augstu atzinību. Tāpēc laikam šajā vietā jāveic neliela vēsturiska atkāpe un nedaudz jāatskaidro pagātnē.

Zēģelētāju savienība, un šobrīd darbojas Kuivižu jahtklubā un piedalās sacensību tiesāšanā. Viņš arī sācis atjaunot jahtu "Amata", jo deviņdesmitajos gados tā bijusi ļoti sliktā stāvoklī, atgādinājusi bezcerīgu vraku.

Kristīnei visas šīs lietas labi zināmas, un viņa par tām stāsta ar aizrautību.

Kristīne Kanska par burāšanu un sevi

"Ne jau visiem jābūt jahtu īpašniekiem. Sākumā var meklēt partnerību un piedalīties rūpēs par jahtu kopā ar citiem. Var sadalīt atbildību, pienākumus, un tad arī doties piedzīvojumos. Man liekas, ka burāšana ir pieejama katram, kurš to patiesi vēlas. Vajag tik iesaistīties un saprast, ko vēlas vairāk – atpūsties burājot un baudīt jūru vai sportot sacensībās." Tā domā Kristīne Kanska. Viņa aktīvi iesaistās arī sacensību organizēšanā ne tikai Latvijas, bet arī starptautiskā mērogā. Tā esot fantastiska pieredze un sajūta! Viņai gribas izdarīt ko paliekošu burāšanas jomā, kā to darījuši ģimenē pirms viņas.

Līdz 27 gadu vecumam nekādas liekas burāšanas pieredzes viņai nav bijis. Dzīvojuši Ikšķilē. Taču tad uzradusies lielā gribēšana tikt jūrā un vienlaikus ziņkārība – kas tur īsti notiek? Pirmās nodarbības burāšanā Kristīne sarunājusi pie vecvēla drauga leģendārā burātāja Ābrama Leiboviča. Kad pirmo reizi uzkāpusi uz viņa jahtas, viņš teicis: "Tagad tu tikai skaties un neko nejautā! Visi jautājumi lai pēc tam ir krastā!" Tā arī viss sācies.

"Kad pirmo reizi nokļuvu jūrā, nāca sapratne, kāpēc man to vajadzēja. Visa zemes dzīve paliek krastā, uz jūras nav tik daudz domu galvā. Nav to daudzo balsu, kas tur iekšā runā. Man jautā: tu uz jūras medītē vai nodarbojies ar jogu? Nē, es tur gūstu to stāvokli, kuru nevaru sajūst uz cieta zemes. Ir cilvēki, kas mīl jūru, ir, kas mīl kalnus vai varbūt mežus. Kalnos man ir dīvaina sajūta – aiz vienas virsotnes nāk nākamā, tur grūti saprast un aptvert attālumus. Jūrā ir plašums līdz horizontam, tas man patīk.

Baltijas jūra ir izburāta dažādos virzienos, arī Vidusjūrā vairākkārt

Kristīne Kanska kopā ar tēti.



Kristīne izbauda burāšanas prieku.



būts – Grieķija, Itālija, Maljorka. Ir arī sapnis tikt pāri Atlantijai," teic Kristīne.

Vajadzības gadījumā Kristīne spētu uzņemties arī jahtas vadību, gadu gaitā tā ir apgūta. Taču burāt vienai pašai uz jahtas gan Kristīnei negribētos.

"Es skatos, kādā kursā mēs ejam, kā darbojas buras un vai nav jāveic kādi manevri. Vēroju, kas notiek, un vajadzības gadījumā varu pieslēgties jebkurai darba pozīcijai uz jahtas. Taču parasti pie stūres ir kapteinis, un mēs visi pārējie darām to, kas ir

jādara. Es pati pie stūres īpaši neraujos. Ja ir smagāks laiks, kad pūš stiprāki vēji, man var pietrūkt fiziskā spēka ātri pagriezt vinčas, un tad labāk, ja to dara puisi."

Kad vaicāju, vai ir nācies izbaudīt arī stipri vētraiņu laiku, Kristīne atbild apstiprinoši.

"Šī ir okeāna jahta ar lielu jūras spēju, un es braucu jūrā ar cilvēkiem, kuriem uzticos. Ar tiem, kuri spēj tādus gadījumos pieņemt adekvātus lēmumus. 30–35 mezglu vējš – nav ļoti patīkams laiks, taču vēl ir baudāms. Neomulīga sajūta varbūt parādās tad, kad naktī jūrā visapkārt zibego. Laikam tomēr neesmu piedzīvojusi ko tādu, kas būtu vērā gemams izaicinājums.

Kad mācījos jahtu vadītāju kursos, mans pasniedzējs Rolands Millers teica, ka iekulties vētrā Baltijas jūrā – tā esot kapteiņa kļūda. Attālumam šeit ir tik salīdzinoši nelieli, ka visam vajadzētu būt prognozējamam. Es nevēlos sevi saukt par ļoti pieredzējušu burātāju, drīzāk esmu burāšanas mīlētāja. Es vienmēr cenšos turēties savā komforta zonā, adrenalīna ķeršana mani nevilina. Kad sacensībās esmu uz tiesnešu laivas, redzu sportisko azartu, ko piedzīvo burātāji sacensību laikā. No malas skatoties tas ir skaisti.

Es pati uz jūras izjūtu piepildījumu. Tā ir sajūta, ka man ir viss. Būt uz jūras – man tā ir satikšanās pašai ar sevi."

Normunds Smāļinskis

Jaunieši iepazīst burāšanas pamatus

Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA) sadarbībā ar Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamentu turpina pirms trim gadiem aizsāktu tradīciju "Āķis lūpā!", kas Rīgas 100 jauniešiem piedāvā iespēju jūnija sākumā atklāt vasaras brīvlaiku ar neaizmirstamu triju dienu burāšanas piedzīvojumu Daugavā un Rīgas jūras līcī! Pateicoties Rīgas domes Izglītības, kultūras un sporta departamenta atbalstam un LBMA burātāju aktīvai brīvprātīgai iesaistei, jauniešiem dalība pasākumā ir par brīvu.

Šogad jauniešiem būs iespēja burāt ar jahtām "Spaniel", "Venta", "Angostura", "Lība" un "Jauda". LBMA saka lielu paldies jahtu īpašniekiem un kapteiņiem, kuriem rūp jauniešu jēgpilnas brīvā laika pavadīšanas iespējas un amatierburāšanas attīstība Rīgā.

Pasākumu noslēgumā jahtu komandas pulcēsies jahtklubā "Auda", lai izvērtētu piedzīvoto un uzklautu jahtas "Spaniel" jauniešu stāstus par pieredzēto regatē "Tall Ships Races" dažādās Eiropas valstīs un dodoties pāri Atlantijas okeānam. Jauniešiem būs iespēja uzzināt par tālburāšanas iespējām Rīgā un Eiropā.

Nesen iedibināto LBMA tradīciju ir iecienījuši ne tikai jaunieši, bet arī jahtu īpašnieki un kapteiņi. "Triju gadu laikā projekts "Āķis lūpā!" ir kļuvis par nozīmīgu LBMA burāšanas sezonas pasākumu. LBMA ir izveidojusies laba sadarbība ar vairākām jahtām, kas labprāt uzņem uz klāja jaunos burāgribētājus un tādējādi iesaistās amatierburāšanas attīstībā Rīgā. Projekta realizācijas gaitā jahtas "Spaniel" komandai ir pievienojušies jauni biedri, no kuriem drosmīgākie pēc projekta piedalījās regatē "Tall Ships Races 2018". Arī šogad jaunieši pēc burāšanas izmēģināšanas projektā "Āķis lūpā!" var pieteikties šai starptautiskajai regatei, piemēram, sacensībām posmā Olborga (Dānija) – Fredrikstāde (Norvēģija), kas norisināsies no 5. līdz 12. jūlijam un kur puse komandas būs jaunieši vecumā līdz 25 gadiem. Jahta "Spaniel" šajā regatē piedalās jau 30 gadus, un šogad tas ir iespējams, pateicoties AS "Emergn" atbalstam," stāsta LBMA valdes priekšsēdētājs Ivo Ivanovs.■

Ceļojot der atcerēties...

Lai gan uzskata, ka ostas kuģiem ir drošas, tomēr ne vienmēr tā ir, dažreiz kuģis un tā pasažieri ostā nebūt nav drošībā. Īpaši tas attiecas uz tā sauktajām kruīza ostām, kurās savā ceļā pietāj lielie pasažieru lineri. Kompānijas "Sicuro Consalting" drošības konsultants Salavatore Grasso pauž viedokli, ka būtu maldīgi domāt, ka kruīza kuģi pietāj tikai drošās ostās.

Kruīza līniju aģentu galvenais uzdevums ir nopelnīt, tāpēc parasti viņi aprobežojas ar pasažieru brīdināšanu par iespējamajiem riskiem, bet gadījumos, ja kāds no pasažieriem kļūst par uzbrukuma, apzagšanas, nolaušanās vai pat slepkavības upuri, par notikušo šīs kompānijas neuzņemas atbildību. Salavatore Grasso arī uzskata, ka ir diezgan grūti noteikt, kas kruīza ostu kontekstā būtu klasificējams kā bīstams, jo īpaši gadījumos, kad runa ir par nabadzīgajām valstīm, kur kopumā ir augsta noziedzības statistika.

Pasaulē tādus reisos pēta un analizē, un šie pētījumi ir balstīti uz konkrētiem skaitļiem, ko atspoguļo reālā situācija katrā konkrētā vietā. Mazāk vēribas pievērs kabatzagliem, vairāk lielajiem apdraudējumiem, kas attiecas uz cilvēku dzīvību un brīvību.

Šajā ziņā kruīza pasažieri ir viegls mērķis, jo atpūtas laikā cilvēks ir atslābinājies, tāpat nedaudz ārpus realitātes, piedevām viņš nepārzina reālo vidi un specifiku.

Pozitīvi ir vērtējama kruīza kompāniju ciešā sadarbšanās ar attiecīgo valstu un starptautiskajām drošības iestādēm, tāpat kruīza kuģi atkarībā no situācijas ir gatavi elastīgi mainīt maršrutu, un tas, protams, kruīza kompānijām runā par labu. Lai pasažieri un kuģu apkalpes būtu drošībā, ostas tiek stingri pārbaudītas. Drošību ostu un kuģošanas biznesā ir pasludinājis par savu prioritāti.

Tomēr globālās drošības konsultāciju kompānija "Security Management International" prezidents Luka Bensī joprojām ir skeptisks: "Ja jūs izmantojat mega kruīza kuģi, lai apskatītu pasauli, ir ļoti liela iespējamība, ka

jūs sekmējat vardarbīgu noziegumu riska pieaugumu."

Viena no pasaules bīstamākajām vietām joprojām ir Hondurasa, kas vēl arvien nespēj kontrolēt vardarbīgu noziegumu līmeni. Šeit noziedznieki darbojas ar augstu nesodāmības apziņu, jo varas iestādēm trūkst resursu, lai cīnītos ar noziedzību.

Tā, piemēram, uz kāda Norvēģijas kruīza kuģa tika nošauts apkalpes loceklis, ir reģistrēti izvarošanas un citi vardarbīgu uzbrukumu gadījumi.

Pašas kruīza kompānijas tūristiem iesaka ļoti nopietni izsvērt, vai ir vērts doties uz dažiem galamērķiem. Piemēram, uz Venecuēlu, kur korupcija policijā sit augstu vilni un noziegumi paliek nesodīti. Filipīnās vardarbība ir tik izplatīta, ka tūristiem neiesaka pat nokāpt no kuģa, jo teroristi un bruņotas bandas var nolaupīt tūristus, par kuriem vēlāk tiek pieprasīta liela izpirkuma maksa. Salvadoras Valsts drošības departaments ceļotājiem iesaka būt piesardzīgiem, jo noziedzība, slepkavības, uzbrukumi, izvarošanas un bruņotas laupīšanas šeit ir ierasta lieta. Meksikas varas iestādes brīdina, ka Meksikas pludmales, kas vilina tūkstošiem ceļotāju, patlaban ir bīstamākas nekā jebkad agrāk. Meksikā īpaši apdraudēti ir ASV tūristi. Kolumbijas Valsts departaments brīdina, ka teroristu organizācija, kas sevi dēvē par Nacionālo atbrīvošanas armiju, jebkurā mirklī var uzbrukt tūristiem un tos nolaupīt.

Dažas kruīza līnijas ir atcēlušas pietāšanu Turcijas ostās, un tam ir ļoti nopietns pamats: starp kruīza kuģu pasažieriem varētu atrasties teroristi, kas cer caur Turciju nonākt Sīrijā vai Irākā.■

Bīstamākās pludmales pasaulē

Atpūta, saule, peldēšanās, skaisti saullēkti un saulrieti – tas ir pirmais, kas nāk prātā, dodoties vasaras atpūtā pie jūras. Reti vai nekad neiedomājamies, ka pludmales var būt bīstamas un atpūta tur var beigties bēdīgi. Diemžēl šādi gadījumi notiek gan tepat mūsu jūras piekrastē, gan arī citviet pasaulē.

Reizēm okeānu piekrastē var vērot visai baisu ainu: cilvēki peldas krasta tuvumā, tad pēkšņi kāds no viņiem strauji attālinās no krasta un pats saviem spēkiem atpakaļ vairs netiek. Šādās situācijās parasti palīgā nāk glābēji, jo nelaimē nonākušie nezina, kā rīkoties, un nereti viņiem arī nepietiek spēka. Bīstamo situāciju rada ievēlkošā straume, ko mēdz saukt par *rip current*, kas, starp citu, ir novērojama arī Latvijā.

UZZIŅAI

Rip current ir spēcīga kanālveida ūdens straume, kas plūst prom no krasta. Tā var veidoties jebkurā pludmalē, kurā notiek viļņu lūšana un straume šķērso lūšanas līniju, ejot dziļāk atklātā jūrā. Viļņiem plūstot no dziļākiem ūdeņiem uz seklākiem, tie tiek „salauzti” krasta līnijas tuvumā. Brīdī, kad viļņi vienlaikus salaužas vienā vietā spēcīgāk, bet citā vājāk, veidojas cirkulācijas plūsmas, kuras kustas jūras virzienā prom no krasta. Jo vairāk viļņu un tie ir augstāki, jo ātrāka un spēcīgāka būs straume.

Neparedzamā jūra pie Bernātiem

Latvijas jūras piekrastē par bīstamāko tiek uzskatīta Bernātu pludmale, kas ik vasaru paņem kāda atpūtnieka dzīvību. Pirms vairākiem gadiem augustā vienā dienā traģiski bojā gāja Liepājas teātra aktieri Inese Jurjāne un Uldis Stelmakers, un tikai dažas stundas pirms viņiem jūra jau bija paņēmusi vēl kāda vīrieša dzīvību.

Pie Bernātiem jūra mēdz izskalot bīstamas bedres, jo īpaši tad, kad vējš nāk iesānis no Palangas un veidojas zemūdens straumes, ar viļņiem izsitot bedres, tāpēc peldētājiem lielos viļņos jābūt uzmanīgiem. Šāda parādība Liepājas pusē veidojas posmā no Pērkones līdz Jūrmalcīmam jebkurā laikā, kad vien vējš pūš no jūras.

Peldētāji ar pieredzi iesaka jūrā neiet dziļāk par jostasvietu, tā ir visdrošāk. Bet netrūkst pārgalvīgo un drosmīgo, kuri ir pārliecināti, ka viss sliktais parasti notiek tikai ar citiem, bet viņiem jūra neko nevar padarīt. Un tad nāk vilnis pāri galvai, tas parauj apakšā, nāk nākamais, un pēc trešā viļņa cilvēkam vairs neizdodas ievilkst gaisu. Kad vējš pūš no zemes puses un jūra ir mierīga, zemūdens bedres bīstamību nerada.

Ne vienam vien peldētājam viļņos ir gadījies dabūt pa pieri ar balķi, tāpēc ostām tuvākajās pludmalēs ir jāuzmanās arī no balķiem, kas nobiruši no kravas kuģiem.

MRCC aicina būt uzmanīgiem un apzinīgiem

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests aicina visus atpūtas uz ūdens cienītājus pirms iešanas jūrā informēt savus tuviniekus. “Cilvēkiem vienmēr bijusi un būs liela vēlme pavadīt laiku jūrā un ūdens tuvumā, izmantojot visdažādākos peldlīdzekļus. Tādēļ atgādinām: pirms izlemjat pavadīt laiku ūdens tuvumā vai nodoties atpūtai jūrā, izmantojot laivu, jahtu vai citu peldlīdzekli, rūpīgi pārdomājiet, vai jums ir līdzīgi visi nepieciešamie glābšanas līdzekļi un esat informēti par to, kas jādarina nelaimes gadījumā. Svarīgi, lai pirms aktīvas kuģošanas uzsākšanas jūrā jūs par saviem nodomiem informētu arī Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC Riga) pa tālr.: 115 (avārijas), +371 67323103, +371 29476101, e-pasts: sar@mrcc.lv, norādot paredzēto pārgājiena plānu, laiku, kontaktinformāciju, kā arī kontaktpersonu saziņai krastā, kura nepieciešamības gadījumā varētu sniegt par jums vajadzīgo informāciju.”

Šāda veiksmīga sadarbība Jūras spēku Krasta apsardzes dienestam

ir izveidojusies ar Latvijas jahtu īpašniekiem.

Kas notiek pasaules pludmalēs?

Pēc Dabas resursu aizsardzības padomes (NRDC) datiem, viena no piesārņotākajām pludmalēm ASV krastos ir Monumenta pludmale Floridā, bet Floridas *Volusia Contry* pludmalē notiek visvairāk haizivju uzbrukumu. Lai gan Čenajas pludmale Indijā būtībā ir pārvērtusies atkritumu



Čenajas pludmale.

izgāztuvē un tādā kā sabiedriskajā tualetē, kur cilvēki nāk kārtot savas dabiskās vajadzības, domājot, ka jūra jau visu aizskalos, nedēļas nogalēs tā joprojām ir iemīļota atpūtas vieta vietējiem iedzīvotājiem, un arī zvejnieki šeit jūtas itin labi.

Austrālijas pludmales ir bēdīgi slavenas ar haizivju uzbrukumiem, kas rada pamatīgas galvassāpes varas iestādēm, jo ik gadus šeit no haizivju uzbrukumiem iet bojā un tiek sakropļoti cilvēki. 2018. gadā pie

►►► 31. lpp.

Vaitsandejas salām haizivis nogalināja divus un smagi ievainoja 33 cilvēkus. Šogad prese ziņo par haizivju uzbrukumiem, kas notikuši pavisam tuvu krastam, vietā, kas tika uzskatīta par drošu. Te smagi cieta māte ar mazu bērnu, bet kādai 12 gadus vecai meitenei haizivs norāva kāju.

Lai cīnītos ar haizivīm, kas apdraud atpūtniekus, varas iestādes pieņēma lēmumu ar ēsmas palīdzību pievilināt plēsoņas, lai varētu tās nogalināt, taču dabas sargi asi kritizē šādu rīcību. Lai izsekotu haizivju pārvietošanos un savlaicīgi brīdinātu cilvēkus, pēdējā laikā plaši izmanto dronus.

Taču Austrālijas pludmales apdraud ne tikai haizivis. Ziemeļaustrālijas pludmales okupē medūzas un to



Bluebottle Austrālijas pludmalē.



Māršala salu Bikini atola pludmale.

radinieces, tā sauktās *bluebottle*, kas sastopamas arī Portugāles un ASV pludmalēs.

Straumju un spēcīgo viļņu dēļ par ļoti bīstamu tiek uzskatīta Havaju



Havaju salu Napali krastu pludmale.

salu Napali krastu pludmale. Ja cilvēks šeit nokļūst jūrā, viņam ir maz cerību atgriezties krastā, jo tuvākā drošā krasta līnija ir vairāk nekā sešu jūdžu attālumā. Tomēr, neskatoties uz tik bīstamiem apstākļiem, pludmale joprojām ir populārs tūristu galamērķis.

Bīstams ir gleznaini skaistais Māršala salu Bikini atols Klusā okeāna dienvidu daļā, kur no 1940. līdz 1950. gadam notika vairāk nekā 20 kodolieroču izmēģinājumi. Šeit bez radioaktīvā starojuma cilvēkus apdraud arī haizivis, bet, kā izrādās, to visu cilvēki neuzskata par tik nopietnu argumentu, lai šo vietu neizvēlētos par sava atpūtas brauciena galamērķi.■

Vētras laikā pazūd superjahta



Maija beigās Vidusjūrā vētras laikā no ģenerālravu kuģa "Bratingsborg", kas no Karību jūras reģiona bija ceļā uz Itāliju, noslīdēja un pazuda Itālijas miljardieris Pjēram Luidži Loro Pianam piederošā aptuveni 30 miljonu eiro vērtā superjahta "My Song". Lai gan jahtas meklēšana turpinājās gan jūrā, gan no gaisa, to neizdevās atrast, bet plašsaziņas līdzekļos nopludinātās kāda aculiecinieka fotogrāfijas liecināja, ka jahta jau daļēji nogrimusi. Tiek uzskatīts, ka jahta



ir zaudēta, un tas patiesi satraucis pasaules burātāju sabiedrību. Jahtai 3. jūnijā vajadzēja piedalīties regatē. Jahta "My Song" (tilpums 102 tonnas, būvēta 2016. gadā "Baltic

Yachts", garums 39,6 metri, paredzēta astoņiem pasažieriem un sešiem apkalpes locekļiem) bija saņēmusi Itālijas Burāšanas federācijas gada balvu.■

Pasaulē bīstamākās vietas burāšanai



Adenas līcis un Gvinejas līcis

NATO brīdinājums: "NATO Kuģniecības centrs stingri iesaka jahtām nekuģot cauri Adenas līcim un Gvinejas līcim, kas joprojām var būt bīstami pirātu uzbrukumam dēļ."

Labās Cerības rags

Tas ir slavens arī kā "vētras rags" ar spēcīgām vētrām, lielu vēja ātrumu, kas pārsniedz 30 mezglus, un milzīgiem viļņiem. Kuģotājiem iet gar Labās Cerības ragu ir sarežģīts uzdevums. Burāšanu šeit piedāvā vēl apgrūtinā neparedzamās straumes.



Malakas šaurums

Šaurais, ar salīdzināmu pārpilnais 550 jūdžu garais ūdensceļš ir lielisks patvērumu pirātiem. Pateicoties starptautiskajai sadarbībai, pēdējos gados Malakas šaurums gan kļuvis daudz drošāks, piedevām pirāti lielākoties



mēdz uzbrukt tirdzniecības kuģiem, nevis jahtām, tomēr sarežģītie ģeogrāfiskie un laika apstākļi un milzīgais atkritumu daudzums var sagādāt nevajadzīgas problēmas burātājiem, īpaši, ja tie ir nepieredzējuši kuģotāji.

Amerikas Klusā okeāna piekraste

Amerikas Klusā okeāna piekraste vietā, kur Santa Barbaras kanāls satiekas ar Kluso okeānu, tiek uzskatīta par vienu no trim burāšanai visbīstamākajām vietām pasaulē, ņemot vērā strauji mainīgos laika apstākļus, kas var "noķert" pat visrūdītākos jūrniekus.

Bermudu trijstūris vairs neesot bīstams

Pasaules Dabas fonds publicējis sarakstu ar kuģošanai visbīstamākajiem ūdeņiem pasaulē, un no šī saraksta izņemts mītu un leģendu apvītais Bermudu trijstūris, jo atzīts, ka šis reģions ir ne vairāk un ne mazāk bīstams kā jebkurš cits Atlantijas okeānā.



Hornas rags

Daudzas no pasaules prestižākajām okeāna jahtu sacīkstēm, piemēram, "Volvo Ocean Race" un "Vendee Globe", maršrutā ietver Hornas ragu, jo tas burātājiem piedāvā ne mazums izaicinājumu. Tas slavens ar draņķīgu vēju, nodevīgām vēja brāzmām, kas padara ragu grūti apejamu

Margaritas sala

Šī lielākā Venecuēlas sala izskatās idilliska un atrodas tieši viesuļvētru ceļā, kas nozīmē, ka tā piedāvā lieliskus burāšanas apstākļus. Taču vairāk nekā no vēja ir jāuzmanās no pieaugošās pirātu problēmas. Burātāji tagad tiek aicināti izvairīties no šīs teritorijas.■



Desmit pasaules populārākās jahtu ostas



1. vieta.

Porto Montenegro Melnkalnē, ko var uzskatīt par nākotnes ostu, jo tā izceļas ar attīstības iespējām.



2. vieta.

Yacht Haven Grande Britu Virdžīnu salās, kur tiek piedāvāts pilns komforta serviss.



4. vieta.

Jahtu osta *Port Terraco* Spānijā piedāvā 64 dziļūdens piestātnes, kas domātas tikai super un mega jahtām.



DAŽI FAKTI

Pasaulē lielākā jahtu osta atrodas Kalifornijā, ASV. Tā var uzņemt 5300 jahtu.

Par dārgākajām jahtu ostām tiek uzskatītas:

- *Marina Grande* Itālijā (2585 eiro dienā),
- *Marina di Portofino* Itālijā (2100 eiro dienā),
- *Puerto Jose Banus* Spānijā (2069 eiro dienā).

Par pasaules labākajiem jahtklubiem tiek uzskatīti: *Yacht Haven Grande* Britu Virdžīnu salās, *Grand Bahama* Bahamu salās, *Port de Sant Tropez* Francijā, Sanfrancisko jahtklubs ASV, *Marina Grande* Itālijā, *Dubai Marine* Apvienotajos Arābu Emirātos.

3. vieta.

Jahtu osta *Port Vauban* Francijā ir slavena un iemīļota burātāju vidū, vēl jo vairāk tāpēc, ka krasta kafejnīcas un restorāni piedāvā unikālu baudījumu gardēžiem.



5. vieta.

Jahtu osta *Port Hercule* Monako var uzņemt jahtas, kuru garums pārsniedz 120 metrus.



6. vieta.

Grand Harbour Marina Maltā ir viena no populārākajām Vidusjūras jahtu ostām. Tā atrodas gandrīz Vidusjūras centrā, un to aptuveni divu dienu laikā var sasniegt gandrīz no visiem Eiropas galvenajiem burāšanas ceļiem.



7. vieta.

Porto Mirabello ir viena no modernākajām ostām Itālijā Spēcijas līcī, no kurienes gluži vai ar roku aizsniedzamas tādas burvīgas vietas kā Porto Venera, Lerici, Tellaro, kā arī tas ir lielisks sākuma punkts ceļojumiem uz Korsiku, Portofino un Rivjēru.



8. vieta.

Vilanova Grand Marina Spānijā atrodas 20 minūšu braucienā no Barselonas. Šī jahtu osta atklāta 2009. gadā un piedāvā visaugstāko servisu.

9. vieta.

Limassol Marina Kiprā ir viena no ekskluzīvākajām un populārākajām Vidusjūras jahtu ostām, kas var uzņemt 650 jahtu.

10. vieta.

Marina di Stabia Itālijā, kas atrodas netālu no Sorento un Kapri salas, vienlaikus var uzņemt 900 jahtu, kuru garums pārsniedz 100 metrus. Šī jahtu osta tiek uzskatīta arī par vienu no sarežģītākajām jahtotājām.



Sāk sadarbību ar Ņujorkas Universitātes Jūrniecības koledžu

Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) direktors Vladimirs Dreimanis "Erasmus+" programmas projekta "LJK personāla apmaiņa ar Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžu (ASV) un Kaļiņingradas Valsts tehnisko universitāti (Krievija)" ietvaros no 15. līdz 19. aprīlim Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas studentiem lasīja lekcijas astronavigācijā un kopā ar koledžas pārstāvjiem izvērtēja abu mācību iestāžu studentu un darbinieku apmaiņas īstenošanas iespējas.

Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledža (*State University of New York Maritime College, SUNY MC*) nodrošina augstāko izglītību vienpadsmit bakalaura līmeņa un divās maģistra līmeņa studiju programmās. SUNY MC ir viena no sešām valsts augstākajām jūrniecības izglītības iestādēm ASV – lielākā un vecākā.

Lai veicinātu sadarbību ar SUNY MC un noskaidrotu, kādas ir iespējas pedagoģiskā, administratīvā personāla un studentu apmaiņā, pieredzes apmaiņas vizītē devās arī LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova un projektu speciāliste Kristīne Zariņa. Projektu speciālistes iesaistījās darba vērošanā SUNY MC Starptautisko sakaru, Akadēmisko lietu un Komunikācijas departamentā, kā arī viesojās pie atbildīgajiem prakšu organizēšanas darbiniekiem un uz mācību iestādei piederošā kuģa. Tika izzinātas starptautiskās sadarbības veidošanas pieejas, piemēram, īstenotie un esošie projekti, partneri, to meklēšanas veidi u.tml., kā arī ASV jūrniecības izglītības iestādēm pieejamais finansējums, atbalsts, programmas, to veidi, pieejas, metodes.

V. Dreimanis: "Vizītes laikā mums bija iespēja iepazīties ar Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžā realizētajām mācību programmām un to pasniegšanas metodēm, kā arī salīdzināt tās ar Liepājas Jūrniecības koledžas īstenoto mācību procesu. Man kā pasniedzējam bija iespēja pasniegt astronavigāciju SUNY MC studentiem un piedalīties astronavigācijas stundās, ko pasniedz citi pedagogi no ASV.



No kreisās: SUNY MC prezidenta biroja personāla vadītājs atvaļinātais ASV Bruņoto spēku kapteinis Marks S. Vūlejs, LJK vadošā projektu speciāliste Jekaterina Zalomova, SUNY MC rektors un akadēmisko lietu viceprezidents, štata universitātes izcilības profesors Dr. Džozefs C. Hofmans, LJK direktors Vladimirs Dreimanis, LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa, SUNY MC rektora asistente E. Rosario.

Salīdzinot ar Latviju, jūrniecības attīstībai ASV ir senāka vēsture un tradīcijas. Taču mēs esam nonākuši pie vienotas izpratnes par tādiem jautājumiem kā disciplīna un tās ievērošanas nosacījumi ar jūrniecību saistītās mācību iestādēs. Kā piemēru varu minēt formas tērpa valkāšanu ikdienā. Tādās reglamentētās profesijās, pie kurām pieskaitāmas arī ar jūrniecību saistītās profesijas, viens no sabiedrību vienojošiem elementiem ir vienots formas tērps un, protams, disciplīna. Šo noteikumu ievērošana ir nopietns priekšnosacījums, lai studentus atradinātu no civilās dzīves un pieradinātu pie tās kārtības un apstākļiem, kas viņus sagaida, izvēloties ar jūrniecību saistītās profesijas.

Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledža ir pakļauta ASV Krasta apsardzei (*US Coastal Guard*). Līdz ar to studenti valkā Krasta apsardzes formas tērpus. Četrus gadu laikā paralēli civilām studijām koledžā viņi apgūst arī militāros reglamentus, krasta apsardzes reglamentus, militāro uzvedību, disciplīnu utt. Līdz ar to aptuveni 70% cilvēku, kas pabeiguši Ņujorkas Jūrniecības koledžu, tiek dota iespēja turpināt karjeru Krasta apsardzē vai pat Valsts jūras spēkos."

LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa pastāstīja, ka koledžai piederot Federālās valdības piešķirts mācību kuģis (17 000 t., 565 pēdas), taču valdība solot 2022. gadā piegādāt jaunu kuģi. Tādu kuģi piešķirot

katrai no sešām valsts jūrniecības augstākās izglītības iestādēm. "Kuģa uzturēšanas izmaksas sedz valsts, jo uzskata, ka jūrniecības izglītības iestāde bez sava mācību kuģa un reālas prakses nevar nodrošināt kvalitatīvu jauno jūrnieku apmācību un nodrošināt jūrniecības nozares attīstību kopumā valstī. Prakse Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas studentiem ir sadalīta trijos posmos: pēc 1. kursa – 50 dienas, pēc 2. kursa – 50 dienas un 100 dienas pēc 3. kursa," norāda V. Dreimanis.

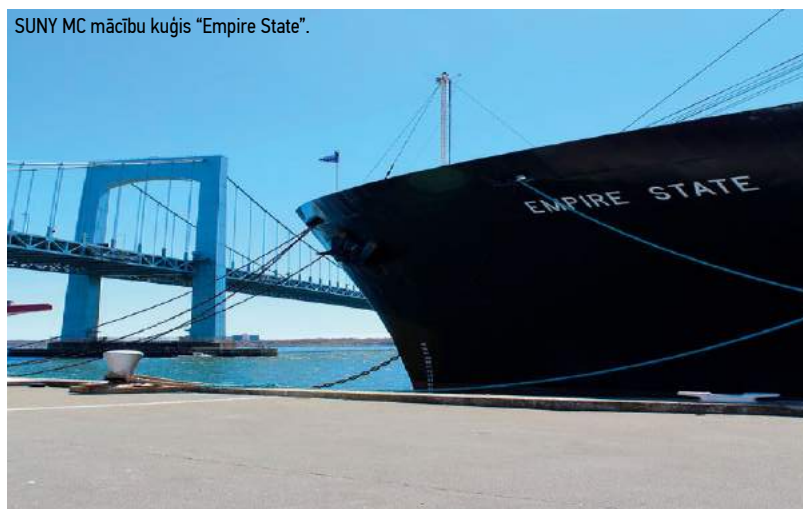
Jāsaka, ka tehniskā nodrošinājuma ziņā mēs esam līdzīgi, ņemot vērā mūsu pēdējo ieguvumu – navigācijas, manevrēšanas un mašintelpas vadības laboratoriju un dīzeļdzinēja mašintelpas simulatoru mēs esam pat soli priekšā, jo viņu kapacitāte patlaban neļauj nodrošināt ne tikai ASV jūrniecības mācību iestāžu studentu, bet arī starptautisku mācību iestāžu studentu kopīgu apmācību ar simulācijas palīdzību, ko spējam mēs," abas mācību iestādes salīdzina V. Dreimanis.

LJK projektu speciāliste Kristīne Zariņa pastāstīja, ka viens no galvenajiem koledžas internacionalizācijas stratēģijas mērķiem ir paplašināt sadarbību ar mācību iestādēm, kas nodrošina augstāko izglītību jūrniecības jomā industrializētajās valstīs. "Jūras pārvadājumu pakalpojumus galvenokārt izmanto rūpniecības uzņēmumi, no kuriem lielākā daļa darbojas rūpnieciski attīstītās valstīs. 2016. gadā LJK, pateicoties "Erasmus+" programmas piedāvātajām iespējām, sāka sadarbību ar Šanhajas Jūrniecības universitāti Ķīnā, kas deva vērtīgu pieredzi un zināšanas. Iedvesmojusies no veiksmīgā piemēra, koledža sāk sadarbību ar vienu no pieredzes bagātākajām ASV jūrniecības izglītības iestādēm. Apspriežoties ar potenciālās partneriestādes pārstāvjiem, tika atrasti kopīgi mērķi mobilitāšu organizēšanā.

Pašlaik mācību iestādes vēl nesaskata studentu apmaiņas iespējas, taču ir ieinteresētas sadarboties prakses nodrošināšanā un personāla apmācībā. Vasarā katru gadu notiek "Summer Sea Term" – 100 dienu kruīzs starptautiskos ūdeņos. Kruīza laikā



SUNY MC Navigācijas laboratorija.



SUNY MC mācību kuģis "Empire State".

tiek apmeklētas piecas ostas. Tajā piedalās 500 kadetu un 100 instruktoru/ apkalpes locekļu, kas ir obligāta prasība, lai iegūtu ASV Krasta apsardzes licenci. Iespējams, ka ASV partneri nākotnē būtu gatavi šādā braucienā uzņemt kādu LJK studējošo," nākotnes sadarbības iespējas ieskicē K. Zariņa.

"Jaunieģūtais ASV partneris nav iepriekš iesaistījies "Erasmus+" aktivitātēs, tāpēc viņiem ir tikpat interesanti iepazīt Eiropas valstu augstākās izglītības iestāžu iespējas. SUNY MC ir cita veida starpinstitutionāli līgumi, kas ļauj nodrošināt studējošo apmaiņu ar līdzīga profila iestādēm ārvalstīs, taču personāla apmaiņas iespējas ir ierobežotākas. ASV jūrniecības izglītības iestādēm lielu atbalstu sniedz pati nozare. Uzzinājām, ka jūrniecības uzņēmumi un iestādes uztver studentus kā

savus nākotnes darbiniekus un iegulda izglītības attīstībā, infrastruktūras modernizēšanā, nodrošina stipendijas. SUNY MC ierindojas starp valsts iestādēm ar lielāko investīciju atdevi. Tāpat arī koledžas beidzēji daudz dara skolas labā, veido fondus, nodrošina stipendijas. Manuprāt, šīs ir divas jomas, kurās jebkura Latvijas augstākās izglītības iestāde varētu darīt vairāk savas attīstības labā. Ārvalstu iestādēs gūtā pieredze, atziņas, zināšanas, pārņemtie labie piemēri un pieejas mācību procesa nodrošināšanai ļauj kritiski izvērtēt savas iestādes darbu un attiecīgajās jomās to uzlabot. Plānots, ka nākamajā mācību gadā trīs Ņujorkas Štata universitātes Jūrniecības koledžas speciālisti atbrauks uz Liepāju, lai iepazītos ar mūsu koledžu," norādīja K. Zariņa.■

Indra Grase

Konkursā “Enkurs 2019” pārliecinoši uzvar Alūksne

Konkursa “Enkurs 2019” fināls norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā (LJA). Finālā sacentās 12 labākās komandas no dažādiem Latvijas novadiem. Uzvaru ļoti pārliecinoši izcīnīja Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas skolēni, otrajā vietā Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, bet trešajā Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda.

Lielāko daļu fināla uzdevumu bija sagatavojuši LJA studenti, taču nu jau trešo gadu īpašu stafeti finālam bija sagatavojuši arī NBS Rekrutēšanas un atlases centra speciālisti. Studenti šogad bija īpaši pacentušies, izveidojot divus pavisam jaunus uzdevumus. Viens no tiem bija imitēta tauvošanās operācija, otrs, domāts topošajiem kuģu mehāniķiem, ietvēra gan degvielu un eļļu atpazīšanu pēc krāsas un smaržas, gan kuģa dzinēja detaļu noteikšanu, arī mikrometra un bīdmēra lietošanas un citu mehāniķim nepieciešamu prasmju pārbaudi.

Tradicionālais jūrnieku mezglu siešanas uzdevums atšķīrās no iepriekšējiem gadiem – šogad mezglus vajadzēja prast sasiet pat ar aizsietām acīm. Atraktīvi bija arī uzdevumi uz kuģa vadības simulatora un pirmās palīdzības sniegšana “cietušajiem” pēc imitētas kuģa avārijas.

Kā parasti, vislielākās kaislības izraisīja virves vilkšana, kurā pārliecinoši uzvarēja Jēkabpils Valsts ģimnāzijas komanda, kas konkursā “Enkurs” piedalījās pirmo reizi un kopvērtējumā ieņēma 5. vietu. Savukārt ilggadējā “Enkura” favorīte Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, kas

“Enkurs 2019”
uzvarētāji –
Alūksnes
komanda.



Finālā pirmo reizi iekļauts
mehānikas uzdevums.

pagājušajā gadā izcīnīja pirmo vietu, šogad palika ceturta, bet “olimpisko sešinieku” noslēdza Rēzeknes 5. vidusskola.

Triju pirmo vietu ieguvējas komandas balvā saņēma kruīzu ar AS “Tallink Latvija” kuģi “Romantika” uz Stokholmu, brauciena laikā izbaudot gan izklaides iespējas uz kuģa un Zviedrijas galvaspilsētā, gan apmeklējot kuģa komandtiltiņu un iepazīstot kuģa vadības procesu.

Šogad pirmo reizi visas komandas ceļojumā devās vienlaicīgi, tā bija iespēja “Enkura” dalībniekiem labāk iepazīties un sadraudzēties. Arī skolotāji varēja apmainīties ar pieredzi. Pirmās vietas ieguvējas Alūksnes komandas skolotāja Dace Bībere atzina, ka uzvara tiešām tikusi nopelnīta smagā darbā, skolēni, gatavojoties konkursam, nākuši kopā gan pēc stundām, gan brīvdienās.

Īpašs gandarījums par sasniegto ir arī ventspilniekiem, jo Ventspils komanda vienpadsmit gadu laikā, kopš piedalās “Enkurā”, divas reizes ieguvusi trešo vietu, bet šogad pirmo reizi otro vietu. Savukārt ilggadējie “Enkura” uzvarētāji liepājnieki, kuri šogad palika trešie, atzina, ka minimālā programma gan esot izpildīta, bet līdz maksimumam šoreiz pietrūcis. ■

Rēzeknes 5. vidusskolas komanda veic improvizētu
tauvošanās operāciju “Enkurs 2019” finālā.



Kāpēc man to vajag, nevis – kāpēc man to nevajag

Kapteinis Viesturs Vīksne ir Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma absolvents. Toreiz, 1994. gada 18. jūnijā, Latviešu biedrības nama Baltajā zālē cēli iesoļoja 22 kuģu mehāniķi profesora J. Cimanska vadībā, 10 kuģu elektroiekārtu un automātikas specialitātes absolventi profesora V. Uzāra vadībā un 19 jaunie kuģu vadīšanas speciālisti profesora G. Gladkova vadībā.

Tikko Doma baznīcā mācītājs Jānis Liepiņš bija iesvētījis mākslinieces Ārijas Vītolīnas darināto Latvijas Jūras akadēmijas karogu, nupat vēl pie Brīvības pieminekļa, Krišjāņa Valdemāra un Egona Līva atdusas vietās sagūla margrietiņu un rudzupuķu klājums, bet nu svinīgā atmosfērā prezidents Guntis Ulmanis uzrunāja pirmos akadēmijas absolventus un labākajiem savās specialitātēs pasniedza pulksteņus. Šī tradīcija bija aizsākta pirmās brīvvalsts laikā K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolā un Jūras akadēmijā tiek turpināta jau 26 izlaidumus. Toreiz viņi visi esot bijuši labākie, jo bija pirmie, savu izlaiduma dienu atceroties, saka kapteinis Vīksne.

“Sākums Jūras akadēmijā bija visai traks, jo nekā nebija, pat mācību telpu īsti nebija, kur tik mums lekcijas nenotika. Tā kā akadēmija bija Rīgas Tehniskās universitātes pakļautībā, lekcijas notika arī tur. Mācību telpas bija atrastas pat kādā koka mājīņā,” atceras Viesturs. “Mājas pirmā stāva logi bija tik augstu, ka labi, ja garāmgājējiem varēja redzēt cepuru augšas, bet bieži tur garām gāja mūsu raženā auguma basketboliste Uljana Semjonova, tāpēc mēs jau bijām pieraduši, ka viņas galva laiku pa laikam pazib logā. Reiz lekciju lasīja jauns pasniedzējs, un viņš bija šokēts, kad logā, kur pēc loģikas nevienam nevarētu redzēt, pēkšņi parādās Semjonovas seja. Visbeidzot akadēmija noenkurojās Kronvalda bulvārī, un tad viss iegāja kaut cik normālās sliedēs.”

Valmierietis Viesturs Vīksne īsti nemaz nezina teikt, kāpēc izvēlēties darbu jūrā. “Nezinu, nezinu,” viņš vairākas reizes atkārto, bet tā nu

esot noticis. Varbūt kādu impulsu bija devis tēvs, kurš savulaik mēģināja strādāt zvejas flotē, bet kā politiski neuzticams no kuģa tika norakstīts. Studijas izvēlētajā profesijā Viesturs sāka vēl tā sauktajos krievu laikos, kad kā zvejnieku kolhoza “Brīvais vilnis” stipendiāts devās mācīties uz Ļeņingradas Admirāļa Makarova augstāko inženieru jūrskolu ar noteikumu, ka pēc tās beigšanas papildinās kolhoza Atlantijas zvejas flotes rindas. Pa vidu bija vēl divi gadi padomju armijā. “Tad sākās nacionālais pacēlums Latvijā, un ļoti gribējās mājās. Bez atļaujas aizbraucu uz Latviju, bet pēc tam jau man vienkārši palīdzēja aiziet no jūrskolas Ļeņingradā. Latvijā jau bija nodibināta Jūras akadēmija, un šeit pabeidzu pirmo kursu, kaut Ļeņingradā jau biju otrā kursa students.”

Pēc divdesmit pieciem jūrā nostrādātiem gadiem Viesturam Vīksnem studiju laiki un prakse uz burinieka “Sedovs” šķiet romantisma apvīts laiks, kas dzīvei un izvēlētajai profesijai iedeva tādu īpašu pozitīvisma lādiņu. “Gadiem ejot, par romantiku jūrā vairs nedomāju,” saka Viesturs. “Vismaz tādās kategorijās, kā par to domāju studiju un pirmajā darbā laikā. Tagad reizēm gadās kāds skaists saullēkts, bet jūma par to ir zudusi. Gadās tādi spilgti uzplaiksnījumi, taču pamatā tas ir darbs, kam ir savi plusi un savi mīnusi. Reizēm prātā ienāk doma, ka derētu pastrādāt krastā, bet tad apsveru, ka katru dienu vajadzēs iet uz darbu birojā, būs jāstrādā noteiktas stundas un atvaļinājums būs tikai vienu mēnesi, un tad šī doma atkal attālinās. Dilemma ir bijusi laiku pa laikam, bet, kad lieta nonāk līdz izlemšanai, vienmēr esmu nosliecies

par labu jūrai. Nezinu, kāpēc, bet tas ir fakts.”

Mīti un realitāte

Pētot, ar kādām problēmām šodien jāsastopas, strādājot jūrā, skaidrs ir viens – katrā līmenī uz kuģa ir savas problēmas, tādu, protams, netrūkst arī kapteinim, un kapteinis Viesturs Vīksne bija ar mieru stāstīt par sava darba plusiem, mīnusiem un reālo situāciju kuģošanas nozarē.

– Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē kapteini diskutēja, dalījās pieredzē un bija visai satraukti par pieaugošo birokrātijas slogu un gandrīz neizpildāmajām prasībām. Vai tiešām tik liels ir šis birokrātijas slogs?

– Kādreiz kapteinis tiešām bija kapteinis, bet tagad ir kļuvis par administratoru. Bez visām drošības lietām, kas reāli gulstas uz mani kā kapteini un fiziski jāievēro uz kuģa, visu dienu notiek nemītīgas sarakstes par šīm drošības lietām. 1994. gadā pēc akadēmijas beigšanas sāku strādāt par stūrmani, un toreiz vēl šādas birokrātijas nebija, bet varu teikt, ka 2005. gadā, kad kļuva par kapteini, arī aizsākās visas birokrātiskās procedūras, auditi un kontroles, milzīga formāla papīru rakstīšana. Reizēm tā vien liekas, ka svarīgāk par visu ir pareizi aizpildīt dokumentus. Tikai pašsaprotami, ka visa pamatā uz kuģa ir drošība un vēlreiz drošība, jo ir nepieļaujami, ja kāds jūrnieks uz kuģa aiziet bojā vai iegūst darba traumu, tāpēc varu teikt, ka viss, kas tiek pieprasīts, lai uz kuģa būtu drošība, tiek nodrošināts. Bet joprojām aktuāls ir kāds

►►► 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

cits jautājums: kā katram apkalpes loceklim iestāstīt, ka drošības prasības domātas un jāievēro tikai un vienīgi katra paša labā? Viens no kapteiņa svarīgākajiem uzdevumiem ir motivēt apkalpi ievērot drošības noteikumus. Bet kā es viņus varu motivēt, ja cilvēki neapjēdz un nepieņem drošības prasības kā aksiomu? Un neapzinās, ka katram pašam jābūt atbildīgam un jādara viss, tai skaitā jāievēro arī drošības noteikumi, lai pasargātu sevi no nevajadzīgām traumām un visus no bezjēdzīga stresa.

– Miniet kaut vienu piemēru no jūsu pieredzes, kā cilvēks neievēro drošības noteikumus.

– Piemēram, notiek kravas kraušanas process, strādā celtni, tiek celtas kravas, bet kāds iznāk uz klāja bez ķiveres. Ai, es tikai tāpat vien iznācu paskatīties! Bet tāpat vien var uzlikt ķiveri un tad nākt uz klāja. Vai arī tiek celta krava, bet kāds neievēro darba drošības noteikumus un kaut ko smagu uzmet uz kājas. Labi, ja šādas un līdzīgas situācijas var novērst un par tām nav jāziņo, bet, tiklīdz ir bijusi nepieciešamība griezties pēc ārsta palīdzības, iestājusies darba nespēja vai tamlīdzīgi, par notikušo ir jāziņo. Un tad sākas jautājumi un izmeklēšana: kāpēc tas notika, kāpēc to vai to neievēroja? Un tas ir visai nepatīkams process. Bet atbilde nav tālu jāmeklē, jo pamatā cilvēks ir bijis bezatbildīgs pret sevi, pret darbu un nav ievērojis prasības. Nu, uzliec taču to ķiveri un uzvelc cimds! Tev pašam sāpēs, nevis tam dzelzs gabalam vai stabam!

– Protams, ir ļoti slikti, ja cilvēks cieš un sevi savaino, bet apdrošināšana taču strādā. Vai tad tagad uz kuģa viss nav apdrošināts, arī negadījumi un incidenti?

– Tāds uzskats valda, bet tas ir maldīgs. Patiesībā, nedod Dievs, ja kaut kas nebūs pareizi noticis, pareizi uzrakstīts vai nebūs ievērota kāda procedūra, tad apdrošinātājs pateiks, ka pats esi bijis vainīgs. Incidenta gadījumā apdrošinātājs skatās, kā tas noticis, un beigu beigās kapteinis jau vienmēr ir vainīgs. Ja ar manu kuģi ir noticis kāds incidents, tad es kā kapteinis jau esmu ierakstīts tādā kā riska ailē, un, ja būs vēl

kāds atgadījums, kaut ne no manis atkarīgs, tad apdrošinātājs, slēdzot apdrošināšanu, mierīgi pateiks – es viņu negribu redzēt.

– Jums ir bijuši šādi gadījumi?

– Jā, ir bijuši, un es to nenoliedzu, tikai vēlos uzsvērt, ka notikušais nebija no manis atkarīgs, taču, tā kā esmu kapteinis, tad esmu arī vainīgs, un apdrošinātājs nevēlas manu vārdu redzēt.

– Kādas ir tālākās konsekvences? Ja apdrošinātājs nevēlas šo kapteini redzēt, tad arī kuģa īpašnieks ar viņu nevēlas slēgt kontraktu?

– Kuģa īpašnieks vispirms skatās uz izmaksām. Ja apdrošina kuģi, bet apdrošinātājs pieprasa lielāku apdrošināšanas maksu, es kļūstu neērts.

– Vai kuģa īpašnieks izvērtē un ņem vērā notikušā incidenta patiesos iemeslus?

– Tagad visa ziņošanas sistēma par negadījumiem un incidentiem ļauj rast atbildi uz jautājumu – kāpēc tas notika? Un izdarīt secinājumus, kā rīkoties, lai nākotnē šādas situācijas nepieļautu un tās neatkārtotos. Taču tā tas ir tikai vārdos, jo patiesība ir pavisam cita – galvenais nav atrast iemeslu, bet gan vainīgo, un teiktā apliecinājums, piemēram, ir nenoslēgts darba kontrakts ar mani, jo triju gadu laikā pāris reizes mans vārds ir parādījies kāda incidenta sakarā.

– Lai lasītājiem būtu skaidrs, pastāstiet, kas bija, piemēram, viena incidenta pamatā, kāpēc esat nokļuvis šādā statusā.

– Vispirms vēlos uzsvērt, ka tas ir mans personiskais viedoklis par to, kas un kāpēc notika. Konkrētajā gadījumā kuģis uz pusotru mēnesi bija ielikts dokos uz diezgan lielu pārbūvi. Mainīja elektroiekārtas, ģeneratorus un vēl šo to. Visai haotiska bija remonta noslēguma fāze, jo remonta procesā uzradās neparedzēti darbi, kas prasīja neparedzētus izdevumus, piedevām vēl nāca komerciālais spiediens – gaidīja krava, tāpēc darbus neizdarīja, kā nākas. Man bija aizdomas, ka remonta darbi nav līdz galam paveikti. Protams, varēju visu dokumentēt, un, visticamāk, tā arī vajadzēja darīt, jo uzrakstīts papīrs

jau ir dokuments, bet mutiski pateikto dokumentiem nepievienosi, taču it kā aiz lojalitātes pret kuģa īpašnieku diemžēl to neizdarīju. Reisa laikā, kad ar loci gājām iekšā šaurumā, kuģis noslāpa. Lai glābtu kuģi no uzskriešanas uz sēkļa, izmetu enkuru, kuru ar visu ķēdi norāva, jo kuģim bija liels ātrums. Otrs enkurs kuģi noturēja, un tas tomēr neuzskrēja uz sēkļa, patiesībā uz salas. Pēc mirkļa mehāniķi dabūja atpakaļ elektrību, sāka darboties visas ierīces, bet, ielūkojies eholotē, redzēju, ka aizmugurē zem kuģa dziļums ir tikai aptuveni kāds metrs, kas principā nav pieļaujams. Ieradās Jāpānas Jūras administrācija, bija izmeklēšana, atbrauca kompānijas pārstāvji un jautāja: kā tas vispār varēja notikt? Tā taču nevarēja notikt! Labi, saku, aiziesim lejā un piespiediet to pogu, kurai vajadzēja nostrādāt, bet kura nenostrādāja. Viņi uz to man atbild: nē, neko nevajag spiest! Izmeklēšanā mehāniķi teica, ka dokos remonta darbi nebija pabeigti līdz galam. Tagad, visu pārdomājot, varu teikt, ka man un, protams, kuģim ļoti paveicās, jo nevar paredzēt, kas būtu noticis, ja ar trīspadsmit mezglu lielu ātrumu kuģis būtu gājis Singapūras šaurumā, kur ir ļoti daudz kuģu.

– Tā ir smaga pieredze, ko esat guvis pats un ar kuru varat padalīties. Kāda mācība jums un citiem varētu būt no šī incidenta?

– Vispirms jau visam ir jābūt atzīmētam *check list*, jo citādi viss ir tikai vārdi un kapteiņa teiktais jau pēc incidenta būs tikai tāda spriedelēšana par notikušo. Ir jābūt dokumentam, ka esmu veicis nepieciešamās pārbaudes un norādījis un esošajiem trūkumiem. Nezinu, kā viss būtu norisinājies, ja es uzrakstītu papīru, ka noņemšu no sevis atbildību par to, ka kuģis nav līdz galam izremontēts.

– Varbūt par to, ka kuģa remonts nebija pabeigts, atbildība tomēr gulstas uz kuģa īpašnieku?

– Būtībā par daudz ko atbildīgi ir tieši kuģu īpašnieki. Tagad daudz runā par komerciālo spiedienu, un arī Kapteiņu asociācijas kopsapulcē Jūras administrācijas pārstāvji runāja par apkalpes darba un atpūtas stundām, ko nosaka konvencijas prasības, bet ko faktiski nemaz nevar ievērot. Pamatā jau viss ir ļoti labi: kontrolējam darba un

atpūtas laiku, un tas ir ļoti jauki, bet fiziski to izdarīt nemaz nav iespējams. Daudzas reizes, īpaši ASV, ir bijis tā, ka kuģim vēl nemaz nav atnācis imigrācijas dienests, bet jau ierodas ostas valsts kontrole, lai gan pats tikko esmu gājis iekšā ostā un man vajadzētu četras atpūtas stundas.

– Kontrolējošie dienesti taču to ļoti labi zina?

– Zina, bet izliekas neredzam.

– Pieņem konvenciju, zinot, ka tā nav izpildāma.

– Tā arī ir. Ja kuģis ostā ienācis iepriekšējā vakarā, bet kraušanas operācijas sāktas tikai no rīta, tad par stāvēšanu ostā jāmaksā, un tas nav izdevīgi kuģa īpašniekam. Tad labāk naktī ap vieniem pacelt enkuru, ap diviem paņemt loci, sešos ierasties ostas piestātnē un septiņos jau sākt kravas operācijas, un tas tikai tāpēc, lai nav jāmaksā par stāvēšanu ostā. Bet, ja mēs ierodamies ostā sešos no rīta un es paziņoju, ka tagad nekādas procedūras neuzsāksim, jo man nepieciešamas atpūtas stundas, pirmais jautājums, ko man uzdotu – kāpēc jūs nesaplānojat darbu? Es jau plānoju, bet reizēm tam nav jēgas, jo saplānot jau var tikai tad, ja zina, kas notiks, cik ilgi jāstāvē uz enkura, bet to neviens nevar pateikt.

– Vai kapteinis kuģa īpašniekam var kļūt neērts arī tad, ja nevar ievērot konvenciju prasības?

– Arī tā var būt. Vispirms jau kapteinim problēmas sākas skaitliski mazo apkalpju dēļ. Ar septiņiem apkalpes cilvēkiem vispār nav iespējams nodrošināt noteiktās darba un atpūtas stundas, arī ar deviņiem un pat divpadsmit cilvēkiem to ir grūti izdarīt. Man bija divpadsmit cilvēku ekipāža, un tagad paskaidrošu, ko tas reāli nozīmē. Ja ostā ir kravas izkraušana un iekraušana, tas nozīmē, ka pēc izkraušanas jāiztīra rūmes, lai uzņemtu jaunu kravu, tāpēc diviem stūrmaņiem sardzē jāstāvē sešas pēc sešām stundām, kas ir divpadsmit stundas dienā, tātad vēl pieļaujamā robeža nav pārkāpta, bet, ja kaut kas notiek un ir jāveic kādi ārpuskārtas pasākumi, tad, strādājot režīmā sešas stundas pēc sešām, būs atpūtas stundu pārkāpums. Ja tādā garā turpinās divas nedēļas no vietas, tad īsti labi vairs nav.

Nedrīkst arī aizmirst, ka līdztekus visām pārbaudēm un kontrolēm ostā jānodrošina ISPS kodeksa prasību izpilde. Ja kuģis atrodas bīstamajās ostās, tādās kā Venecuēlas, Kolumbijas vai Āfrikas valstu ostas, tur ir jābūt dubultai sardzei gan no ostas, gan ūdens puses. Kenijā reiz bija gadījums, kad no ūdens puses kuģi iekļuva divi cilvēki, tā sauktie zaķi. Kuģis jau bija uzkrauts, bet tā kā tā bija lielgabariņa nestandarta krava, dienas piecas sešas bija vajadzīgas, lai kravu nostiprinātu, un zaķi, nevarēdami saprast, kāpēc kuģis tik ilgi neiet prom no ostas,



sāka rosīties, un viņus noķēra. Izsaucām attiecīgos dienestus un nelūgtos viesus nodevām to ziņā, bet, ja kuģis būtu izgājis ārā no ostas jau nākamajā dienā, tad gan būtu daudz problēmu. Ir valstis, kas mūs ar šādiem pasažieriem gluži vienkārši nelaistu iekšā, citās valstīs varētu ieliet, bet no kuģa viņus nogemt nevarētu. Ir dzirdēti gadījumi, kad šādus zaķus nācies vadīt līdz pat pusgadu.

Pateicoties ISPS kodeksa prasībām, tagad ostās ir daudz lielāka kārtība un drošība, bet deviņdesmitajos gados bija absolūta anarhija, uz kuģa nāca tirgotāji un uzdarbojās zagļi, taču pēdējos gados viss ir mainījies, pat Kolumbijā ir laba kārtība gan drošības, gan infrastruktūras ziņā.

Ar mentalitāti jāreķinās

– Kādreiz bija dziesma par daudzu tautību bērniem, kuriem sapnis par laimi ir viens, bet šodien daudznacionālas kuģu apkalpes ir realitāte. Kā kapteinis spēj panākt disciplīnu uz kuģa, kad kopā strādā tik dažādu tautību un mentalitāšu cilvēki?

– Man tiešām ir nācies strādāt kopā ar dažādu tautību cilvēkiem – eiropeiešiem un aziātiem, bet nevaru tā strikti novilkt līniju un teikt: vieglāk ir strādāt ar tiem un tiem, jo ar viņiem ir bijusi laba un ne tik laba pie-

redze. Vienu gan droši varu teikt – mentalitātei tiešām ir ļoti liela loma. Cilvēki no postpadomju teritorijām, pie kurām lielā mērā vēl joprojām pieder arī Latvija, labi pilda savus darba pienākumus, bet, pirms ķerties pie darba, viņi mēdz apspriest, kritizēt un apšaubīt, no sērijas – kam mums tas vajadzīgs? Tādos gadījumos parasti saku: dari, nejaudā un netērē laiku nevajadzīgām diskusijām. Tā vienkārši ir jādara! Viss! Pats sevi mēģinu kontrolēt, bet reizēm šķiet, nu, cik var atkārtot vienu un to pašu, beidzot taču vajadzētu saprast! Tu runā un runā vienu un to pašu, bet nekas nemainās. Reiz kārtīgi pacēlu balsi un uzkliežu mehāniķim, bet viņš man saka: priekšniek, kur tu biji, kāpēc uzreiz normāli

►►► 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

nepateici? Es viņam jautāju, vai tad tas ir normāli, ja man jāklīdz, lai tu saprastu, bet tāda, lūk, ir krievu cilvēku domāšana un mentalitāte.

Kad filipīniešiem uzdod darbu, viņi bez jautāšanas dara, bet ne vairāk, ne mazāk, galvenais, nepabeigt darāmo ātrāk, lai tikai nesajemtu vēl kādu uzdevumu. Daudznacionālas apkalpes intereses un vajadzības ir tik atšķirīgas, ka nav jēgas kaut ko mākslīgi izdomāt, lai atpūtas stundās varētu kaut ko kopā padarīt. Katram ir sava mentalitāte. Un tagad jau visās procedūrās ir noteikts, ka jārēķinās ar cilvēku mentalitāti.

– Klausoties šķiet, ka pietrūkst tāda kopīga komandas gara, jo katram ir savas intereses. Bet varbūt tā ir jaunāko laiku iezīme un šodien vairs nav svarīgi būt vienotiem. Kā tad apkalpe dzīvo tos četrus plus kontrakta mēnešus?

– Strādā un atpūšas pēc grafika. Pēc darba parasti visi izklīst pa savām kajītēm, jo līdz ir paņemtas filmas vai mūzikas ieraksti. Uz daudziem kuģiem ir iespējama sazināšanās ar krastu pa internetu. Reizēm uzrīkojam kādu barbekjū partiju. Ir kompānijas, kas pieļauj vieglā alkohola lietošanu, un kuģa veikaliņā var nopirkt, piemēram, alīgu. Bet ir viens bet – var izdzert vienu bundžiņu alus astoņas stundas pirms darba. Ja esmu darbu beidzis divpadsmit un astoņos atkal jābūt uz strīpas, tad arī to vienu bundžiņu alus nevaru atļauties, ja nu vienīgi garajos okeāna pārbraucienos. Taču, ja kompānija ir noteikusi nulles toleranci alkohola, tad tu nevari atļauties iedzert pat alīgu, un tas ir jāievēro. Reizēm gan kāds pa kluso kaut ko mēģina atnest uz kuģa, bet visiem jau izstāvēt klāt nav iespējams.

Sliktas ziņas no krasta cilvēkam rada spriedzi, jo reāli viņš neko nevar ietekmēt vai mainīt, bet krasta problēma cilvēku nelaiž vajā, un viņš domā – kā būtu, ja būtu. Smagi brīži ir tad, ja kompānijas atsūta ziņu, ka kādam no manas apkalpes cilvēkiem ir nomiris kāds tuvinieks, un man šī vēsts ir jāpasaka cilvēkam. Tas kārtīgi dod pa nerviem, bet jādara, kas jādara.

– MLC konvencija dod lielākas iespējas jūrniekiem, tai skaitā

arī paust savu neapmierinātību, ja šķiet, ka tiek pārkāptas viņu tiesības. Apkalpes locekļi var ziņot arī par kapteini?

– Mierīgi. To nemaz nevar izkontrolēt, jo katram taču ir privātais e-pasts. Nemācēšu teikt, vai kāds par mani ir ziņojis, bet viens gan pavisam droši – kontrole notiek nemitīgi. Kad kuģis ienāk ostā, ierodas kompānijas pārstāvis, superintendants, kuram ir pašam savs plāns, ar ko un par ko viņš runās, bet ko viņš prasa un ko viņam atbild, to jau es nezinu.

Jūra gan dod, gan ņem

Kapteinis Viesturs Viksne ir pārliecināts, ka katram ir svarīgi uzdot jautājumu, kāpēc man to vajag, nevis meklēt iemeslus, kāpēc man to nevajag. Pie šāda principa viņš iesaka pieturēties ikvienam, jo īpaši jauniešiem cilvēkiem, kuri domā savu dzīvi saistīt ar jūrnieka profesiju. Savu dēlu gan viņš ir mēģinājis atrunāt no jūrnieka gaitām.

– Vai jūs jaunos cilvēkus mēģināt atrunāt no iešanas jūrā?

– Nē, tā nav, es to neieteicu savam dēlam, bet vispār Latvijas Jūras akadēmija ir ļoti labs variants, un arī profesija ir labi apmaksāta, taču jāatceras, ka darbs jūrā daudz prasa un patērē nervus. Pēdējā reisā, piemēram, no kuģa nokāpu tikai reisa beigās, jo pastaigāšana pa ostas piestātni jau īsti neskaitās. Jauniešiem un topošajiem jūrniekiem ļoti vajadzētu domāt par specializāciju, piedevām jau no pirmās prakses laika. Silti iesaku laikus domāt par tankkuģu floti, jo, pirmkārt, tur ir labāka darba samaksa, otrkārt, ja nebūsi specializējies darbam uz šā tipa kuģiem, pēc tam uz tiem vairs netiksi, bet, ja tiksi, tad tikai ar pazemināšanu rangā. Tieši tāpat ir, ja no tankkuģiem kāds vēlas pārkvalificēties uz sauskrauvu floti, tas būtu ļoti grūti, neskatoties uz to, ka būtībā pati kuģa vadīšana neatšķiras, atšķirīga ir kravu specifika, bet to jau var apgūt, viss atkarīgs no cilvēka, ja viņam to vajag. Tomēr ne vienmēr viss ir atkarīgs tikai no paša cilvēka.

Varu padalīties savā pieredzē. Savulaik sāku strādāt uz refrižeratorkuģiem, esmu strādājis uz *ro-ro* un *ro-pax*, uz "Irish Ferries" kuģiem,

kas ir daļēji iegremdējami kuģi nestandarta kravu pārvadāšanai uz klāja, tātad esmu strādājis uz sauskrauvniekiem, un dabūt darbu uz tankkuģa man vispār nav nekādu izredžu, neskatoties uz to, ka ir divdesmit piecu gadu darba pieredze jūrā un četrpadsmit gadus esmu nostrādājis par kapteini. Pirms pāris gadiem biju apņēmības pilns kaut ko mainīt savā dzīvē, tāpēc izgāju visus nepieciešamos kursus, kas vajadzīgi tankkuģa kapteinim, bet kruinga kompānijās man saka – nē, nevaram ņemt par kapteini, jo nav pieredzes darbā tankkuģu flotē. Nemaz jau negribēju tūlīt par kapteini, biju gatavs par jaunāko oficiēri, lai iegūtu vajadzīgo pieredzi un varētu virzīties uz augšu, bet man saka – tikai par matrozi!

– Kā? Kapteinis par matrozi?!

– ... Jā (un kapteinis rūgti pasmejas).

– Absurds!

– Bet tā ir realitāte. Varbūt, ja man tik ļoti gribētos strādāt uz tankkuģa, ietu arī par matrozi, bet mana vēlēšanās tomēr nav tik stipra. Esmu vienisprātis ar Jūrnieku reģistra vadītāju kapteini Jāzepu Spridzānu, kurš teicis: lai kļūtu par tankkuģa kapteini, uz tankkuģa ir jāpiedzimst. Ja topošo jūrnieku paņems par kadetu uz tankkuģa, tad viņš jau būs iegājis aprītē, un tas ir ļoti svarīgi.

Mainās kuģošana un prasības, un mainās arī paši jūrnieki. Kādreiz rakstīja vēstules un gaidīja vēstules no mājām. "Tas bija tik satraucoši un arī tik romantiski," saka Viesturs. "Toreiz saruna pa telefonu maksāja piecus dolārus minūtē, vēlāk nāca uz kuģa cilvēki ar pirmajiem mobilajiem telefoniem, un tad uz mājām vēja piezvanīt par dolāru minūtē, bet tas jau bija tikai reizēm, ne katru dienu."

Jautāts par pašu spilgtāko mirkli jūrā, kapteinis Viesturs Viksne saka: "Reiz pēc kārtīgas vētras, kas plosījās tieši Jāņu dienā, nākamā diena atausa mierīga. Jūra bija kā spogulis, bez neviena vilnīša, un tad es saņēmu ziņu, ka man piedzimis dēls. Laimē pilnībā." Bet uz jautājumu, kas ir pats svarīgākais jūrnieka profesijā, kapteinis atbild: "Atnākt mājās un zināt, ka tevi te gaida. Es nemāku modelēt situāciju, kad mājās negaida, jo man tā nav."■

Anita Freiberga

ILO mērķis – 100 valstis, kas parakstījušas MLC

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē, kas notika šā gada 15. martā, viens no kapteiņu diskusijas jautājumiem bija reālā situācija Konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) prasību pildīšanā. Kapteiņi puda viedokli, ka jau konvencijas pieņemšanas brīdī visiem bijis skaidrs, ka konvencijā iestrādātās prasības izpildīt būs praktiski neiespējami. Skaidrojums ir visai triviāls – ekonomiskais spiediens: lai ietaupītu finanses, kuģu īpašnieki līdz minimumam samazina cilvēku skaitu apkalpēs, bet tas rada visas tās problēmas, kas saistītas ar jūrnieku darba un atpūtas grafika ievērošanu un gulstas uz kapteini, no kura tiek pieprasīta visu konvenciju un direktīvu ievērošana.

Kad 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā ieguva likuma spēku, tās iniciatoriem un ieviešējiem Starptautiskajā Darba organizācijā (ILO) tika uzdots jautājums, kāds ir konvencijas mērķis. Atbilde bija, ka MLC mērķis ir panākt, lai katrā posmā, sākot no valsts aizsardzības sistēmas un beidzot ar starptautisko sistēmu, tiktu nodrošināta nepārtraukta atbilstības apzināšanās, kas vispirms jau sākas ar ikvienu jūrnieku, kuru saskapā ar konvenciju ir jāinformē par viņa tiesībām un tiesiskās aizsardzības līdzekļiem gadījumā, ja ir pieļauta neatbilstība konvencijas prasībām. Jūrniekiem ir jāzina, ka viņiem ir tiesības iesniegt sūdzības, gan esot uz kuģa, gan krastā. Veicot starptautiskos reisus vai reisus starp ārvalstu ostām, ir jāizstrādā un jāīsteno plāni, lai nodrošinātu konvencijas prasību ievērošanu, par ko pirmkārt ir atbildīgi kuģu kapteiņi, bet izpildi kontrolē visas tās inspekcijas, kuru pārbaudēm ir pakļauts kuģis un tā apkalpe.

Tātad MLC mērķis ir panākt kuģu operatoru un īpašnieku lielāku atbildību pret rekrutēto darbspēku, kā arī nodrošināt konvencijas standartu izpildi, izmantojot mehānismus, kas darbojas visos līmeņos, tai skaitā:

- sūdzību procedūras, kas pieejamas jūrniekiem;
- kuģu īpašnieku un kuģu kapteiņu atbildība;
- karoga valstu jurisdikcija un kontrole pār saviem kuģiem;
- ostas valsts inspekcijas ārvalstu kuģiem.

ILO Starptautisko darba standartu departamenta direktore Kleopatra Doumbija-Henrija ir pārliecināta, ka konvencija tiek sekmīgi īstenota un dod lielu ieguldījumu ne tikai starptautiskajās darba tiesībās, bet arī kopumā visā pasaules tirdzniecībā.

2006. gadā, kad MLC tika pieņemta, šo faktu nodēvēja par vēsturisku, jo ļoti reti tik visaptveroša ILO konvencija tiek pieņemta bez lielām domstarpībām. Laiks pēc konvencijas pieņemšanas ir bijis gana spraigs, jo ILO ir īstenojusi stratēģisko plānu, lai palīdzētu nodrošināt plašu ratifikāciju, apvienotu to ar efektīvu izpildi no valstu puses, kā arī lai valstis spētu īstenot konvenciju.

UZZIŅAI

2006. gada februārī MLC tika pieņemta ar 314 balsīm par un tikai četrām atturoties. Bija nosacījums, ka konvencija stājas spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad to ratificējušas vismaz 30 ILO dalībvalstis, kas pārstāv vismaz 33% no pasaules flotes bruto tonnāžas. Šis nosacījums bija izpildīts 2012. gada 20. augustā, un 2013. gada 20. augustā konvencija stājas spēkā.

2019. gadā Starptautiskajai Darba organizācijai aprit simt gadu, un tā vēlas panākt, lai līdz jubilejai 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā paraksta 100 dalībvalstis. Pašlaik MLC ir ratificējušas 90 dalībvalstis, kas pārstāv vairāk nekā 91% no pasaules tirdzniecības flotes bruto tonnāžas, tomēr konvenciju vēl nav atbalstījušas tādas valstis kā ASV,

daudzas Dienvidamerikas, Āfrikas, Tuvo Austrumu un Vidusāzijas valstis. ILO apgalvo, ka MLC ratifikācija un tās pilnvērtīga īstenošana dotu labumu 1,5 miljoniem pasaules jūrnieku, kuģu īpašniekiem un karoga valstīm, ostām un kruinga kompānijām, kā arī palīdzētu sasniegt ANO noteiktos mērķus un nodrošinātu pasaules okeāniem ilgtspējīgu attīstību.

80% no pasaules tirdzniecības apjoma un vairāk nekā 70% no globālās tirdzniecības vērtības tiek pārvadāti pa jūru, un tos apstrādā ostas visā pasaulē. Pateicoties MLC, ne tikai tiek sakārtoti jūrnieku un kuģu īpašnieku juridisko attiecību standarti, bet arī pozitīvi ietekmēta pasaules ekonomikas ritmiska darbība. Jūrnieki turpina griezt ekonomikas attīstības ratu. Mēs parasti pat neapzināmies, ka tieši jūrniekiem un kuģu īpašniekiem varam būt pateicīgi par visu, ko ikdienā lietojam un uztveram kā pašu par sevi saprotamu, sākot no enerģijas un beidzot ar pārtiku.

Kleopatra Doumbija-Henrija: "Uzskatu, ka MLC var kalpot par tādu kā globālu pilotprojektu, lai izpētītu un ieviestu progresīvu nodarbinātības koncepciju starptautiskajā darba tirgū, nosakot darba devēju un darba ņēmēju tiesības un pienākumus. Ja mēs trīspusējās sarunās un starptautiskā sadarbībā esam varējuši vienoties par vienotu standartu, kas rada aizsargātu darba tirgu, civilizētu nodarbinātību un vienlīdzīgus konkurences apstākļus tik sarežģītā nozarē kā jūrniecība, tad to var ieviest arī jebkurā citā nozarē."

"Brīvajam vilnim" – 70!

Kad 1949. gadā Salacas grīvā zvejnieki apvienojās kopsaimniecībā "Brīvais vilnis", nevienam pat prātā nenāca, ka Latvijas simtgadē viņu pēcteči ražos labākās šprotes pasaulē. No vienkāršām airu laivām līdz atpazīstamam zīmolam tuvu un tālu aiz valsts robežām – tāds ir akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" septiņos gadu desmitos noietais ceļš.

No Ainažiem līdz Skultei – tie esam mēs

Saka – iesākumā bija vārds. Jā, bet kādam tas bija jāpasaka! Turklāt gudri un pārliecinoši. Un te nāca talcā talants. Tā savu lomu Tūjas zvejnieku arteļa "Brīvā kaija" (dibināts 1947. gadā) pievienošanai "Brīvajam vilnim" 1962. gadā atceras mūsu zivsaimniecības veterāns, Latvijas Jūras akadēmijas izveides "kurators" Gunārs Ozoliņš. Braucis uz Tūju ar bažām, jo neatkarības un brīvības zaudēšana arī tolaik nebija nekas tīkams. Tomēr izdevies pārliecināt, ka, kopus saimniecējot, kļūs vēl turīgāki, un uz Salacgrīvu jau devušies ar dziesmām. Tiesa, zvejnieku arteļa "Enkurs" pievienošana 1975. gadā bija daudz trausmaināka. Kuivižnieki daudzviet grieza pogas ārā salacgrīviešiem. Viņus prasmīgi bija vadījis Pēteris Maksimovs un Jānis Kosītis, kurš savās atmiņās raksta:

"Atbildības sajūta, kad tev, vienkāršam zvejniekam, kolektīvs uzticējies tik lielus pienākumus, arī audzina cilvēku. Vecie zvejas vīri, kuriem savā laikā tikai gadu vai divus palaimējies sēdēt skolas solā un kuri agrāk tikai pratuši saskaitīt naudu un parakstīties, šodien valdes sēdēs lietišķi spriež par pašizmaksu, rentabilitāti, ražošanas fondiem, peļņu un citiem svarīgiem ekonomiskajiem jautājumiem. Nē, šos vīrus, kā saka, neapvedīsi vairs ap stūri. Viņi zina, kas ir labi un kas slikti, kas saimniecībai izdevīgi un kas neatmaksājas. Viņi izvirza labas idejas, dod vērtīgas ierosmes, norāda pat uz mazākajām kļūdām. Un, ja gribi saprātīgi vadīt saimniecību, tad šie ieteikumi uzmanīgi jāuzklausā, jāizloba no tiem veselīgais kodols un vecajiem vīriem jāpasaka liels paldies.

Tālu aiz mūsu kolhoza robežām pazīst republikas Nopelniem bagātā zvejnieka Mārtiņa Līdaka vārdu. Veco

zvejnieku slavina gan par to, ka viņš vairāk nekā 20 gadus nenogurstoši vadījis brigādi un pratis celt smagus lomus, gan arī par to, ka uzaudzinājis dēlu – visā Padomju Savienībā slaveno kapteini Sociālistiskā Darba Varoni Hariju Līdaku. Taču vecais Mārtiņš, kā mēs viņu cienīgi saucam kolhozā, ir jāslavina arī par to, ka visus gadus viņš bijis īsts savas brigādes un sava kolhoza saimnieks. Viņš centīgi veicis valdes locekļa pienākumus, garus gadus bijis revīzijas komisijas priekšsēdētājs. Viņš interesējas par visu: gan par Atlantijas kuģu darbu, gan laivu būvi, virvju višanu, saimniecības kases stāvokli. Bieži viņš ieskatīties siltumnīcās un



zivju kūpinātavā. Visur viņš raudzījies ar īsta saimnieka aci, uztraucies par katru sīkumu. Arī pēc aiziešanas pensijā Mārtiņš Līdaks nav pārtraucis aktīvi darboties. Joprojām viņš ir nomodā par saimniecības mantu un allaž raizējas, ja kādam kuģim tālajā Atlantijā neveicas ar zveju. Joprojām šis zvejnieks nāk pie priekšsēdētāja un speciālistiem ar saviem plāniem, idejām, aizrāda uz kādu nekārtību, dusmojas par slikti paveiktu darbu.

Mārtiņš Līdaks nav vienīgais šāda kaluma cilvēks kolhozā. Tādi ir arī vecie zvejnieki Johans Bērziņš, Jānis Krūmiņš, vidējās paaudzes vīri Jānis Skuja, Jānis Ģerķis, Raimonds Pommers, Mārtiņš Kleins un daudzi, daudzi citi. [...]"

"Brīvais vilnis" plauka un zēla, un te nenovērtējams ir ilggadējā valdes priekšsēdētāja Alfrēda Šlīsera

nopelns. Kopā ar rakstnieci Dainu Avotiņu pat tapa romāns divās daļās "Saksiņu vējos. Akmens enkurs". Kad zvejnieku kopsaimniecība atzīmēja savas pastāvēšanas ceturtdaļgadsimtu, Daina Avotiņa un Jānis Peters atvēzējās kinoscenārijam "Mēs un jūra", kam mūziku komponējis pats maestro Raimonds Pauls. Grezns kultūras nams ar skatītāju zāles paceļamo grīdu, stadions un Zvejnieku parka estrāde – tas viss bija drošs pamats nākotnei, kur centrā bija pašu celtā vidusskola, lai gaismas pilis nevajadzētu meklēt ārpus Salacgrīvas.

No kolhoza – par akciju sabiedrību

1991. gada 20. decembrī tika galīgi izņemts par akciju sabiedrības "Brīvais vilnis" dibināšanu. Akcionāru pilnvarotie ievēlēja valdi piecu cilvēku sastāvā, tās vadību uzticot privatizācijas komisijas priekšsēdētājam Jānim Cīrulim. Tā kā dibinātāju vien bija vairāk nekā 1700, pilnsapulcei tika pilnvaroti akciju grupu pilnvarnieki. Pamatkapitāla lielums bija turpat 42 miljoni rubļu, un dibinātāji noteica akciju veidus un to nominālvērtību (viena akcija – 1000 rubļu).

Vēstures avotos minēts, ka zvejnieku kopsaimniecības "Brīvais vilnis" lielā kā bagātība bija samērā labi funkcionējošs saimnieciskais mehānisms un darba tradīcijas, tādēļ, privatizējot kolhozu, tas jā saglabā. Veidojot akciju sabiedrību, derēja iegaumēt, ka tās priekšrocība ir iespēja brīvi pirkt un pārdot akcijas, ka akciju sabiedrības forma attīstītās valstīs galvenokārt tiek lietota strauji augošos, kapitālu meklējošos uzņēmumos.

Kur top visgaršīgākās šprotes pasaulē?

Katru pirmdienu, kad AS "Brīvais vilnis" īpašnieki un vadošie speciālisti pulcējas uz produkcijas degustāciju,

viņiem ir tikai viena doma – kā šos zivju izstrādājumus padarīt vēl pievilcīgākus un atbilstošākus modernā starptautiskā tirgus prasībām. Šādas tikšanās ir tradicionālas. Arī uzņēmuma “Brīvais vilnis” 70. dzimšanas gadā, ko iezīmēja akciju sabiedrības daudzīnājums Latvijas Universitātes Akadēmiskajā bibliotēkā 22. februārī, Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamenta direktors Normunds Riekstiņš, kurš pasniedza Zemkopības ministrijas Atzinības rakstu, tā arī teica: “Nu mēs vaigā varam redzēt tos, kuri ražo garšīgākās šprotes pasaulē!”

Šobrīd uzņēmums ne tikai ražo “Carra šprotes” un augstvērtīgu šprotu pastēti, bet tam ir arī jauni produkcijas veidi, kam pamatā grilēta aAtlantijas iezeviela (skumbrijas, sardīnes u.c.) dažādās eļļās, mērcēs un piedevās. Jaunā produkcija arī jau paspējusi iekarot vietējo un ārvalstu tirgu. Nule kā tradicionālajā degustācijā baudīti anšovi, top arī “lētais gals” – zivju tefteli ar dārzeņiem, kur pati gardākā, šķiet, ir “brīvvilniešu” tomātu mērce.

Latvijas zivrrūpnieku stendā pasaulē lielākajā pārtikas produktu izstādē “Foodex Japan 2019” uzņēmuma pārdošanas nodaļas vadītājs Jānis Savičs atzina, ka, lai gan japāņi nepazīst šprotes, tās viņiem iegaršojušās. 90 valstu un reģionu pārstāvētā izstādē “Brīvā vilņa” stendu apmeklēja vairāk nekā 3500 interesentu.

“Brīvā vilņa” septiņdesmitgades daudzīnājumā piedalījās vairāki ārvalstu vēstnieki, kā Polijas Republikas vēstniece Monika Mihališina, Azerbaidžānas Republikas vēstnieks Latvijā Džavanširs Ahunzade, kurš apsveikuma runā teica zīmīgus vārdus par Latvijas izcilības zīmoliem – “šprotēm, pēc kurām tikai seko Rīgas Melnais balzams un Jūrmala”.

Salacgrīvas fotostudija jubilejai par godu priecēja ar fotoizstādi “Salacgrīva mūsdienu acīm”, savukārt LU Akadēmiskajā bibliotēkā no periodikas krājuma ir iekārtota izstāde par “Brīvo vilni” – tā darbību un cilvēkiem 70 gadu laikā kopš 1949. gada.

Rezumējot bija Salacgrīvas domes priekšsēdētāja Dagna Strauberga vērojums: “Sakām – “Salacgrīva”, domājam – “Brīvais vilnis”!”

Gints Šimanis

Rīgas brīvostas ziņas



Krievu salā uzstādītas gaisa monitoringa stacijas

Reaģējot uz iedzīvotāju sūdzībām par novērotu ogļu pastiprinātu putēšanu kraušanas operāciju laikā Krievu salā, Rīgas brīvostas pārvalde noskaidrojusi, ka atsevišķos gadījumos ogļu pastiprināta putēšana ir notikusi. Tas skaidrojams ar to, ka aktīvas ogļu pārkraušanas operācijas Krievu salā tika sāktas šā gada februārī, ostas komersantiem paralēli turpinot jauno iekārtu un kraušanas tehnoloģisko procesu ieviešanu un salāgošanu. Tas ir laikietilpīgs process, kurā iekārtu darbības pārtraukumi var ietekmēt kopējo kraušanas tehnoloģisko procesu, īslaicīgi radot paaugstinātu putekļu daudzumu.

Krievu salā uzcelts 23 metrus augsts vēja žogs, lai ogļu putekļi neietekmētu vides kvalitāti, kā arī Rīgas brīvostas pārvalde uzstādījusi divas jaunas gaisa monitoringa stacijas, lai nodrošinātu ogļu kraušanas procesa nepārtrauktu uzraudzību un operatīvi identificētu iespējamās novirzes kraušanas laikā. Kameras fiksēto attēlu tiešsaistes režīmā ikviens interesents var aplūkot: <http://rop.lv/lv/media-lv/webkamera.html>

Sakārtoto infrastruktūru Kundziņsalā

Rīgas brīvostas pārvalde infrastruktūras projekta “Satiksmes pārvads no Tvaika ielas uz Kundziņsalu” ietvaros plāno uzbūvēt satiksmes pārvadu – tiltu pāri Sarkandaugavas

attekai, savienojot Tvaika ielu ar Kundziņsalu. “Satiksmes pārvads tiks būvēts, lai atvieglotu un optimizētu kravas transporta kustību uz un no Kundziņsalas. Tā kā Kundziņsalā strauji attīstās tieši konteineru loģistika, laba autoceļu infrastruktūra ir ļoti nozīmīga, jo lielākā daļa konteineru vēl joprojām tiek pārvadāta ar kravas autotransportu,” uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.



Pēc Kundziņsalas iedzīvotāju iniciatīvas un konstruktīvi sadarbojoties ar biedrību “Kundziņsala”, Rīgas brīvostas pārvalde ir sākusi būvdarbus Kundziņsalas dzīvojamā rajona nosusināšanas projekta realizācijai. Projekta mērķis ir mazināt ostas industriālās darbības radītās sekas un tādējādi uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti. Darbus plānots pabeigt līdz šā gada rudenim. Projekta ietvaros paredzēts izveidot meliorācijas sistēmu gruntsūdens līmeņa pazemināšanai un uzbūvēt sūkņu staciju, kas nodrošinās ūdeņu atsūkņēšanu no apdzīvotajām teritorijām. ■

Ventspils ostas ziņas



Sākusies Ziemeļu mola rekonstrukcija

Lielas pārvērtības vairāku gadu nogrieznī piedzīvo Ventspils ostas vārti – 2018. gadā tika pabeigta Dienvidu mola atjaunošana un šā gada pavasarī sāka visu laiku vērienīgākā Ziemeļu mola rekonstrukcija. Ziemeļu mols ir viena no stratēģiski nozīmīgākajām un lielākajām Ventspils ostas hidrobūvē. Citiem vārdiem runājot, Ziemeļu mols ir ne tikai dambis, kas pasargā ostu no viļņiem, ledus un smilšu sanesumiem, bet arī svarīgs ķīmisko kravu pārkraušanas komplekss, jo molam piegulošajā teritorijā atrodas vairākas kuģu piestātnes, kas pilda rūpnieciskas funkcijas.

Tiklīdz sadarbības līgums tika parakstīts, BMGS sāka 45 tonnu dzelzsbetona masīvu un divu veidu tetrapodu ražošanu Ziemeļu mola vajadzībām, stāsta būvuzņēmēja BMGS Ziemeļu mola projekta vadītājs Andrejs Harčenkovs. Maršrutā BMGS ražotne – Ziemeļu mols katru dienu kursē smagās mašīnas,

kas būvobjektā nogādājušas ap 700 mazāko betona izstrādājumu, no kuriem 237, ievietoti mola konstrukcijā, jau pilda savu uzdevumu. Savukārt smagāko tetrapodu un betona masīvu transportēšana notiks pa Ventu, izmantojot baržu un pontonu. Tiklīdz masīvi būs sasnieguši galamērķi, no pontona ar peldošo celtni tos kraus hidrobūves konstrukcijā. Darbi notiks teju atklātā jūrā, kas nozīmē, ka sākotnēji ir jānodrošina celtnes stabilitāte. Šobrīd sagatavoti 21–25 metrus gari tauvošanās pāji, kas jau tuvākajā laikā ar ūdenslīdzēju palīdzību tiks iegremdēti un nostiprināti mola zemūdens nogāzē. Jāpiebilst, ka pirms masīvu un tetrapodu kraušanas atbildīgie būvspeciālisti,

vadoties pēc rasējumiem, dabā atzīmē krāvuma sektorus un tikai pēc tam sāk darbu – masīvo elementu montāžu tiem paredzētajās vietās.

Sākta Ventspils Augsto tehnoloģiju parka ražošanas ēkas būvniecība

Sākušies ražošanas ēkas Nr. 7 būvniecības darbi. Līdz ar to Ventspils Augsto tehnoloģiju parka teritorijā šobrīd notiek būvdarbi vienlaikus trijos lielos objektos – divās ražošanas ēkās vairāk nekā 10 tūkstošu kvadrātmetru platībā un divos jaunos stāvlaukumos ar 133 automašīnu vietām.

Ražošanas ēka Nr. 7 ir viena no trim jaunajām rūpnīcām, kas pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma tiks uzbūvētas tuvāko divu gadu laikā. Ēkas kopējā platība – 4500 kvadrātmetru, un jau šobrīd noslēgts nomas līgums ar SIA "Quality Jobs", kas šeit plāno attīstīt elektronikas produktu ražošanu. Būvniecības līgums noslēgts par 4,9 miljoniem eiro ar SIA "Aimasa".

Turpat blakus turpinās ražošanas ēkas Nr. 6 būvniecība. 6300 kvadrātmetru lielo rūpnīcu sāka būvēt šā gada aprīļa sākumā, šobrīd tiek likti ēkas pamati un gatavota pamatne zem grīdām. Abas ražošanas ēkas plānots pabeigt līdz 2021. gadam. ■

UZZIŅAI

Ziemeļu mola atjaunošanas projekta kopējās izmaksas ir 18,14 miljoni eiro, ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 13,42 miljoni eiro, līgumcena ar SIA BMGS par Ziemeļu mola atjaunošanu – 12,86 miljoni eiro, būvdarbu termiņš – 20 mēneši.



Liepājas ostas ziņas

Liepājas SEZ kopā ar uzņēmējiem risina darbaspēka problēmas

LSEZ SIA "RT Metāls" nodevusi ekspluatācijā jaunu cehu 1000 m² platībā, ieguldot aptuveni 1 milj. eiro būvniecībā un jaunu tehnoloģisko iekārtu iegādē. Ražošanas paplašināšana nodrošina apgrozījuma pieaugumu un ir devusi 30 jaunas darbvietas. Motivētu un stabilu darbinieku piesaiste ir zināms izaicinājums, ko uzņēmums risina sadarbībā ar pilsētas un reģiona mācību iestādēm un Liepājas SEZ pārvaldi. SEZ SIA "RT Metāls" ir metālapstrādes uzņēmums, kas ražo metāla būvkonstrukcijas – sijas, kāpnes, balkonu margas u.c. Tas dibināts 1999. gadā un ir 100% Dānijas uzņēmums, kas strādā vienā grupā ar Dānijas uzņēmumu "Richard Thomsen". Sākotnēji uzņēmums Liepājā darbojās nomātās telpās, bet jau kopš 2005. gada attīstās Laboratorijas ielā Karostā, bijušās PSRS raķešu bāzes teritorijā.

LSEZ SIA "RT Metāls" ražošanas vadītājs Armands Džeriņš neslēpj, ka atrast apzinīgus, motivētus strādniekus un speciālistus nav viegli, lai gan uzņēmums nodrošina konkurētspējīgu atalgojumu un vidējā alga pārsniedz 1000 eiro. Savukārt ražošanas plānotājs Edgars Kovaļskis



norāda, ka uzņēmums līdzdarbojas dažādās programmās, lai piedāvātu darbu tiem, kuri vēlas atgriezties no ārzemēm vai pārprofilēties, bet tas prasot laiku.

Sākta Liepājas ostas auto pievedceļa rekonstrukcija un paplašināšana

Turpinot LSEZ pārvaldes projektu "Liepājas ostas sauszemes pievedceļa attīstība", sākta Liepājas ostas auto pievedceļa pārbūve un paplašināšana. Atbilstoši iepirkumu procedūrai un noslēgtajam

līgumam darbus veic SIA "CTB". Būvdarbus pilnībā plānots pabeigt līdz 2020. gada vasarai. Liepājas ostas auto pievedceļu, kas savieno ostu ar O. Kalpaka ielu un tālāk ar Pulvera ielu, uzbūvēja 1999. gadā, lai autotransporta plūsmu iespēju robežās novirzītu no dzīvojamajiem mikrorajoniem. Ceļa ekspluatācija 20 gadu garumā ir ietekmējusi tā kvalitāti, un tas vairs nav atbilstošs pieaugošajai kravu plūsmai uz un no ostas. Pievedceļa rekonstrukcija un paplašināšana mazinās sastrēgumus un uzlabos satiksmes drošību. Kopējais rekonstruējamo autoceļu garums ir ~2,7 km.

SIA "CTB" valdes loceklis Pēteris Andrijaņovs atzīst, ka projekts kopumā ir visai komplicēts, turklāt tiek izmantota pilsētā līdz šim neredzēta ielas seguma konstrukcija, kas veidota tā, lai izturētu kravas automobiļu svaru. Lai pa ostas pievedceļu braucošā kravas transporta radītais troksnis netraucētu tuvumā esošo māju iedzīvotājus, LSEZ pārvalde Brīvostas ielas posmā līdz Kalpaka ielai uzbūvēs 3,5 m augstu trokšņus absorbējošu sienu. Projekta "Liepājas ostas sauszemes pievedceļa attīstība" kopējās izmaksas, ieskaitot arī dzelzceļa būvdarbus, ir 7 miljoni eiro, no kuriem aptuveni 4,5 miljoni ir ES finansējums, bet pārējā summa Liepājas SEZ pārvaldes līdzfinansējums.



Atpūta pasaules pludmalēs



Desmitiem tūkstoši cilvēku "atpūšas" Bornmutes pludmalē Apvienotajā Karalistē.



Cilvēki cenšas veldzēties Dajanas līča pludmalē Ķīnā.



Kostinesti pludmale Rumānijā ir viens no rosīgākajiem kūrortiem Melnās jūras piekrastē.



Atpūtnieku tūkstoši Limas pludmalē.



Pludmales sezona Brazīlijā ilgst no decembra līdz martam, aptuveni no vienas nedēļas pirms Ziemassvētkiem līdz vienai nedēļai pēc karnevāla. Tas ir visdzīvīgākais laiks Brazīlijā, kad pludmalē ierodas vietējie un ir lielākais tūristu pieplūdums.



Varam būt patiesi laimīgi, jo šāda skaitās atpūtnieku pilna Liepājas pludmale. Uzelpojam, atpūšamies un relaksējamies. Nav pasaulē labākas vietas par Latviju, un skaistākās pludmales ir mūsu – Baltijas jūras krastā!



Esiet atbildīgi, rīkojieties saprātīgi!

Nelaiemes gadījumā nekavējoties zvaniet Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram!

Trauksmes tālruni: **115, 67323103, 29476101, 67082070** vai **112**. E-pasts: sar@mrcc.lv
Izsaucot glābējus, iespējami precīzāk ir jānorāda nelaimes vietas koordinātes, piebraukšanas iespējas, kā arī jānosauc laiks, kad negadījums noticis.
Rīkojieties atbilstoši saņemtajiem norādījumiem!
Glābēji jāsagaida un jānorāda cietušā atrašanās vieta.

Kopš Pirmā un Otrā pasaules kara Baltijas jūras dzelmē ir saglabāties liels skaits mīnu, torpēdu, lādiņu un citu bīstamu priekšmetu, tai skaitā arī ķīmisku vielu saturošu priekšmetu, kas var apdraudēt cilvēka dzīvību, tādēļ ir jāievēro drošības pasākumi, bet par atrasto priekšmetu operatīvi jāinformē Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga).

Atrodot jūrā vai piekrastes zonā aizdomīgu priekšmetu:

1. Apturiet kuģa gaitu.
2. Sazinieties ar MRCC Rīga:

UIV IZSAUKUMA SIGNĀLS	TĀLRUNIS	INMARSAT	MMSI	DEŽŪRAS KANĀLI UN FREKVENCES
RIGA RESCUE RADIO	115 (avārijas) +371 67323103 +371 29476101 +371 67082070	INMARSAT-C +581 427518510	002750100	16VHF, 2182kHz, DSC VHF, DSC MF

3. Sniedziet informāciju par kuģa nosaukumu, kuģa tipu, atrašanās koordinātēm, cilvēku skaitu uz kuģa!
4. Sniedziet atrastā objekta īsu raksturojumu!
5. Atrasto aizdomīgo priekšmetu NEDRĪKST atbrīvot no tīkliem, mēģināt atvērt un tuvāk izpētīt!
6. Turpmāk rīkojieties pēc MRCC Rīga koordinatora sniegtajām instrukcijām!
7. Uz notikuma vietu tiks izsūtīti munīcijas neitralizēšanas speciālisti, kuri savas kompetences ietvaros palīdzēs atrisināt radušos situāciju!

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas fotokonkurss

1. vietas ieguvēja kapteiņa Valērija Jervzikova “Saulriets” (“The sunset”)

