

DIPLOMA DARBS.

VENTSPILS OSTA.

L.Ū. tautsaimniecības-tiesību
zinātņu fakultātes
tautsaimniecības nodaļas
stud. I l o n a s Ī v e,
matr. Nr. 18780.

S a t u r s:

	Lp.
Ievads.	1.
P i r m ā d a ļ a.	
Ostu vispārejs apskats.	
A. OSTAS JĒDZIENS UN VEIDI.	4.
I. Ostas jēdziens.	4.
II. Ostu veidi.	7.
B. OSTU IZVEIDOŠANĀS.	11.
I. Kugu braucamais ceļš.	11.
II. Ostu labierīcības.	13.
C. OSTU POLITIKAS PAMATI.	15.
O t r ā d a ļ a.	
Ventspils osta.	
A. VENTSPILS OSTAS ĢEOGRAFIŠKAIS STĀVOKLIS.	21.
B. VENTSPILS OSTA LĪDZ PASAULES KARĀM.	24.
I. Ventspils osta līdz 1902.g.	24.
1. Attīstība līdz 1642.g.	24.
2. Ventspils osta hercoga Jēkaba laikā(1642.-1682.)	28.
a) Ziedu laiki.	28.
b) Atslābums.	33.

3. Ventspils osta no 1682.g. līdz pievienošanai Krievijai(1795.g.)	35.
4. Ventspils osta no 1795.-1902.g.	36.
II. Ventspils osta no 1902.g. līdz pasaules karām.	40.
1. Ostas stāvoklis tehniskā ziņā.	42.
a) Ostas apmērs un kugu braucamais ceļš.	43.
b) Piekraсту stāvoklis.	44.
1) Ventas upes kreisais krasts.	45.
2) Ventas upes labais krasts.	46.
c) Ostas labierīces.	49.
2. Ostas tirdzniecība un kugniecība.	55.
a) Preču apgrozība.	55.
b) Kugu kustība.	69.
C. VENTSPILS OSTA PASAULES KARĀ LAIKĀ UN PĒC PASAULES KARA.	74.
I. Ventspils osta pasaules kara laikā.	74.
II. Ventspils osta pēc pasaules kara.	76.
1. Ventspils ostas atjaunošana.	76.
2. Ostas tirdzniecība un kugniecība.	82.
a) Preču apgrozība.	82.
b) Kugu kustība.	87.
D. VENTSPILS OSTAS NĀKOTNES IZREDZES.	95.

L i t e r a t ū r a.

Grāmatas:

Borchard-Fulst,

Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht,
Berlin, 1928.g.

Flügel, Heinrich, Dr.

Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, Jena, 1914.

Wiedenfeld, Kurt, Dr.

Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs-
und Handelsbedeutung, Berlin, 1903.

Juškevičs, J.

Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē, 1931.

Šistovskij, M. A.

Matjerialy dlja opisanija russkich kommerčeskich
portov. - Vypusk XXVIII. Vindavskij port, S. Peterburg,
1899.

Maskavas-Ventspils dzelzsceļu s-bas izdev.

Vindavskij port, 1908.

Tirdzniecības-rūpniecības ministrijas izdev.

Opisanie Vindavskavo torgovavo porta, 1913.

Zur Frage über den Windauer Hafen und die Tuckum-Windauer Eisenbahn, 1890.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band VII., 4. izdev.

1926.

Latv. konversācijas vārdnīca.

Periodiski izdevumi:

Laikraksts „Ventas Balss”

” „Latviešu Avīzes”.

Latvijas statistiskā gada grāmata.

Latvijas statistiskās pārvaldes mēneša biļeteni.

Rīgas Biržas komitejas darbības pārskati.

Tätigkeits-Berichte des Windauer Börsen-Komitees.

Statistischen Daten über den Handel der Stadt Windau.

Ievads.

Tautas jau sirmā senatnē uzskatīja kugniecību par izdevīgu un ienesīgu tautsaimniecības nozari. Lai varētu ar to nodarboties nepieciešama ir pieeja pie jūras, kādēļ pilnīgi saprotamas no jūras ceļiem atspiesto valstu tieksmes iegūt brīvu izeju atklātā jūrā. Vēlešanās iegūt šādu izeju bijusi gan par cēloni sadursmēm, gan arī šis jautājums kārtots miera ceļā, attiecīgu līgumu veidā. Pieveja pie jūras valstij dod lielu labumu. Tā dod iespēju uzturēt tiešu, normalos apstākļos neatkarīgu satiksmi ar visas pasaules piejūru valstīm, un tā sagādājot savas valsts ražojumiem plašāku starptautisku tirgu. Satiksme pa ūdens ceļiem uzskatāma par lētāko un ērtāko satiksmes veidu un to izmantojot, rodas iespēja palētināt importa preču un pacelt eksporta preču cenas, kas nāk par labu visām piejūras valstu iedzīvotāju aprindām.

Šinī ziņā Latvija pēc sava geografiskā stāvokļa ieņem izcilus vietu. Apmēram 29% no visas valsts robežas (494 km garumā) apskalo Baltijas jūra, kur pie plostošanai un kugniecībai noderīgu upju grīvām nodibinājušās 3 pirm-

klasīgas jūras ostas: Rīga, Liepaja, Ventspils. Tās pieejamas visiem mūsu jūras tirdzniecības apstākļiem piemērotiem jūras kuģiem. Bez šīm galvenām ostām ir vēl mazākas ostas, kam arī mazāka nozīme.

Atrodoties pēc sava izdevīgā ģeografiskā stāvokļa uz robežas un dabīgiem, parocīgiem satiksmes ceļiem starp Ziemeļ-vakara un Rīt-Eiropu, Latviju mēdz pielīdzināt tiltam, pār kuģu jānotiek dabīgai preču apmaiņai starp abām Eiropas daļām un viņām piegulošām aizmugurēm. Galvenā loma šajā satiksmē pieder Rīgas, Liepajas un Ventspils ostām.

Kā redzam Latvijai ir tā priekšrocība būt no dabas apveltītai ar vairākām labām ostām, kas sekmējušas kugniecības attīstību. Šinī darbā es apskatīšu tikai vienu Latvijas ostu t.i. Ventspils ostu. Esmu dzimusi un augusi Ventspilī, jūrnieka ģimenē un tādēļ man radās vēlešanās apskatīt tuvāk Ventspils ostu. Pēdējā pieskaitāma neaizsalstošām Baltijas jūras ostām, un tā, pateicoties savām dabīgām priekšrocībām, jau sirmā senatnē iepēma izcilu stāvokli, bez tam neaizsalšanas dēļ tai iespējams izpildīt Rīgas priekšostas funkcijas ziemas laikā. Sevišķi lielu nozīmi starptautiskā tirdzniecībā tā ieguva šī gadu simteņa sākumā.

P i r m ā d a ļ a.

Ostu vispārejs apskats.

A. OSTAS JĒDZIENS UN VEIDI.

I. OSTAS JĒDZIENS.

Osta ir dabisks vai mākslīgi radīts ūdens laukums, kur kugi var paglābties no vētras, augstiem ūdeņiem un ledus, kā arī iekraut un izkraut preces, uzņemt un izlaist pasažierus, izdarīt remontus un apgādāties ar pārtiku. Tā tad var būt dabiskas un mākslīgi radītas ostas.

Dabiskas ostas rodas tur, kur salas, izstieptas pussalas un apakšūdens sēkļi vai ravas rada aizsargātus ūdens laukumus (piem. šēras pie Helsinkiem un Stokholmas, Dancigas līcis). Mākslīgas ostas izbūvē ar dažāda veida ostas dambju resp. molu un vilplaužu palīdzību.¹⁾

Jāaizrāda, ka agrākos laikos izvēloties ostas vietu, to izšķīra apstākļi, vai attiecīgā jūras apkārtnē bija padota paisumam un bēgumam un kur tāpēc, pat pie mierīgas jūras, kuga drošības labā bija jāievēro zināmi noteikumi vai

¹⁾ Latv. konversācijas vārdnīca, 30089. lp.

varēja rēķināties ar vienmērīgu ūdens līmeni, tādēļ Vidus jūrā, kur nebija paisuma un bēguma, varēja ierīkot svarīgas ostas kā Barselonu, Marseļu netālu no kugojamās upes, ne tieši upes grīvā, bet jūras līcī; tāpat Baltijas jūrā bija iespējams ierīkot ostas tieši pie jūras krasta.

Citādi tas bija okeanos. Lai izvairītos no paisuma un bēguma iedarbības, šeit bija vajadzīgs tādās vietās, kur bija aizsniedzama ūpe, vadīt kugus pa upi uz augšu tik tālu, kur paisums un bēgums zaudē savu dzenošo spēku. Tādas ostas ir Ņujorka, Filadelfija Amerikā, Lisabone, Hulle, Glasgova, Londona, Hamburga, Bremene, Antverpene u.c. Nepieciešamības gadījumā, kad kalni pieiet tuvu jūrai un kur nav nevienas upes vai līča, apmierinājās arī ar brīvu okeanu, piem. Kapštate. Hamburgai un Roterdamai tā priekšrocība, ka ūdens līmenis daudz nemainās, kā mēr Londonā un Antverpenē galvenā kārtā lietojami doki t.i. slūžas noslēdz ieeju no āreajā ūdens ceļā. Zinams izvairīšanās no paisuma un bēguma, izvēloties ostas vietu, no tā laika, kad dabīgo aizsarglīdzekļu trūkumu sāka novērst ar slūžu aizsargātiem dokiem, zaudēja savu izšķirošo nozīmi. Tā pirmais doks Havrā 1628.g., Liverpulē 1709.g., Londonā 1805.g.²⁾

Ostas iebrauktuvei vai vārtiem jābūt tā novietotiem un aizsargātiem ar ostas dambjiem pret vējiem, vilņošanas, ledu, jūras straumēm un ar tām saistīto piesērešanu, lai kugi ostā varētu iekļūt un izbraukt visādos laika apstākļos.

Ostas iekšienē nepieciešams mierīgs un piekrautiem kugiem pietiekoši dziļš ūdens. Kugu kustības nodrošināšanai ierīko molu galvās un citās vietās bākas vai t.s. ostas ugunis.

Kugu piestāšanai, preču ie- un izkraušanai izbūvē krastmalas vajadzīgā garumā un apgādā tās ar kugu piesienamām ierīcēm, celtnēm, noliktavām u.t.t.³⁾

- 2) K. Wiedenfeld, die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handels Bedeutung, 1903., 25. -27.lp.
- 3) Latv. konversācijas vārdnīca, 30090. lp.

II. OSTU VEIDI.

Ostas pēc novietnes var iedalīt:

- 1) iekšūdeņu ostas,
- 2) jūras ostas.

Pie iekšūdeņu ostām pieder Jelgava, jūras ostas ir Liepāja, Ainaži. Kā trešo veidu varētu minēt ostas, kur iekšūdeņu un jūras kugniecība saplūst, piem. Rīga, Ventspils.

Iekšūdeņu ostas ierīko upju atzarojumos vai dabiskos paplašinājumos, mākslīgi izraktos baseinos kā arī atklātās upju gultnēs. Ūdens laukumam jābūt ar pietiekošu izmēru, lai kugus varētu apgriezt.

Jūras ostas novieto izdevīgās vietās atklātā piekrastē vai arī upju grīvās.

Atkarībā no ostas savienojuma veida ar ārejo ūdens ceļu resp. jūru, ostas iedala:

- 1) atklātas ostas,
- 2) slēgtas jeb doku ostas.

Pirmās ir katrā laikā pieejamas, bet iespējamās tikai tur, kur nav paisuma un bēguma vai arī ūdens līmeņa svārstības nav lielas. Pie šīm pieder visas Baltijas un Vidus jūras

ostas.

Doku jeb slēgto ostu (Antverpene, Londona) iebrauktuves noslēdz no ārejā ūdens ceļa ar slūžām. Ar tām uztur ūdens līmeni ostā normalā paisuma augstumā. Pie slēgtām ostām nepieciešamas plašas priekšostas vai reidi, kur kugi varētu nogaidīt iebraukšanu. Priekšostām jābūt norobežotām ar moliem un viļņplaužiem, ja tuvumā nav pietiekoši dziļa jūras līča vai aizsargātas upes grīvas.

Pēc galvenā izmantošanas veida ostas iedala:

- 1) tirdzniecības ostas
- 2) patvēruma "
- 3) zvejnieku "
- 4) kaņa "

Tirdzniecības ostu uzdevums ir virzīt preču kustību no sauszemes uz ūdens ceļiem un otrādi. Tām nepieciešami ērti pievedceļi, kā dzelzsceļi, zemes ceļi, kugojami kanāli. Tirdzniecības ostās paredz atsevišķus baseinus importa, eksporta, koka, ogļu u.c. preču apgrozībai. Tāpat vajadzīga pietiekoši gara un dažāda dziļuma krastmalas līnija kugu piestāšanai. Ērtākai preču apgrozībai ostas teritorijā izbūvē ielas, dzelzsceļus, ēkas preču šķirošanai, svēršanai

un muitošanai, noliktavas preču uzglabāšanai, saldetavas, koku un ogļu laukumus u.c.

Ir arī tranzit-ostas, tās kalpo galvenā kārtā tranzitam. Tānīs parasti rezervē lielākas platības brīvostas teritorijai.

Tādus tirdzniecības ostu rajonus, kur preces saņem un nodod tieši ostas baseinam piegulošām rūpniecības iestādēm, sauc par rūpniecības ostām.

Par ziemas ostām sauc tādus tirdzniecības ostu baseinus, kas paredzēti kugu pārziemošanai. Tur parasti novieto arī kugu remontu darbnīcas.

Ostas vai to daļas, kuŗu uzdevums ir dot patvērumu kugiem vētras laikā vai avarijas gadījumos, sauc par patvēruma ostām. Tās parasti irniecīgā mērā apgādātas ar pasažieru un preču apgrozības ierīcēm. Tām jābūt ērti atrodamām un droši pieejamām dienu un nakti, visos laika apstākļos. Latvijas piekrastē zināmā mērā par patvēruma ostām ir izbūvēti Ainaži (ap 1900.g.) un Roja (1908.-1910.), kur aiz ierīkotiem vilplaužiem izveidoti mierīgi ūdens laukumi kugu noenkurošanai.

Zvejnieku ostas noder zvejas laivu novietošanai,

zivju produktu tirdzniecībai un apstrādāšanai. Techniskas izbūves ziņā tās ir vienkāršas un nav arī dziļas (ap 3-4m), jo zvejas motorlaivu novietošanai tas nav vajadzīgs. Latvijā tās pastāvēšanas laikā izbūvētas šādas zvejnieku ostas: Roja, Mērsrags un Pape.

Kaņa ostas domātas kaņa kugu novietošanai.⁴⁾

4) Latv. konversācijas vārdnīca, 30095.- 30098.lp.

B. OSTU IZVEIDOŠANĀS.

I. KUGU BRAUCAMĀIS CEĻŠ.

Ostu pirmsākumi saistās ar kugniecības sākuma laikiem. Sākumā ostām izmantoja tikai no vējiem aizsargātus jūras līčus un upju grīvas, vēlāk ierīkoja arī mākslīgas ostas. Pazīstamas ir seno laiku ostas Kartagā, Aleksandrijā.

Vidus laikos ostu būvniecība neattīstījās, jo Vidus laikos būvēto kugu izmēri bija mazi, un kugu ieprīme nepārsniedza 2-3 m, piem. no 3 kugiem, ar kuriem Kolumbus 1492.g. brauca savā pirmā ceļojumā uz Ameriku, lielākais bijis tikai 300 reg. tonnu liels, tā tad dziļas ostas nebija vajadzīgas. Arī vēl trijos nākošos gadu simteņos kugu izmēri jūtami nepalielinājās.

19.g.s. vidū - 1847/48.g. Hamburgas-Amerikas līnijas pirmais burenieks bija 717 reg. ton. liels, pēc kam kugu izmēri aug, tā piem. 1858.g. Ziemeļu - vācu Lloida pirmais tvaikonis, kas uzturēja satiksmi starp Ņujorku un Eiropu bija jau 1783 reg. tonnu liels.⁵⁾

5) H. Flügel, die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, 23., 25. lp.

Ar tvaika kuģniecības attīstību kuģu izmēri, un līdz ar to kuģu iegrime (līdz 12 m) arvien auguši. Līdz ar kuģu izmēru palielināšanos kļuva nepieciešamas dziļas un plašas ostas, bez kādām modernā kuģniecība nemaz nav domājama.

Vēl 19.g.s. sākumā tādas uzplaukstošas ostas kā Hamburga, Antverpene u.c. varēja balstīties tikai uz sava stāvokļa dabīgām priekšrocībām, bet tad apstākļi grozījās. Līdz 19.g.s. vēl nebija vajadzīgi nekādi ostu padziļināšanas un izbūves darbi. Tikai 19.g.s. sācies sistematisks ostu izveidošanas darbs, piem. Hamburgas ostā tikai 1834. un 1838.g. nodarbināti pirmie zemes smēlētāji,⁶⁾ pēc kam ostas izbūves darbs pakāpeniski turpināts.

Jāsaka, ka tagad neviena osta nevar izturēt savstarpējo konkurenci, ja tā nerūpējās par pietiekoši plaša un dziļa kuģu braucamā ceļa uzturēšanu.

Ja kāda osta nepiemērojas kuģu izmēru pārgrozībām, tad satiksme novirzīsies uz tādām ostām, kurās būs piemērojušās jaunajiem kuģu izmēriem.

6) H. Flügel, die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, 29.lp.

II. OSTU LABIERĪCĪBAS.

Attīstoties kugniecībai ostas mainījušas arī savu ārējo izskatu. Agrāk preču ie- un izkraušana kugos notika vienīgi ar cilvēku darba spēku, tagad to gandrīz vai visur atvietojuši gan krastā, gan uz kugiem uzstādītie celtņi un tītuves.

Moderno ostu krastmalas un piestātnes izbūvētas ar specialām noliktavām un dzelzsceļu pievedceļiem, kas dod iespēju novietot preces no kugiem tieši noliktavās un vagonos vai arī pārkraut blakus piestājušos kugos un laivās.

Ja agrāk akmeņogles, labību u.c. beramās preces sarena kugos ar maisiem, tad tagad tās ber kugos tieši, veselēm vagoniem, labību uzņem no elevatoriem; tas dod iespēju izdarīt kugu iekraušanu un izkraušanu nesamērojami īsākā laikā. Kugiem nav vairs jāpavada nedēļām ilgi ostās un viņu eksploatacija var noritēt daudz intensīvāk.

Agrākos laikos nevarēja būt ne runas par svaigas gaļas, zivju, augļu un citu ātri bojājošos produktu pārva-
dāšanu pa okeaniem no vienas pasaules daļas uz otru; tagad turpretī, pateicoties kugos ierīkotām saldetavām, ven-

tilacijas un citām palīgierīcēm, tas ir iespējams.

Pats par sevi saprotams, ka sakarā ar tādu kugniecības progresu, neviena moderna osta nav domājama bez saldetavām, elevatoriem, specialām preču noliktavām, kuņas savienotas ar dzelzsceļu tīklu.

Ostu krastmalām jābūt apgādātām ar preču iekraušanas un izkraušanas ierīcēm. Kugu remontēšanai vajadzīgi doki un attiecīgas kugu remontu darbnīcas.

Tā tad prasības, ko tagad uzstāda modernām ostām, ir ļoti lielas un jāsaprot, ka ostas šo labierīču ziņā cenšas viena otru pārspēt.

C. OSTU POLITIKAS PAMATI.

Jūras ostas nozīmi, pieņemot ka tai ir piemērots kugu braucamais ceļš, noteic tās stāvoklis pret patēriņa un ražošanas centriem, citiem vārdiem ostas attīstības iespējas nosaka tās aizmugures lielums un preču piegādāšanas un uzņemšanas spējas t.i. aizmugures saimnieciskā vērtība un ar to saistīto satiksmes līdzekļu piemērotība sakaru uzturēšanai.

Ostas aizmugure ir pēc sava ģeografiskā stāvokļa un sakariem pie attiecīgas ostas piederīgs apgabals. Katra osta ir tikai vidutāja tirdzniecībai no aizjūras uz iekšzemi un otrādi.

Atsevišķās ostas atrodas pastāvīgi sacensībā, lai iegūtu, uzturētu un paplašinātu savu aizmuguri. Pietiekoši plaša un saimnieciski attīstīta aizmugure ir katras ostas, kas nekalpo specialiem uzdevumiem, kā piem. kaļa osta, eksistences nosacījums.⁷⁾

Hamburgai, Bremenei, Antverpenei, Roterdamai u.c.

7)

Borchard-Fulst, Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht, 272. lp.

ostām liela nozīme, pateicoties to aizmugurēm. Roterdama un Antverpene ir mazākas pilsētas kā Hamburga, bet tās toties, sevišķi Antverpene, atrodas ļoti bieži apdzīvotā un attīstītas rūpniecības apvidū.⁸⁾

Kas attiecas uz aizmugures lielumu, tad ir izšķirošs tas apstāklis, vai attiecīgā jūras krastā atrodas daudz vai maz ostu. Ja ir maz ostu, tad aizmugure būs attiecīgi lielāka, ja daudz ostu-attiecīgi mazāka.

Aizmugures saimnieciskā attīstība, kas veicina ostas apgrozību, atkarājas no tās iedzīvotāju sastāva, viņu dzīves prasībām un rūpniecības un tirdzniecības uzbūves. Iespaidu atstāj rūpniecības veids, tās lielums un sastāvs, tāpat iespaido tas apstāklis, kādi jēlvielu ievedumi vajadzīgi rūpniecībai un kādi gatavu fabrikātu ievedumi nepieciešami un kas atkal iespējams izvest.⁹⁾

Bremenes aizmugurē neatrodas nekāda smagā rūpniecība, tādēļ izvedumos arī pārsvarā vieglākas preces; Hamburgā ir tieši pretejsais, jo šeit Elba atvieglo smago pre-

8)

H. Flügel, die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, 64. lp.

9) Borchard-Fulst, Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht, 272. lp.

ču pievešanu. Liverpulei pašai ir samērā maz fabriku, tai daudz vairāk nozīmi piešķir, aizmugurē atrodošies bagātie rūpniecības rajoni.

Tur, kur nepieciešami ievest jēlvielas, izveidojas ap šo importa ostu šo jēlvielu orientēts rūpniecības rajons. Upes un kanali var paplašināt aizmuguri. Ostām, kur pieejamas upes un kanali, piemīt jēlvielu ievēdumu pievilkšanas spēks. Turpretī apgabali, kas paši ražo jēlvielas, prasa ostu savā apgabalā t. i. izvedumam katrā ziņā jāiet caur to ostu, kas atrodas vistuvāk ražošanas vietai.

Ja ostas rīcībā ir laba satiksme, tad, kas attiecas uz gataviem fabrikātiem, aizmugure var izvērsties stipri plaša, jo tie panes lielākus pārvadāšanas izdevumus.

Tā tad aizmugure dažādām precēm var būt dažāda. Kūgojamas upes un kanali, tāpat dzelzsceļi var iespaidot aizmugures plašumu; tādēļ aizmugurei ziemā, kur upes aizsalst, var būt citādas robežas kā vasarā.

Ostas attīstību var veicināt arī tas, ka aizmugure lielā mērā atšķiras no pretī atrodošās zemes, piem. ja vienas ostas aizmugure ir bagāta akmeņoglēm, nabadzīga rūdām, bet geografiski pretī atrodošās zemē tas ir otrādi,

taid ir radīti dzīvas preču apmaiņas priekšnosacījumi.

Ja aizmugure ir sevišķi labvēlīga kādam ražošanas veidam, tad tas noved pie ostas ieved- un izveidzniecības koncentrācijas, kas sevišķi var veicināt ostas attīstību. Ražošanas spēku vienpusīga attīstība atkal prasa lielus pievedumus no citām vietām. Tas atkal iespaido ostas attīstību. Jo harmoniskāki aizmugurē attīstījušās daudzpusīgas ražošanas nozares, t.i. jo autarkiskāka tā ir, jo mazāk būs iespējas attīstīties par pasaules ostu, jo vajadzības līdz ar to samazinās.¹⁰⁾

Bez tam, kā jau teikts, jāņem vērā aizmugures iedzīvotāju sastāvs un viņu dzīves prasības. Iedzīvotāju pieaugums pavairo ievedumus, bez tam jāaizrāda, ka iedzīvotājiem jābūt pietiekoši kultivētiem, lai tiem būtu vajadzība pēc ārzemju preču ievedumiem; svarīgi ir arī tas, cik tālu viņus aptverošā zeme spēj uzturēt U.t.t.¹¹⁾

No tā var secināt, ka ļoti svarīgs faktors, kas veicina ostas uzplaukšanu, ir pietiekoši plaša aizmugure, kas dzīvi piedalās ārejā tirdzniecībā.

10)

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, VII. Band, 336. lp.

11)

Borchard-Fulst, Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht, 272. lp.

Otra prasība ir, lai ostai būtu laba, lēta un ātra satiksme ar aizmuguri. Šim apstāklim ir pat tik liela nozīme, ka ar to iespējams ostas iespaida sfairu palielināt pāri tās dabīgam rajonam t. i. aizmuguri var mākslīgi palielināt uz kādas citas ostas rēķina, kuņai nav tik laba satiksme.¹²⁾

Kā satiksmes līdzekļi vispirms minami dzelzsceļi, kuņiem pieder ievērojama loma preču pārvadāšanā no ostas uz zemes iekšieni un otrādi un iekšējie ūdens ceļi, kuņu nozīme, tā ka katras ostas satiksmes pamats ir masu preču pārvadāšana (akmeņogles, rūdas), kuņiem svarīgi ir lēta vedmaksa, arvien vēl aug.

Satiksmes ceļu izbūvi, veidu un garumu var ar attiecīgu tarifu politiku t. i. ar dzelzsceļu un iekšējo ūdens ceļu nodevu paaugstināšanu vai pazemināšanu iespaidot. Šai tarifu regulēšanai zinamas robežas nosprauž no vienas puses satiksmes līdzekļa rentabilitāte, un no otras puses satiksmes līdzekļa un ostas konkurences spējas.¹³⁾

12)

H. Flügel, Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen, 16. lp.

13)

Borchard-Fulst, Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht, 273-274. lp.

Bez tam, lai varētu preces pārvietot no kugiem uz dzelzsceļiem vai iekšējiem ūdens ceļiem vai arī noliktavās un otrādi, vajadzīgi piemēroti kravlaukumi, pārvietošanas ierīces u.c., īsāki sakot, attiecīgas ostas labierīces, kas dotu iespēju ātri un ērti, bez lieka laika un naudas zaudējumiem, izdarīt preču operācijas.

Svarīgi ir arī ostas nodevu, kuŗas ņem no kugiem un precēm par ostas labierīcību ierīkošanu un uzturēšanu, augstums un to pareiza tarifificēšana.

Valsts var katras ostas attīstību iespaidot, jo tai pieder tarifu regulēšanas tiesības; tai ir iespējams izbūvēt kanālus un dzelzsceļus vai arī to nedarīt un taml.. Jāsaka, ka valsts var atsevišķas ostas attīstību veicināt vai arī to kavēt.¹⁴⁾

14)

Borchard-Fulst, Seeverkehrsrecht, Seestrassen- und Seehafenrecht, 274.-275. lp.

O t r ā d a ļ a.

Ventspils osta.

A. VENTSPILS OSTAS ĢEOGRAFIŠKAIS STĀVOKLIS.

Ventspils osta atrodas Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, Ventas upes grīvā.

Venta - lielākā Kurzemes upe izceļas Lietuvā, Telsu augstienē; tās garums ir vairāk kā 300 km, Kurzemē vien tās garums ir ap 160 km. Tā ka Ventas avoti atrodas ap 213 m virs jūras līmeņa, tad tai pirmajos 214 km līdz Kuldīgas pilsētai ir kalnu upes raksturs: liels kritums, ievērojams straumes ātrums un neliels dziļums. Lejpus Kuldīgai upes straujums pamazinājas, bet tās platums un dziļums palielinājas.¹⁾

Ventas upe ir kā radīta ostas izbūvei, jo tā 8 km garumā no grīvas, bet ar nelieliem gultnes padziļināšanas darbiem vieglā smilts-mālu pamatā pat līdz 15 km, pieejama jūras kuģiem, pie kam pirmos 4 km kuģu braucamais ceļš sasniedz 8 m dziļumu un vietām pat pāri 9 m.

1)

Opisanje Vindavskavo trgovavo porta, 6.lp.

Upes platums pie ieejas ostā, starp dienvidu un atdalošo molu ir 90 m, bet ostas rajonā upe pakāpeniski paplašinās līdz 160 m, sasniedzot pie pontonu tilta pat 240 m platumu. Bez tam apmēram 9 km garumā dažās vietās upe pie krastiem ir tik dziļa, ka pat dziļi peldošiem ir iespējams piestāt pie paša krasta un ērti iekraut un izkraut preces.

Pateicoties tam upe bez kādām mākslīgām izbūvēm izveido dziļu, mierīgu un labi aizsargātu ostu.

Upes krasti ir līdzeni, kā pašas dabas radīti noliktavu, dzelzsceļu tīkla, kravlaukumu un citu vajadzīgo ostas labierīcību izbūvei.

Bez tam upes krasti, kas paceļas apm. 2,5 - 3 m virs normalā ūdens līmeņa, nekad nepārplūst, jo upes ūdens līmeņa celšanās ostas rajonā nav liela. Retos gadījumos starpība starp viszemāko un augstāko līmeni ir apm. 1,5-1,8m, parasti ūdens celšanās upē par 0,75 m jau skaitās augsta.

Pēdejos 7km straumes ātrums ir pavisam mazs: normali apm. 0,23 m sekundē. Tā ka upe tek caur mālainiem krastiem, arī tās ātrums nav liels, tad tā nekādus sēklus nesanes un arī pie grīvas gandrīz nerada smilšu nogulšņus. ²⁾

2) Vindavskij port, 9. lp.

Ventas upe gandrīz nemaz nepiesērē, Tā ka tās dziļumu uzturēšanai nav vajadzīgi pastāvīgi padziļināšanas darbi.

Baltijas jūras dibens pie Ventspils galvenā kārtā ir no māla, kas lielākos dziļumos apklāts ar granti un oļiem, bet krasta tuvumā ar smilti, kas veicina kāpu rašanos visā jūras piekrastē. Jūras dziļums 1 km attālumā no krasta ir 6,8 - 8 m, bet tuvojoties krastam lēnām un vienmērīgi samazinājas.³⁾

Baltijas jūra Ventspils piekrastē neaizsalst, un osta netiek piedzīta ar ledu. Pateicoties tam Ventspils ostā kugniecība var noritēt nepārtraukti visu gadu, jo Ventas upes plānais ledus, pastāvīgi kugu un velkoņu salauzts, ar upes straumi tiek aizvests atklātā jūrā.

3) Vindavskij port, 10. lp.

B. VENTSPILS OSTA LĪDZ PASAULES KABAM.

I. VENTSPILS OSTA LĪDZ 1902. g.

1. A t t ī s t ī b a l ī d z 1642. g.

Par Ventspils ostu, pareizāk Ventas upes grīvu, pirmās noteiktākas ziņas sākas ap X. g. s. Ventspils osta ap X.g.s. bijusi vienīgā osta visā Kurzemes piekrastē, jo mākslīgā liepājas osta vēl nebija izbūvēta, un tādēļ iekaroņotāji jau X.g.s. tiecās ieņemt šo svarīgo punktu.

Ventspils vārds cēlies no slavu tautas vendiem, kas ienākuši no Pomerānijas, iekarojuši upes ietekas apgabalu, tur nocietinājušies, uzceļot pili un devuši kā upei, tā arī visai apkārtnēi savu vārdu. Ilgi tomēr viņi nav varējuši noturēties šinī apgabalā, jo XIII.g.s. vietējie iedzīvotāji kuri pastāvīgi cīnījušies ar iebrucējiem, kāmerbeidzot tie ar saviem kugiem ielenkuši vendu pili no jūras un upes puses un piespieduši viņus atkāpties tālāk zemes iekšienē uz ziemeļu-rītiem. Kuru karoņotāju dzīti, vendi devušies uz Rīgas jūras līča pusi, bet te tiem nedevisi mieru līvu tauta, tādēļ viņi bijuši spiesti celties pāri

Daugavai un apmesties Vidzemes vidienā, kur nodibinājuši pilsētu Cēsis (vāciski Wenden).

Šejienes iedzīvotāji kūrī tomēr ilgi nav spējuši sev zemi paturēt. Jau XIII.g.s., kad Kurzemi sadalīja starp Livonijas ordeni un biskapa valsti, ordenis dabūjis Ventspili ar visu apkārtni.

Vendu būvētā pils (domājams koka) neapmierinājusi ordeni, tādēļ 1242.g. ordeņa mestrs Didrichs fon Gröningens licis pamatu stiprai bruņinieku pilij uz Ventas kreisā krasta, kuŗu beidzis būvēt 1244.g., jāatzīmē, ka šī pils uzglabājusies līdz mūsu dienām.

1378.g. ordeņa mestrs Burchards Dreilövens ataicinājis uz šejieni vairākus savus tautiešus, devis viņiem zemi par brīvu un visādi atbalstījis, tādajādi nodibinot šeit pilsētu. Tai pašā gadā Ventspils dabūjusi pilsētas tiesības.⁴⁾ Tiešu vēsturisku dokumentu, kas norādītu, kad Ventspils dabūjusi pilsētas tiesības, trūkst; zinams ir tikai tas, ka 1341.g. Ventspils ostā ienākuši 2 kuģi, 14 un 100 lastu lieli, ar precēm, kādēļ citi pieņem, ka pilsētas tiesības Ventspils dabūjusi jau ap XIV.g.s. vidu, tā

4)

Ventspils osta, "Ventas Balss", 1928.g. Nr. 11.

5)
J. Juškevičs min 1345.g.

Svarīgi ir tas, ka jau 14.g.s. Ventspils uzturējusi pastāvīgus sakarus ar Vidzemes pilsētām un piederējusi arī pie varenās Ziemeļ-Eiropas Hanzas savienības. Līdz XV.g.s. Ventspils osta vēl bijusi vienīgā visā Baltijas jūras Kurzemes piekrastē.

Pa Ventas upi gājis viss leišu tranzits, tāpat izvedumi no Kuldīgas un Piltenes. Tanī laikā galvenās izvedpreces bijušas: koki, linsēklas, darva un labība. Sākumā kugi apstājās upes vidū, un preces laivās pārveda uz krastmaļu. 16.g.s. pilsēta savās robežās nostiprināja daļai krastmaļu, lai kugi varētu piestāt tieši pie krasta.

1562.g., ar Livonijas ordeņa sabrukumu, Kurzeme pārvērtās hercogistē ar lēņu atkarību no Polijas. Tā Ventspils nokļuva zem Kurzemes hercogu virskundzības. Kurzemes hercogs Vilhelms jau lika Patkulē būvēt kugus, kas izveda Turlavas dzelzscepļa ražojumus uz Holandi un Angliju. Hercoga piešķirtās tiesības ostai poļu karaļi aizliedza, jo viņi centās pastiprināt Rīgas pilsētas monopoltiesības tirdzniecībā. Tikai 1605.g., kad kurzemnieki izšķīra Salaspils kauju par labu poļiem, Ventspilī atviegloja

5) J. Juškevičs, Ventspils vēsturiska kronika, „Ventas Balss, 1934. #57.

tirdzniecības tiesības. Tomēr 10 gadus vēlāk, kad hercogs Vilhelms savā cīņā pret muižniecību bija spiests meklēt atbalstu Rīgā, pēdējā kā atlīdzību par savu labvēlību prasīja Ventspils tiesību sašaurināšanu. Tā 1615.g. aizliedza izvest labību un citus pārtikas produktus, tos varēja izvest no Kurzemes tikai caur Rīgu, tādēļ Ventspils ostai tanī laikā varēja būt tikai niecīga eksporta tirdzniecība. Tikai 1635.g., hercoga Fridriha valdīšanas laikā, atcēla šo aizliegumu.

Hercoga Vilhelma trimda un zviedru iebrukums Ventspilī bija apstākļi, kas atsvešināja Kurzemei šo ostu, un tikai 1629.g. zviedri to atstāja.

Ventas upes izmantošanu zinamā mērā kavēja Kuldiņas rumba un dažas seklās līču vietas. 1631.g. Ventspils burgomistrs nodibināja sabiedrību un ar hercoga Fridriha piekrišanu mēģināja novērst kugniecības traucējumus, pārņemot par to uz 20 gadiem leišu tranzītu. Nelielais uzplaukums, kas sekoja šiem darbiem, izgaisa, kad poļu karalis uzlika Ventspilij 3,5% lielu nodokli no visu kugu preču apgrozības, par labu Polijai.⁶⁾

6) J. Juškevičs, Ventspils vēsturiska kronika, „Ventas Balss”, 1934.g.Nr.57, 58.

2. Ventspils osta hercoga Jēkaba laikā (1642.-1682.)

a) Ziedu laiki.

Ventspils osta pirmos ziedu laikus piedzīvoja hercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642.-1682.). Jau 1633.g. Jēkabu apstiprināja par Kurzemes mantinieku. Kā mēr Rīga piederēja poļiem, Kurzemes ostas vienmēr cieta valdošās Livonijas pilsētas dēļ. Tas strauji mainījās, kad Rīgu iekaroja zviedri, 1621.g. un sevišķi ar Altmarkas miera līgumu (1629.g.), kad Rīgu pievienoja Zviedrijai. Pēc tam visa Lietavas un Polijas tranzittirdzniecība pārgāja no Rīgas uz Kurzemi. Tirdzniecība ar ārzemēm bija ārzemnieku rokās. Lai dabūtu šo tirdzniecību savās rokās, bija nepieciešama sava flote preču pārvaļadāšanai, savu rūpniecības izstrādājumu un izejvielu izvešanai, kā arī nepieciešamo preču ievēšanai, tādēļ vispirms vajadzēja ķerties pie kugu un ostu būvēm.

No lielajām upēm, kas tek caur Kurzemi, tikai vienai - Ventai bija ievērojama loma kugošanā un plostošanā. Jau 1638.g. hercogs Fridrichs piešķīra nākošam hercogam

Jēkabam Ventspils ostu ar visām būvēm un deva viņam atļauju to izbūvēt, bet tikai ar paša līdzekļiem. Tani pašā gadā hercogs Jēkabs jau aicināja holandiešu kugu meistarus uz Ventspili, un te tad ierīkoja ostu un kugu būvetavu.

Kugu būvetava atradās Packules upes, kas ietek Ventā, grīvā, 7 km attālumā no jūras. Gadu vēlāk Ventspilī jau pirmo kugi ielaida ūdenī. Līdz 1642.g. sekoja vēl 3 kugi. Sākot ar 1643.g. kugu būve notika serijās.

Kurzemē atradās vairākas kugu būvetavas, bet galvenā no tām bija Ventspils kugu būvetava, kas bija par paraugu pārējām. Par tās plašumu liecina tas, ka tur strādājuši līdz 100 ierēdņu, meistarū un mācekļu, kā arī daži simti būvstrādnieki. Tā bijusi tik plaši iekārtota, ka vienā un tai pašā laikā bijis iespējams būvēt 5 un vairāk kugu. Pavisam uzbūvēti 44 kara kugi un 79 tirdzniecības kugi, no tiem daļa Francijai, Anglijai un Venecijai, un daudz mazu kugu.⁷⁾

Bez tam Packules upes grīvā tika ierīkota sevišķa osta - mākslīgs baseins, kas bijis tik plašs, ka tani varējuši novietoties vairāk simti tirdzniecības kugu un

7)

J. Juškevičs, Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē, 148.-150. lp.

daudz kara kugu.

Ventspils ostas attīstība hercoga Jēkaba laikā uzrāda ievērojamus panākumus. Ta⁸⁾ toreiz tikusi dēvēta par galveno hercogistes "portu". 1643.g. hercogs Jēkabs dāvinājis Ventspils pilsētai gēroni - vairoga veidā, ar kustu augšējā daļā, bet zvejnieka tīklu un mednieka ragu apakšējā daļā.

Hercogs Jēkabs rūpējies arī par ostas izveidošanu. Zinams ostu ierīces tai laikā bijušas vienkāršas, pat primitīvas. Mūsu laikos kugniecībai nepieciešams pietiekoši dziļš kugu braucamais ceļš, piestātnes, ie- un izkraušanas ierīces, noliktavas, doki, loču palīdzība, glābšanas ierīces, mākslīgas kugniecības zīmes u.c. Tofeiz neatzina vajadzību pēc glābšanas, ie- un izkraušanas ierīcēm, tāpat nebija kugniecības zīmju, ločiem gan piegriezta lielāku vērbību, un tādēļ hercoga rīcībā vienmēr bija pietiekošs skaits⁹⁾ piedzīvojušu jūrnieku, kas labi pazina ostas apkārtni.

Līdz 1642.g. ostas piekrastes bija neizbūvētas un tādēļ kokmaterialus iekrāva kugos, pēdējiem guļot uz enkura,

8)

J. Juškevičs, Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē, 368. lp.

9)

tas pats, 297. lp.

pie tam kugi ar malu savienoja peldoša laipa, pār kuģu cilvēki nesa materialus uz kuga. Beġamu preču iekraušānai, kugi piestājās gar malu ar enkuru palīdzību un no malas būvēja uz tiem gaŗas laipas, pa kuŗiem tad, t.s. nesēju vīri, nesa preces ar maisiem uz kuga, daŗu reiz nesdami preces pāri vēl 2 un 3 kugiem. Saprotams kugi nebija lieli, bet seviŗki pavasaros to sanāca ļoti daudz.

Hercogs Jēkabs sāka rūpēties par daudz maz labāku piestātņu izbūvi uz kreisā upes krasta, jo ŗeit atradās jau diezgan daudz daŗādu noliktavu, kas piederēja gan hercogam, gan arī pilsoņiem un muiŗniecībai; tāpat te atradās daŗi ieŗogoti kravlaukumi un vairākas darbnicas kugu izlabošānai.

Līdz ar tirdzniecības uzplaukumu hercogs sāka rūpēties arī par ostas ieejas uzlabošānu no jūŗas puses: vispirms nostiprinājis pie upes grīvas ziemeļu krastu un izbūvējis ziemeļu molu, lai aizsargātu ostas ieeju no ziemeļu un ziemeļu-vakaru vētrām un aizsērēšanas. Vēlāk ticis izbūvēts dienvidu mols upes dienvidu krastā. ŗie pirmie moli laikam gan būs bijuŗi viegli būvēti, jo vēlāk tie tikuŗi no vētrām noārdīti un noskaloti prom.¹⁰⁾

10)

Ventspils osta, „Ventas Balss”, 1928.g. Nr. 12.

Tā ka Ventspils osta toreiz bija ne tikai tirdzniecības, bet arī kara osta, tad ostas ieeja no jūras puses bijusi aizsargāta ar piekrastes baterijām, kā atliekas bijušas saskatāmas līdz 1889.g.

Ventspils tirdzniecība sasniedza hercoga Jēkaba valdīšanas laikā ievēribas cienīgu stāvokli. Zemi ostas nodokļi un visas tā laika ostas labierīcības pievilka daudz kugu. Izlietojot Ventspils ostu, tirdzniecībā piedalījās arī Piltenes un Kuldīgas tirgotāji. Pēdējie, protams, negribēja pielaist savā ostā pārējās Ventas pilsētas, jo tās arī uzplauka uz Ventspils rēķina. Ventspils tirgotāji mēģināja ar noliktavu liegšanu vai sadārdzināšanu un citiem līdzekļiem to novērst, tomēr tas nelīdzēja, un kaimiņu pilsētas ieguva sev šīs tiesības, tikai ar vienu noteikumu, ka tirgotājiem, kas grib tirgoties ar svešiem iebrucējiem, jāatver pastāvīgs kantoris Ventspilī.

Lai gan jau 1640-tajos gados bija sajūtama Liepājas konkurence, bez tam arī vēl lielās Rīgas slepenās vai atklātās pūles iznīcināt Ventspili, pateicoties hercoga

Jēkaba labvēlībai, Ventspils osta uzplauka. 11)

11)

J. Juškevičs, Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē, 368. lp.
J. Juškevičs, Ventspils vēst. kronika, „Ventas Balss”, 1934.g. Nr. 58

Kurzemes tirdzniecības flote toreiz kalpojusi ne tikai tirdzniecībai gar Kurzemes un Vidzemes piekrasti, bet arī ar Kurzemes kolonijām - Tabago salu Antiļu archipelagā un Senegambijas krastiem, ko hercogs Jēkabs bija dabūjis kā dāvanu no sava kuma Anglijas karaļa Jēkaba I.

Toreizējos Ventspils ostas pirmajos ziedu laikos tirdzniecības lielvalstis slēguši tirdzniecības līgumus un savienību ar Kurzemes hercogu Jēkabu; arī viņa pilnvarotie pēmuši daļību visu Eiropas valstu diplomatisko attiecību kārtošanā.¹²⁾

b) Atslābums.

1658.g., poļu un zviedru kara laikā, karā tika ierauta arī Kurzeme. 1659.g. aprīlī zviedri ieņēma Ventspili, izpostīja ostu, netaupot pat pilsoņu privatas nolikšanas un iznīcināja Packules rūpniecību. Hercogu Jēkabu zviedri saņēma gūstā. Zviedru valdība ierīkoja Ventspilī pirmo muitas namu(kameru) un ostas pārvaldi. Šinī laikā hercogs Jēkabs zaudēja Kurzemes kolonijas - Senegambijas piekrasti un

12)

Vindavskij port, 4. lp.

un Tabago salu. Vēlāk zviedri atļāva pret samērā augstiem nodokļiem pilsoņiem nodarboties arī ar tirdzniecību, bet tā paša gada rudenī zviedriem bija jāpadodas poļiem.

Hercogs Jēkabs, pēc atgriešanās no zviedru gūsta 1660.g., atkal atjaunoja Ventspilī jūras tirdzniecību, bet pacelt tirdzniecību līdz agrākajam ziedošam stāvoklim, viņam vairs neizdevās. Arī rūpniecību vairs nevarēja atjaunot pilnos apmēros.

Kurzemes kolonijas bija pazaudētas, tās varenība bija salauzta un tādēļ, neskatoties uz hercoga Jēkaba pūlēm, Ventspils osta pamazām, bet neatturami sāka zaudēt savu lielo nozīmi.¹³⁾

13)

J. Juškevičs, Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē, 369.lp.

3. V e n t s p i l s o s t a
n o 1682.g. l ī d z p i e v i e n o š a n a i
K r i e v i j a i (1795.g.)

Pēc hercoga Jēkaba pie varas nāca viņa dēls Frīdrihs Kazimirs. Tā ka viņš galvenā kārtā atbalstīja Liepāju, tad Ventspils ostas nozīme lielā mērā mazinājās.

Ziemeļu karām sākoties, Ventspils ostai nebija jau gandrīz vairs nekādas nozīmes, sevišķi pēc tam, kad zviedru valdība uz Rīgas pilsētas lūgumu 1690-tajos gados bija izveduši Ventspils ostas blokadī.

Pēc tam, kad 1701.g. Ventspili bija ieņēmuši zviedri, te plosījās meris, un 1711.g. te dzīvoja tikai 7 ģimenes. Saprotams, arī Packules rūpniecība bija apstājusies.

Pēc lielajiem kariem starp Krieviju, Poliju un Zviedriju, kuŗi pa daļai norisinājās Kurzemes teritorijā, Ventspils osta bija stipri izpostīta, un tās tirdzniecība pavisam iznīka (1760.- 1790.).¹³⁾ Tā redzam, ka 18.g.s. rāda

Ventspils ostas vistukšāko pagātnes ainu.

4. Ventspils osta no 1795.-1902.g.

1795.g. Kurzemi pievienoja Krievijas imperijai.

Sākumā Ventspils ostai piegriezta mazu vērību. Ar maziem izņēmumiem nekādi uzlabojumi ostā netika izdarīti. Visas krievu valdības rūpes bija pievērstas Liepājas ostas uzlabošanai. Tā Liepājas osta ieguva tiesību ievest visas ārzemju preces, bet Ventspils osta šīs tiesības tūlīt neieguva, tikai 1868.g. arī tai šo tiesību piešķīra.¹⁴⁾ Tas zinams uz ilgāku laiku kavēja Ventspils ostas attīstību.

Tā 19.g.s. sākumā Ventspilī bijuši tikai ap 1000 iedzīvotāju.¹⁵⁾ Tomēr, pateicoties tam apstāklim, ka Ventspils ir dabiska, neaizsalstoša un dziļa osta, tā atkal, kaut arī lēnam, sāka attīstīties; kaut gan atgriezta no dzelzsceļu tīkla, tā varēja apkalpot tikai neliela rajona vajadzības.

1825.g. sāka rakt kanālu Ventas savienošanai ar

13)

J. Juškevičs, Ventspils vēst. kronika, „Ventas Balās”, 1934.

14)

Zur Frage über den Windauer Hafen und die Tukum-Windauer Eisenbahn, 6.lp.

15)

Vindavskij port, 5. lp.

1825.g. sāka rakt kanālu Ventas savienošanai ar Ēmanu Lietuvā. Ar šī plāna realizēšanu Ventspils ostai būtu atvērti plaši Kurzemes un Lietavas apgabali. Tūkstošiem cilvēku strādāja pie šī darba, bet, kad 1831.g. izcēlās poļu dumpis, krievu valdība darbus pārtrauca.

1832.g. Ventspils ostā pirmo reizi ienācis tvaikonis, pie kam šis notikums aprakstīts arī „Latviešu Avīzēs.”¹⁶⁾

Tā laika ostas darbības raksturojumam pievedīšu dažus datus: 1832.g. iebrāukuši 58 kuģi un atveduši 3787 mucas silķu un 3022 mucu sāls. Tie aizveduši: 109944 pūrus labības un 11358 pūrus linsēklas.¹⁷⁾ Tad 1836.g. „Latviešu av.” raksta, ka no Ventspils izved linsēklas, labību, linus un kaņepes uz Holandi, Angliju, Dāniju, Zviedriju, Norveģiju¹⁸⁾ un Prūsiju; izved galvenā kārtā sāli un silķes.

19.g.s. vidū krievu valdība sāka piegriezt Ventspils ostai lielāku vērtību. Jādāmā, ka par iemeslu tam bija Ventspils ostas dabīgās priekšrocības, tās izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis. Ventas upe ir dziļa un mierīga ar li-

16) „Latviešu Avīzes”, 1832.g., Nr. 39

17) “ “ “ “ Nr. 51

18) “ “ “ “ 1836.g., Nr. 37

dzeniem krastiem un galvenais - Ventspils osta ir neaizsalstoša. Zinams, satiksmes trūkums ar valsts iekšējām guberņām neļāva pilnā mērā izmantot šīs priekšrocības.

Krievu valdība 1852.-1862.g. atjaunoja izpostīto un no vētrām noārdīto dienvidu molu, kuŗu izbūvēja hercoga Jēkaba laikā. Bez tam ierīkoja ziemas ostu(1853,- 1860.g.), kuŗa vēlāk kļuva par zvejnieku ostu, bet 1891.g. ziemas ostu izbūvēja tādā veidā, kādā tā atrodas vēl tagad.

Neskatoties uz to, ka krievu valdība dažādā veidā atbalstīja Liepājas ostu, Ventspils osta ar to konkureēja. Ja salīdzinām skaitļus, kas rāda no Ventspils un Liepājas ostām uz ārzemēm eksportēto preču vērtību, tad atrodam, ka tie ir vairāk vai mazāk līdzīgi, un dažos gados Ventspils osta eksportēja pat vairāk:¹⁹⁾

1865.g.	Ventspils	eksportēja	preces	par	1032000	rbļ.
"	Liepāja	"	"	"	1026000	"
1866.g.	Ventspils	"	"	"	851000	"
"	Liepāja	"	"	"	648000	"
1868.g.	Ventspils	"	"	"	600000	"
"	Liepāja	"	"	"	566000	"

¹⁹⁾ Zur Frage über den Windauer Hafen und die Tukum-Windauer Eisenbahn, 7. lp.

Pateicoties mežiem bagātai apkārtnē, Ventspilē līdz dzelzsceļa izbūvei galvenā nozare bija koktirdzniecība, kas bija sasniegusi jau ievērojamus apmērus.

Jau sākot ar 1868.g. krievu valdība sūtīja uz Ventspili vairākas reizes lietpratējus ostas apstākļu izpētīšanai, bet jāsaprot, ka šie daudzie pētījumi tikai 1897.g. noveda pie pozitīva rezultāta, jo tad atzina dzelzsceļa būves nepieciešamību.

II. VENTSPILS OSTA NO 1902.g. LĪDZ

PASAULES KARĀM.

Sākot ar 1897.g. krievu valdība piegriezta Ventspils ostai sevišķu vērību. Tam pamatā bija savi iemesli. Ar Sibīrijas magistrāles uzbūvi uz Baltijas jūras ostām (izņemot Ventspili), uz tām sāka sūtīt preces no Sibīrijas, kuņu vairums ar katru gadu pieauga. Pag. g.s. 80- tajos gados Baltijas jūras ostas vairs nebija spējīgas pieņemt un pārsūtīt pār robežu visu pienākušo preču vairumu. Šis trūkums bija visvairāk sajūtams ziemā, kad aizsala Pēterburgas, Rēveles un Rīgas ostas, un tā ka Ventspils osta nebija savienota ar dzelzsceļu tīklu, tad neaizsalstošā Liepājas osta viena nespēja apmierināt visas vajadzības. Tas piespieda valdību rūpēties vēl par otras neaizsalstošas ostas izveidošanu.

Ventspils osta, pateicoties savām labām īpašībām un plašām, valdībai piederošām, brīvām zemēm, noderīgām noliktavu, dzelzsceļu un citām būvēm, bija tieši piemērota šim mērķim.

Visu to ņemot vērā, valdība nolēma izveidot Ventspili par pirmklasīgu ostu, savienojot to ar vispārejo Krievijas dzelzsceļu tīklu un uzlabojot kugniecības apstākļus ostā.

1897.g. tika iesākta dzelzsceļa līnijas būve, kas savieno Maskavu ar Ventspili, bet to pabeidza 1902.g., kad uzbūvēja beidzamo Maskavas - Ventspils dzelzsceļa līnijas posmu Tukums - Ventspils.

Dzelzsceļa būvi uzņēmas privatā Maskavas-Ventspils - Ribinskas dzelzsceļu sabiedrība; pēdējā uzbūvēja arī dažādas ēkas, kā saldētavu, elevatoru, noliktavas u.c.

Valdība turpretī ķērās pie moļu un krastmalu izbūves, kā arī izveda ostas padziļināšanas darbus.²⁰⁾

Var sacīt, ka tas bija sākums ostas tehniskās izbūves periodam.

20) Vindavskij port, 1.-2.lp.

1. Ostas stāvoklis tehniskā ziņā.

Līdz dzelzsceļa līnijas izbūvei Ventas upes labais krasts atradās pirmatnējā stāvoklī, nebija ne izbūvēts, ne nostiprināts, bet hercoga Jēkaba laikā izbūvētais kreisais krasts bija novecojis, un to vajadzēja atjaunot. Kugu braucamam ceļam nebija pastāvīga dziļuma un rudens vētras radīja periodisku smilšu aizsērejumu. Šo neērtību novērsa ar vēlāko molu izbūvi.²¹⁾

Sakarā ar sagaidāmo lielo preču apgrozību pēc Ventspils savienošanas ar plašajiem aizmugures rajoniem, ieskaitot Sibiriju, 1899.g. inž. M.A. Šistovskis sastādīja plašu Ventspils ostas izveidošanas projektu.²²⁾ Pēc šī projekta 1899.-1904.g. tika izdarīti plaši ostas izbūves darbi.

Galveno ostas izbūves darbu mērķis bija nodrošināt kugiem dziļu un ērtu iebraukšanu ostā un radīt pietiekošu priekšostu.

21) Vindavskij port, 10.- 11. lp.

22) M.A. Šistovskij, Matjerialy dlja opisanija russkich kommerčeskich portov-Vypusk XXVIII, Vindavskij port, 27. lp

Tā ka pēc Maskavas-Ventspils dzelzsceļa izbūves, ar kuru Ventspili savienoja ar plašajiem Krievijas rajoniem, Ventspils ostas tirdzniecība ātri auga, un līdz ar to kļuva lielākas ostai uzstādītās prasības, tač ostas izbūve turpinājās līdz pat pasaules kačam, kas to pārtrauca.

Tālāk neapskatīšu visu ostas izbūves gaitu, bet tikai to, kā tā bija izveidota 1913.g.

a) Ostas apmērs un kugu braucamais ceļš.

Osta sastāv no priekšostas un tirdzniecības ostas.

Priekšostu izveido divi jūrā izbūvēti moli, proti:

ziemeļu mols, kučs gačums 2059,24 m un

dienvidu " " " 1487,85 m.

Ziemeļu mols aizsargā no ziemeļu vējiem ostā dzītām ledus masām, bet dienvidu mols - no dienvid-vakara vējiem, kas rada piesērejumus. Šie moli iebūvēti jūrā līdz 7,5 m dziļumam. Priekšostas platība apm.170 ha. Jūčas vārtu platums 250 m.

Priekšostas vidū ar padziļināšanas darbiem ierīkoja kugu braucamo kanalu, ko moli aizsargāja no aizsērešanas ar jūčas smiltīm. Šī kanala gačums apm. 1,5 km, tā pla-

23)

tums 160 m, un to padziļināja līdz 9 m.

Tirdzniecības ostai kalpo Ventas upe, kuŗa dod ostai plašu, dziļu un mierīgu ūdens laukumu. Tā stiepjas no pašas Ventas upes ietekas jūrā augšup pa upi apm. 13 km garumā. Upes dabīgais dziļums lejas galā 4 km garumā ir 7-8 m, bet augstāk līdz 8 km tā pietama kugiem ar 6 m iegrimi un līdz 10 km ar 4 m iegrimi.

Pateicoties lēnai straumei un mālainiem krastiem, upe nepiesērē, un tādēļ šo dziļumu uzturēšanai nav vajadzīgi pastāvīgi padziļināšanas darbi.

Ostas teritorijas platība vienota, izņemot divi nelielas ostas ar specialu nozīmi, proti ziemas un zvejnieku ostu.

b) Piekrastu stāvoklis.

Kā piestātņi kugi izlietoja abus upes krastus. Ventas upes krasti bija apgādāti ar piestātņem un noliktavām tikai pirmos 3,5 km no upes ietekas jūrā, tālāk bija dabīga piestātnes līnija, kur piestātnes nebija izbūvētas,

23)

Opisāņie Vindavskavo torgovavo porta, 8.-9.lp.

un kalpoja kokmateriālu noliktavām.

1) Ventas upes kreisais krasts.

Apbūvētais upes kreisais krasts galvenā kārtā kalpoja kabotažas tirdzniecībai. Ūdens dziļums pilsētas piekrastē nepārsniedza 5,5 m. Visas kugu piestājlinijas garums šinī krastā bija 1188 m.²⁴⁾

Kreisā upes krastā atrodas arī divi nelielas ostas, kurām speciala nozīme:

zvejnieku osta un

ziemas "

Zvejnieku osta izbūvēta upes ietekas jūrā tuvumā. Tā ir 206 m gara, 3,66 m dziļa, un tās ūdens platība 0,888ha. Šī osta kalpo galvenā kārtā zvejnieku laivu novietošanai. Tanī var ievietot ap 200 laivu.

Ziemas osta kalpo burinieku, piekrastes kugu un zemes smēlēju pārziemošanai, kā arī aizsardzībai ledus iešanas laikā. Ūdens dziļums ostā ap 4 m, ūdens platība 1,623 ha. Šeit var novietoties ap 60 kugu.

24)

Opisanie Vindavskavo torgovovo porta, 18. lp.

2) Ventas upes labais krasts.

Jūras tirdzniecībai, preču ie- un izvešanai ar kugiem, kam dziļa iegrime, piemērots upes labais krasts. Šo ostas daļu izbūvēja Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzsceļu sabiedrība, radot šai upes krastā lielās magistrales Maskava-Ventspils gala staciju. Visu vajadzīgo būvju novietošanai un preču operaciju izvešanai, dzelzsceļu teritorija aizņēma 158,5 deset. zemes platību, kas atradās starp jūru un labo upes krastu. Upes krasta līnijas garums, ko aizņēma dzelzsceļš bija apm. 3.5 km, bet jūras krasta līnijas garums bija 1,5 km.²⁵⁾

Ievērojot to, ka dzelzsceļa satiksme pāri Ventai nebija un nav arī vēl tagad, gandrīz visa preču apgrozība, izņemot kokmateriālus, kas pieņāk plostos un kabotažas tirdzniecību, koncentrējās Ventas labajā krastā.

Skatoties pēc preču operaciju veida, ostas dzelzsceļu teritorija dalījās: eksporta un importa ostās.

Eksporta osta.

Kā eksporta osta kalpoja t.s. Elevatora piekraste.

25)

Vindavskij port, 19. lp.

Tās garums 1201,20 m, un ūdens dziļums pie krasta ap 8 m. Krastu teritorija piederēja Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzsceļu s-bai.

Šī labā krasta daļa bija darbigākais ostas rajons, un tā kalpoja labības, sviesta, linu u.c. preču izvešanai uz ārzemēm. Uz krasta izbūvēja lielu saldetavu un elevatoru, kā arī noliktavas, pagrabus u.c. Viena krasta daļa, pretī saldetavai bija nozīmēta tieši līniju kugiem, kas nodarbojās ar sviesta pārvešanu uz ārzemēm.

Pie Elevatora piekrastes varēja piestāties 10-11 kugi, bet ziemā, kad ostas darbība bija sevišķi intensīva, tie novietojās pa 2-3 viens otram blakus.²⁶⁾

Importa osta.

Dzelzsceļu teritorijas vidus daļā atradās t.s. muitas piekraste resp. importa osta. Tās garums 640 m, ūdens dziļums pie krasta ap 8 m.

Šī piekraste kalpoja ievesto preču, kā mašīnu, kokvilnas, augļu, tējas u.c. muitas apskatei un to uzglabāšanai. Krasta teritorija piederēja valdībai.²⁷⁾

26)

27) Opisānīe Vindavskavo torgovavo porta, 12.lp.
" " " " " 13.lp.

Uz krasta mašīnu un citu tādu preču, kas neprasa slēgtas novietnes, novietošanai atradās lieli brugēti laukumi (ap 45500 kv. m). Bez tam preču pieņemšanai un muitas apskatei šeit atradās 3 lielas mūra noliktavas, bez tam daudzas preču noliktavas un vīna, augļu un tamlīdzīgu preču uzglabāšanai 2 pagrabi.²⁸⁾

1912.g. valdība pārkraušanas operāciju izvešanai šinī rajonā uzstādīja 45 ton. elektrisko celtni, kura eksploatācijas tiesības ieguva Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzceļu s-ba.

Gar muitas piekrasti varēja novietoties 5 kugi,²⁹⁾ bet ziemā tie novietošanās 2-3 rindās.

Koku osta.

Koku osta dalījās divi daļās. Viena daļa, kura bija paredzēta pa dzelzceļu atvestiem kokmateriāliem, atradās lejpus pontonu tiltam, aiz importa ostas. Šeit zāgēto kokmateriālu iekraušanai kugos bija izbūvēta, tirdzniecības vajadzībām atbilstoša, speciāla piestātne un krasta nostipri-

28)

Vindavskij port, 20 lp.

29)

Opisanie Vindavskavo trgovavo porta, 13.-14.lp.

nājums apaļo koku, kuņu šķirošana notiek ūdenī, iekraušanai.

Koku ostas otrais rajons atrodās sugšpus tiltā.

Šeit koncentrējās tirdzniecība ar pludinātiem kokiem. ³⁰⁾

c) Ostas labierīces.

Elevators.

Viena no Ventspils ostas galvenām eksportprecēm bija labība. Lai būtu iespējams ātrāki, labāki un plašākos apmēros veikt labības eksporta operācijas, kā labības izkraušānu, tīrišanu, svēršanu, kaltēšanu, novietošanu noliktavās un iekraušanu kugos, tā arī labību uzglabāt, Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzsceļu s-ba 1901.g. uzbūvēja Ventas labajā krastā plašu elevatoru, kas deva iespēju izvest mīnētās operācijas mechaniski. Šis elevators bijis tehniskā ziņā modernāksis Krievijā.

Elevators, kas bija silosu sistēmas, sastāvēja no:

- 1) silosu ēkas, kas derēja labības uzglabāšanai
- 2) 2 galvenām mūža noliktavām
- 3) 3 mūža torņiem, kur ievietots mechanisms labības svēršanai, tīrišanai u.c.

30) 4) kalpojošās daļas-pārkraušanas ierīce labības pieņem-
Bericht über d.Tätigkeit d.Börsen-Komitees, 1908/09.g. 49.lp

31)

šanai no vagoniem.

Silosu ēka sastāvēja no 380 silosiem, un tās tilpība bija 27360 ton. labības, pie kam katrā silosā varēja ievietot 5 vagonus a 14,4 ton. labības.

Divi galvenās noliktavās uzglabāja labību vaļēji (bez maisiem), un tās arī bija apgādātas ar mechaniskām ierīcēm graudu pārvietošanai. Šo noliktavu kopējais tilpums 32) 17280 ton. labības.

Bez tam elevatora rajonā vēl bija 35 mūra, dzelzs un koka noliktavas.

Elevatora mechanisko ierīču dzīšanai vajadzīgo enerģiju saņēma no īpašas, elevatora vajadzībām uzbūvētas, elektriskas stacijas.

Elevatora maksimālā labības uzņemšanas spēja, daudzuma un ātruma ziņā, bija šāda: 140 vagoni vai 2016 ton. 10 stundās. Tā izkraušanas ierīces varēja pa 10 stundām izkraut no noliktavas 200 vagonus vai 2880 ton.

Vienā laikā pie elevatora varēja novietoties 3 kugi labības uzņemšanai. 33)

31)

Vindavskij port, 42. lp

32) Opisānie Vindavskavo trgovavo porta, 24.lp.

33) " " " " " " 23.lp.

Celtni.

Celtni ir labi nostādītu ostu nepieciešami piederumi, kas vajadzīgi smagu preču pārvietošanai. Līdz 1912.g. Ventspils ostā pārkraušanas operācijām bija tikai viens pārvietojamais 10 ton. elektriskais celtnis, kas atradās elevatora teritorijā, un piederēja Maskavas-Ventspijs-Ribinskas dzelzceļu s-bai. Šis celtnis galvenā kārtā kalpoja dažādu mašīnu daļu izkraušanai no kugiem uz krasta.

Tā ka šis celtnis nespēja apmierināt visas prasības, tad valdība 1912.g. uzstādīja muitas teritorijā vēl otru, stacionaru 45 ton. elektrisko celtni.

Bez tam vēl bija 5 ton. peldošs celtnis, ko lietoja ostas padziļināšanas darbos.³⁴⁾

Saldētava un ledus pagrabi.

Tā ka caur Ventspils ostu lielos vairumos eksportēja sviestu, tad bija nepieciešamas attiecīgas ēkas sviesta uzglabāšanai. Sākumā sviesta uzglabāšanas veids bija vienkāršs. Vispirms uzbūvēja koka, ar zemi apbērtu sviesta pagrabu, kur vasarā varēja uzturēt temperatūru ap +8° C.

34)

Opisāņie Vindavskavo torgovavo porta, 24.lp.

Sviesta eksportam caur Ventspili palielinoties, minētais ledus pagrabs izrādījās par nepietiekošu, tādēļ Maskavas-Ventspils-Ribiņskas dzelzceļu s-ba uzbūvēja dzelzsbetona ledus pagrabu, kuŗā temperatūra nepārsniedza +5° C.³⁵⁾ Tānī varēja ievietot 7000 mucas, resp. 448 ton. sviesta.

Tomēr, ņemot vērā sviesta eksporta palielināšanos caur Ventspils ostu, abi iepriekš minētie ledus pagrabi nebija pietiekoši, un arī to iekšējā temperatūra +8 un +5 C nedeva eksportējamam sviestam vajadzīgo uzglabāšanas iespēju, tādēļ nolēma būvēt modernu, visām prasībām atbilstošu saldētavu. Šādu saldētavu tad arī uzbūvēja spedicijas firma „Gerhardts un Hey's 1908.g., uz labā upes krasta, tuvu ieejai ostā.

Saldētava bija mūŗa 3 stāvu ēka, sadalīta 9 nodaļās, ar gaisa izolāciju sienās un korķu-griestos un sienu iekšpusē. Saldētavas kopējais krāvlaukums 6200 kv.m., un tānī bija iespējams ievietot līdz 100000 mucas sviesta, resp. 6400 ton.³⁶⁾

35) Vindavskij port, 79.-80.lp.

36) Opisapie Vindavskavo trgovavo porta, 25.lp.

Noliktavas, pagrabi un kravlaukumi ostā.

Preču uzglabāšanai Ventspils ostā, uz labā upes krasta atradās šādas noliktavas:

- 1) vispirms labības uzglabāšanai kalpoja, jau iepriekš minētā, elevatora silosu ēka un 2 galvenās noliktavas;
- 2) elevatora rajonā atradās 35 noliktavas, bez mehāniskas ierīces, labības un arī citu preču uzglabāšanai. No šīm noliktavām 7 bija koka, 5 vilpota skārda, 19 dzelzs-ķieģeļu un 4 ķieģeļu noliktavas. Šīs noliktavās pavisam varēja ievietot 104496 ton. labības vai 36016 ton. gabalpreču. Visas šīs noliktavas piederēja Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzceļu s-bai.

3) bez tam Muižas piekrastes rajonā atradās vēl 4 mūra noliktavas.
37)

No tā varam secināt, ka Ventspils osta bijusi labi apgādāta ar plašām noliktavām, kuņu lielākā daļa būvēta no izturīga materiāla.

Uz kreisā upes krasta noliktavu bija maz. Pilsētas piekrastē atradās 7 koka noliktavas, 1 mūra noliktava

37)

Opisanije Vindavskavo torgovavo porta, 24.-25: lp.

un 3 nojumes akmeņogļu uzglabāšanai.

Bez noliktavām, uz labā krasta, muitas rajonā atradās vēl 2 pagrabi vīna, augļu, eļļas un citu tamlīdzīgu ievesto preču uzglabāšanai.

Bez tam preču novietošanai dažādos ostas rajonos atradās plaši kravlaukumi.³⁸⁾

38)

Opisanie Vindavskavo torgovavo porta, 26. lp.

2. O s t a s t i r d z n i e c ī b a. u n k u g n i e c ī b a.

Ventspils osta ieguva nozīmi starptautiskā tirdzniecībā tikai š. g.s. sākumā. Pamati tās tirdzniecības attīstībai likti 1902.g., kad Maskavas-Ventspils-Ribinskas dzelzsceļu s-ba savienoja Ventspili ar vispārējo Krievijas dzelzsceļu tīklu, tādejādi to pievienojot plašajiem Krievijas rajoniem. Pateicoties šim apstāklim un dabas dotām labajām īpašībām, Ventspils osta sāka strauji plaukt.

a) Preču apgrozība.

Ventspils ostas preču apgrozība tik strauji auga, ka tā neilgā laikā pārspēja Liepāju.

Ventspils ostas tirdzniecības straujo attīstību rāda šāda tabele: (sk.nāk.lp.)

39)

Tirdzniecība pirms kara.

Gadi	Ventspils				Liepāja			
	Imports		Eksports		Imports		Eksports	
	cara rubļi	% no visa Kriev. imp.	cara rubļi	% no visa Kriev. eksport.	cara rubļi	% no visa Kriev. imp.	cara rubļi	% no visa Kriev. eksport.
1901	58449		2653293					
1902	3994048		13398565					
1903	7053537	1	22346907	2,1	17444401	3,3	44902090	5,8
1904	7193714		17305155					
1905	8879767		26159589					
1906	6342841		19248809					
1907	9047559		33532313				31938833	
1908	15735675	2	32074782	4,1	22866168	3,2	23541584	3,9
1909	26115674		50725368				49134257	
1910	14087594		69888100				52547620	
1911	24394091	2,5	82173616	6,1	31912608	3,4	61443152	4,6
1912	28104896	2,9	94751278	7,5	32170533	3,3	72083480	5,7
1913	18780874	1,6	74630702	6,1	33560284	2,9	48646108	3,9

39)

Latv. statistiskā gada grāmata, 1922. g., 184. lp. un
 Statistischen Daten über den Handel der Stadt Windau.

No šīs tābeles redzam, ka jau 1902.g. t.i. pirmajā gadā pēc dzelzsceļa uzbūves, salīdzinot ar 1901.g. strauji palielinājies Ventspils osta kā imports, tā eksports. 1901.g. importēto preču vērtība bija tikai 58.449 rbļ., bet 1902.g. jau 3.994.048 rbļ., tā tad apm. 65 reizes lielāka kā 1901.g.; arī eksporta preču vērtība palielinājusies 5 reizes.

Imports un eksports ar ketru gadu aug un jau 1907.g. Ventspils osta eksporta ziņā pārspēj Liepāju. Pēdējo Ventspils osta eksporta ziņā pārspēja līdz pat pasaules karā.

Visaugstāko stāvokli Ventspils ostas imports un eksports sasniedza 1912.g., kad importa preču vērtība bija 28.104.896 rbļ., bet eksporta- 94.751.278 rbļ., ar ko tā tuvojas jau otrai Baltijas jūras ostai Pēterpilij, no kurienes 1912.g. izvestas preces par 102 milj. rbļ., bet Liepāja ar 72 milj. rbļ. izvedamo preču vērtību palika tālu aiz Ventspils. Ja pieņemam 1902.g. preču vērtību par 100, tad 1912.g. importa preču vērtība ir 703,7, bet eksporta 707,2.

Salīdzinot Ventspils ostas importu un eksportu ar visas Krievijas importu un eksportu, jāsaprot, ka līdz 1902.g. Ventspils ostas importa preču vērtība procentos no visa Krievijas importa bija nulle un eksporta preču vērtība bija ap

0,3%, bet importa preču vērtība no 1901.g.- 1905.g. bija 1%
un " " " " 1912.g. " 2,9%.

Eksporta preču vērtība 1901.-1905.g. bija 2,1%, bet 1912.g.
tā sasniedza jau 7,5%(ļiepājā 5,7).

Visu to ņemot vērā, jāsecina, ka 1902.g. sākās
Ventspils ostas otrais ziedu periods, jo pirmos ziedu lai-
kus tā piedzīvoja hercoga Jēkaba laikā.

Kas attiecas uz Ventspils ostas eksporta un im-
porta sastāvu, tad jāsaka, ka tas bija atkarīgs no Krievijas
saimnieciskiem pamatiem. Krievijas rūpniecība, salīdzinot
ar Rietum-Eiropu, bija vāji attīstīta, bet Krievija galvenā
kārtā piekopa lauksaimniecību, un tas, saprotams, atstāja
iespaidu uz preču kustību. Tā no Austrum- uz Rietum-Eiropas
zemēm eksportēja pārtikas un jēlvielas, kā arī pretēja vir-
zienā gāja rūpniecības izstrādājumi.

1) Eksports.

No Ventspils ostas izvesto preču daudzums 1903.g.
bija 207.816 ton., bet 1910.g. tas sasniedza jau 688.610 ton.

40)

Bericht über die Tätigkeit des Windauer Börsen-Komitees,
1911.g., 221.lp.

Galvenās Ventspils ostas eksporta preces bija: sviests, labība, koku materiāli, lini u.c.

Sviesta eksports.

Sviestu lielākos apmēros no Sibīrijas sāka eksportēt samērā vēlu. Vēl 1896.g. viss sviesta izveidums no Krievijas caur sauszemes un jūras robežām bija tikai ap 4500 ton., piekam no šī sviesta daudzuma 3200 ton. izveda caur Baltijas jūras ostām. Desmit gadus vēlāk caur Baltijas piekrasti izveda jau vairāk kā 48000 ton. sviesta.

Ventspils Sibīrijas sviesta izvešanā sāka ņemt dalību 1902.g. Sviests no Sibīrijas nāca ledus vagonos, bet tālāk to transportēja specialī šim nolūkam ierīkotos kugos.

Pateicoties ostas neaizsalšanai, kā arī labai sviesta uzglabāšanai līdz tā iekraušanai kugos, Ventspils osta īsā laikā ieņēma šī vērtīgā produkta eksportā I. vietu starp Baltijas jūras ostām.

Straujo sviesta eksporta augšanu caur Ventspils ostu rāda šādi skaitļi:

1902.g. eksportēts	1405,36 ton. sviesta
1903.g.	" 12967,71 " "
1907.g.	" 27838,27 " "

1910.g. eksportēts 37435,77 ton. sviesta

1911g. " 53287,49 " "

1907.g. sviesta eksports caur Ventspils ostu sastādīja jau apm. 40% no visa Krievijas sviesta eksporta caur jūras un sauszemes robežām. Pateicoties priekšzīmīgi ierīkotiem ledus pagrabiem un saldētavai, sviestu varēja ļoti labi uzglabāt. Jāsaka pat, ka sviesta uzglabāšanai tik piemērotas telpas, kādas bija Ventspils ostā, nebija nevienā citā Baltijas jūras ostā. Kā jau iepriekšējie skaitļi rāda, sviesta eksports caur Ventspils ostu arvien palielinājās un beidzot, kā jau minēts, Ventspils osta sviesta eksporta ziņā ieņēma I. vietu starp Baltijas jūras ostām. Tā 1911.g. sviesta eksports caur Ventspils ostu bija apm. 70% no visas Krievijas sviesta eksporta.

Sviesta eksportēšanai satiksmi ar ārzemēm uzturēja līniju kugniecība, pie kam bija šādas līnijas: ⁴²⁾

Ventspils - Stetina,

Ventspils - Hamburga,

Ventspils - Kopenhagena,

Ventspils - Hulle.

41)

Bericht über d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Komitees, 1911

42)

Bericht ü.d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Kom. 1907, 57. lp. ^{223. lp.}

Labības eksports.

Viena no vecākām Ventspils ostas tirdzniecības nozarēm, blakus koktirdzniecībai, bija labības tirdzniecība. Tānī laikā, kad Baltijas jūras ostas vēl nebija pievienotas dzelzsceļu tīklam, Ventspils osta bija tās labības, kas nāca no Kurzemes un tās apkārtejam ziemeļvakara guberņām, tirdzniecības centrs. Kopš dzelzsceļlīniju uzbūves līdz Liepājai un Rīgai, Ventspils ostā labības tirdzniecība slīdēja uz leju, un pamazām tā pārgāja uz kaimiņu ostām, tā ka ilgu laiku, t.i. sākot no pag.g.s. 80-tajiem gadiem līdz 1902.g.,⁴³⁾ Ventspils ostas labības eksports gandrīz izbeidzās.

Kad Ventspili pievienoja dzelzsceļu tīklam, labības eksports caur Ventspils ostu atkal atdzīvojās.

Labība Ventspils ostā, izvešanai uz ārzemēm, pieņāca galvenā kārtā no Volgas augšgala un Taškentas apgabaliem, bez tam arī no tiem apvidiem, kuŗi pa ūdensceļiem savēda labību Ribinskā, tās pārkraušanai uz Maskavas-Ventspils dzelzsceļa. Bez tam lielu labības daudzumu Ventspils saņēma no Samaras-Slatoustovskas un Maskavas-Kazaņas dzelzsceļiem.

43)

Bericht über d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Komitees,
1908./09.g., 249.lp.

Vislielākais labības daudzums gāja caur Ventspils ostu ziemā, kad citas Baltijas jūras ostas bija aizsalušas.

Labības eksporta attīstību caur Ventspils ostu rāda šādi skaitļi:⁴⁴⁾

1902.g. eksportēts	14.638,94 ton. labības
1903.g. "	36.408,90 " "
1905.g. "	81.391,34 " "
1906.g. "	9.164,21 " "
1908.g. "	48.000,00 " "
1909.g. "	197.255,46 " "
1910.g. "	300.377,84 " "
1911.g. "	213.347,20 " "

Šie skaitļi rāda, ka labības eksports 1903.g. t.i. otrajā gadā pēc dzelzsceļa atklāšanas, salīdzinot ar 1902.g., palielinājies 2,5 reizes. Pēc dzelzsceļlīnijas posma Krustpils-Tukums atklāšanas, labības eksports caur Ventspils ostu sasniedz jau 81.391,34 ton. 1906/07.g. neražas tanīs rajonos, no kurienes labību iveda Ventspilī, lielā mērā samazināja labības eksportu caur Ventspils ostu, tā ka tas 1906.g. noslīdēja pat uz 9164,21 ton., bet ar ražu uzlabošanos tas

44)

Bericht über d.Tätigkeit d.Windauer Börsen-Komitees, 1911.g.
222.lp.

atkal strauji auga, sasniedzot 1910.g. 300.377,84 ton.

Apskatot labības eksportu pēc labības sugām, jāsa-
ka, ka dominēja kviešu un auzu izvedumi, rudzus eksportēja
mazāk, tā 1910.g. eksportēts kviešu apm. $\frac{2}{3}$ no visa labības
eksporta, bet auzu apm. $\frac{1}{4}$.; dažos gados turpretī eksportēts
vairāk auzu.

Linu, linu pakulu un kaņepāju eksports.

Pie galvenām Ventspils ostas izvedprecēm piederēja
arī lini, linu pakulas un kaņepāji.

Šo preču eksports caur Ventspils ostu, sākot ar
1902.g. bija šāds:⁴⁵⁾

1902.g. eksportēts	33.096,70 ton.
1903.g. "	40.820,26 "
1912.g. "	31.960,00 "

Linu un linu pakulu eksports caur Ventspils ostu 1912.g.bija
apm. 18% no visas Krievijas linu un linu pakulu eksporta.

Rīga ieņēma šo preču eksporta ziņā I. vietu starp
Baltijas jūras ostām, bet Ventspils ierindojās II. vietā.

Šo preču eksportu caur Ventspils ostu labvēlīgi

45)

Bericht über d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Komitees, 1911.
223.lp.

ietekmēja šādi apstākļi:

- 1) Maskavas-Ventspils dzelzsceļlīnija virzījās caur līnu bagātiem apvidiem;
- 2) operācijas ar masu precēm Ventspils ostā izmaksāja lēti;
- 3) šīs preces galvenā kārtā eksportēja ziemas mēnešos, kad dažas ostas aizsalšanas dēļ bija vai nu pilnīgi slēgtas vai arī kugniecība tanīs tika lielā mērā traucēta. ⁴⁶⁾

Koku eksports.

Koku eksports, kas, jau pirms dzelzceļa uzbūves, Ventspils ostas eksportā ieņēma I.vietu kā pēc preču daudzuma, tā pēc to vērtības, arī pēc dzelzceļa līnijas uzbūves, bija viena no galvenām eksporta tirdzniecības nozarēm.

Kā koku eksporta ostai Ventspilij bija šādas priekšrocības:

- 1) ostas neaizsalšana ziemā, kas sagādāja eksporta firmām vienmērīgu un nepārtrauktu darbu visu gadu. Šis apstāklis deva iespēju Ventspils eksportieriem apmierināt arī tos pircējus, kuriem tieši ziemā bija vajadzīga

46)

Bericht über d.Tätigkeit d.Windauer Börsen-Komitees, 1907.
52.lp.

kāda koku šķirne, kad lielākā daļa ostu bija slēgtas,

2) ērtā koku piēvešanas iespēja, jo kokus pieveda:

a) pa Ventas upi un tās pietekām Abavu un Cieceri pludināšanas ceļā, kas prasīja mazus izdevumus,

b) Maskavas-Ventspils dzelzceļš, ar kušu galvenā kārtā pieņāca dārgākas koku šķirnes un apstrādātie kokmateriāli;

3) mežu bagātība Ventas upes un Maskavas-Ventspils dzelzceļa līnijas rajonos;

4) zāgetavu skaita augšana kā pie Ventas upes, tā gar dzelzceļa līniju.

Kāmēr no sākuma uz ārzemēm sūtīja galvenā kārtā neapstrādātus kokus, vēlāk, sevišķi pēc dzelzceļa uzbūves, bija tendence kokus apstrādāt, pirms tos eksportēja uz ārzemēm, tādēļ arī zāgetavu skaits strauji auga.⁴⁷⁾

Pateicoties šiem apstākļiem, koku eksports caur Ventspils ostu uzrāda progresu:⁴⁸⁾

1902.g. eksportēts	120.748,21 ton.
1903.g. "	124.331,06 "
1906.g. "	204.029,89 "

47)

Bericht über d.Tätigkeit d.Windauer Börsen-Komitees, 1907.g.
53.-54.lp.

niecības mašīnas, akmeņogles, mazākos apmēros ievēda manufaktūr-, aptieku preces, kokvilnu u.c. preces.

Mašīnu imports.

Importa preču galveno daļu sastādīja lauksaimniecības- un rūpniecības mašīnas un mašīnu daļas. Lauksaimniecības mašīnas galvenā kārtā nāca no Amerikas un daļa arī no Zviedrijas, kuņas tad no šejienes sūtīja tālāk zemes iekšienē.

Mašīnu importu raksturo šādi skaitļi: ⁵⁰⁾

1903.g. importēts	10.871,23 ton.
1906.g. "	18.277,49 "
1909.g. "	39.675,44 "
1911.g. "	45.324,00 "

Mašīnu imports 1911.g. bija apm. $\frac{1}{2}$ no visa Ventspils ostas importa.

Ja salīdzina caur Ventspils ostu importēto mašīnu vairumu ar citās ostās importēto mašīnu vairumu, tad jāsa-ka, ka šinī ziņā Ventspils osta pēdējos priekškaņa gados pārspēja ne tikai Liepāju, bet arī Rēveli, Pēterpili un

50)

Bericht über d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Komitees, 1911.g
228.lp.

Rīgu un ienēma starp visām Krievijas ostām I. vietu.

Iemesls, kādēļ tieši caur Ventspils ostu importēja tik lielos vairumos mašīnas, bija tas, ka Ventspils osta bija šim nolūkam sevišķi piemērota. Vispirms Ventspils ostā bija lielas platības mašīnu novietošanai un bez tam mašīnas varēja ērti pārvietot vagonos: ar celtni smagās mašīnas cēla tieši no kuga uz vagona platformas, tā ka mašīnu pārvadāšana bija saistīta ar samērā maziem izdevumiem. Praktiskie amerikāņi tad arī pirmie bija ievērojuši Ventspils ostas priekšrocības mašīnu importam uz Krieviju un ierīkojuši Ventspils ostā milzīgas mašīnu noliktavas, no kurām mašīnas izdalīja pa visu Krieviju. 51)

Pārejo preču imports.

Otra ievērojama Ventspils ostas importprece bija akmepogles, kuņu imports caur Ventspils ostu pēdējos priekškaŗa gados arī sasniedza ievērojamus apmērus. 52)

Akmepogļu importu raksturo šādi skaitļi:

1903.g. importēts 7740, 73 ton. mašīnu.

1909.g. " 24041, 00 " "

51)

Bericht über d. Tätigkeit d. Windauer Börsen-Komitees, 1907.g. 48.lp

52)

" " " " " " 1911.g. 228.l

1910.g. importēts 34722,9 ton. mašīnu

1911.g. " 20299,0 " "

Bez tam Ventspils ostā ievēda arī lielā vairumā
čugunu, dzelzi, tēraudu u.c. Čuguna ievēšanā Ventspils osta
arī pārspēja Liepāju un Rīgu.

Vēl būtu minamas šādas ievēdpreces: kokvilna, kas
arī galvenā kārtā nāca no Amerikas, pēc kam to no šejienes
sūtīja tālāk uz Maskavas rūpniecības rajoniem; tad drogu
preces, krāsvielas, manufaktūrpreces, silķes, augļi u.c.

b) Kugu kustība.

Ostas attīstību raksturo arī kugu kustība. Kopš
1902.g. Ventspils ostā ienākušo un izgājušo kugu skaits un
tonnaža uzrāda progresu, kas redzams šādā tabelē: (sk.nāk.lp.)⁵³⁾

53)

Opisanie Vindavskavo torgovavo porta, 4.lp.

Kugu kustība Ventspils ostā.

Gadi	Ienākuši		Izgājuši	
	Skaitis	Tonnaža	Skaitis	Tonnaža
1902.	771	329.000	759	327.000
1903.	862	370.000	864	312.000
1904.	893	343.000	890	349.000
1905.	948	355.000	942	349.000
1906.	796	329.000	775	327.000
1907.	1126	476.000	1120	471.000
1908.	1174	490.000	1171	507.000
1909.	1312	617.000	1310	615.000
1910.	1289	709.000	1267	685.000
1911.	1215	704.000	1225	680.000
1912.	1144	685.000	1160	680.000
1913.	-	-	-	-

No tabeles redzam, ka sākot ar 1902.g. Ventspils ostā ienākušo un izgājušo skaits audzis, tāpat palielinājusies kugu tonnaža.

Ventspilī pirms kara bija arī šādas kārtējas

54)

tvaikoņu satiksmes līnijas:

Ventspils-Stetina

Ventspils-Hamburga

Ventspils-Kopenhagena

Ventspils-Londona

Ventspils-Leitona

Ventspils-Stokholma

Ventspils-Rīga.

Šīs daudzās kārtējās kugu satiksmes līnijas arī liecina par Ventspils ostas lielo rosību un straujo attīstību pirms kara.

Bez tam jāaizrāda vēl uz tiem Ventspils ostas tālākās izbūves projektiem, kādus bija nodomāts realizēt īsi pirms kara. Tirdzniecībai plašākā apmērā nodereja upes labais krasts, leļpus pontonu tilta, kas bija izbūvēts dzelzsceļa līnijām un kur atradās noliktavas, elevators, saldētava un citas ostas labierīces. Dzelzsceļa satiksmes trūkums Ventas kreisajā krastā neļāva racionāli izmantot šo krastu, tādeļ to lietoja galvenā kārtā piekrastes tirdzniecībā, un tā tas varēja kalpot tikai neliela rajona vaja-

54)

Opisanie Vindavskavo torgovavo porta, 6.lp.

dzībām. Pateicoties sevišķi ātrai Ventspils ostas attīstībai, upes labais krasts bija jau gandrīz izmantots, kādēļ vajadzēja domāt par ostas tālāko izbūvi.

Ņemot vērā to, ka Ventspils osta bija pierādījusi ne tikai savu dzīvotspēju, bet ostas tirdzniecība un kugniecība uzrādīja ievērojamus panākumus, dodot valstij lielas muitas un citu nodokļu summas (1902.g. muitas ienākumi bija 948.000 rbļ., bet 1909.g. jau 3.118.000 rbļ.), krievu valdība nolēma izbūvēt upes kreiso krastu jūras kugniecības un tirdzniecības vajadzībām, savienojot ar dzelzsceļu abus upes krastus un tādejādi pievienojot to visam dzelzsceļu tīklam.

Lai tas būtu iespējams, bija paredzēts būvēt dzelzceļa tiltu pāri Ventai, kā arī jaunu staciju upes kreisajā krastā, savienojot to ar upes labajā krastā pienākošo Maskavas-Ventspils dzelzceļlīniju. Bez tam bija paredzēts izbūvēt piestātnes dziļi peldošiem kugiem, noliktavas u.t.t.

Neilgi pirms pasaules kara krievu valdība arī izsniedza vajadzīgos līdzekļus kreisā krasta izbūvei. Pirms kara jau uzsāka krasta izbūvi un tilta būvi. Līdz pasaules kara sākumam bija jau izbūvēti tilta pamati, kā arī tā divi piekrastes kopnes.

Pasaules karš pārtrauca ostas izbūves darbus, un tā visi šie lielle projekti palika nerealizēti, bet par tā laika nodomiem un uzsāktiem darbiem vēl tagad liecina nepabeigtais dzelzceļa tilts un upes kreisajā krastā, lejpus pontonu tilta t.s. „Amerikas krastmala”, no kuņas izbūvēta vienīgi zemūdens daļa.

No visa iepriekš teiktā varam secināt, ka Ventspils osta pirms kara, pateicoties savām labierīcībām, kā elevatoram, saldētavai, lielai kravlaukumu platībai, kas daļai bija aizņemta ar plašām mūra noliktavām, celtnēm un 10-12 km gara upes straumei, piemērotu kugniecībai un kokmateriālu uzņemšanai kuņā katrā vietā un savām dabīgām priekšrocībām, īsā laikā ieņēma ievērojamu stāvokli starp citām Baltijas jūras ostām un varēja skaitīties par vienu no labākām. Ventspils osta tanī laikā varēja droši konkurēt ar ārzemju ostām. Var sacīt, ka ar ostas darbības atklāšanu arī uz upes kreisā krasta Ventspils ostas nozīme vēl vairāk būtu augusi.

Tikai, diemžēl, pasaules karš un tā sekas šos nodomus un nākotnes plānus iznīcināja.

C. VENTSPILS OSTA PASAULES KAĀ LAIKĀ

UN

PĒC PASAULES KAĀ.

I. VENTSPILS OSTA PASAULES KAĀ LAIKĀ.

KaĀ postošās sekas sevišķi lielā mērā izjuta Ventspils osta, kuĀ kaĀ laikā cieta daudz vairāk nekā pārējās Latvijas ostas.

Pasaules kaĀ sākumā, 1914.g., krievu kaĀspēka atkāpjoties, nolēma Ventspils ostu iznīcināt, pie kam sadedzināja to, ko varēja sadedzināt un saspridzināja to, ko nevarēja sadedzināt, tādēļ kaĀ gadu sekas bija sevišķi spilgti redzamas Ventspils ostā.

Vēl nesen lepna un modernā Ventspils ostā piekrastu vietā rēgojas tikai apdegušie pāļu gali. Molos vairākās vietās bija izspridzināti veseli posmi, un tārtā kartā jūras viļņi skaloja smiltis ostas kanālī, to piesērējot; pats kanals bija aizsprostots ar nogremdētiem kuģiem un citiem peldošiem līdzekļiem. Bākas uz molu ārgaliem un loču tornis

bija saspridzināti. Arī viena daļa noliktavu pa kara laiku bija izpostīta, kuģas vēlāk likvidēja, jo viņu atjaunošana neatmaksājās.

Visas mechaniskās labierīcības bija iznīcinātas: elektriskais 45 ton. celtnis saspridzināts un iegāzts Ventā; ostas mechaniskās darbnīcas, elektriskās stacijas iekārta iznīcināta vai bojāta tādā mērā, ka padarīta galīgi nelietojama. Elevatora mechaniskā iekārta pa kara laiku izpostīta, un atliekas 1935.g. likvidētas. Silosu ēku noārdīja 1935./36. gadā. Kā pagājušo laiku liecinieki paliek vēl tagad 3 bij. elevatora mūra torņi un dažas mūra noliktavas. Šīs ēkas 1937.g. ierosināts nodot celulozas fabrikas ierīkošanai. Arī saldētavas dārgā mechaniskā iekārta bija iznīcināta. Tagad Zemkopības ministrija to pārbūvējusi par labības sēbertuvi Ventspils rajonam.

Tāds bija Ventspils ostas stāvoklis, nodibinoties Latvijas valstij.

II. VENTSPILS OSTA PĒC PASAULES KARA..

I. V e n t s p i l s o s t a s a t j a u n o š a n a.

Lai jūgas kugniecība un tirdzniecība varētu sākt atkal attīstīties, kaņam izbeidzoties, vajadzēja ķerties pie ostu atjaunošanas. Tā arī pēc Latvijas valsts nodibināšanās, 1918./19.g., sākās intensīvs ostu atjaunošanas laikmets, cik nu to līdzekļi un apstākļi atļāva.

Izdarīt visus atjaunošanas darbus izpostītā Ventspils ostā, kaut toreizējai kugniecībai atbilstošā minimālā apjomā, postažas lielo apmēru dēļ, protams, uz reizi nebija iespējams.

Tā ka bagarēšanas darbu trūkuma dēļ bija ievērojami samazinājies ostas dziļums, tā priekšostas kugu kanālā, kur pirms kara dziļums bija ap 9 m, pa kara gadiem tas bija noslīdējis uz 6,5 m, bet ieeja ostā bija piesērējusi līdz 5,5 m, tad, lai ostā varētu iekļūt, bija nepieciešami plaši bagarēšanas darbi. Bez tam pacēlās jautājums par dienvidu mola atjaunošanu; bija jāremontē arī noliktavas u.t.t.

Tā ka visiem ostas atjaunošanas darbiem, ja tos gri-
bētu izdarīt īsā laikā, būtu vajadzīgi plaši līdzekļi, tad
šīnī lielajā ostas atjaunošanas darbā ievēroja zinamu priekš-
noteikumu t.i. no sākuma izdarīt tikai nepieciešamākos dar-
bus tāda apmērā un tur, kur tas nepieciešami vajadzīgs.

Sakarā ar bagarēšanas darbiem Ventspils ostā, bija
nepieciešama arī nogremdēto kugu izcelšana, jo ieeju Vents-
pils ostā kara sākumā aizsprostoja ar nogremdētiem kugiem
un citiem peldošiem līdzekļiem. Viens otram blakus bija no-
gremdēti 4 preču tvaikoni, 1 burinieks ar ķieģeļiem un daži
prāmji ar akmeņiem. Vācu okupācijas laikā 3 nogremdētos pre-
ču tvaikonus izcēla, bet pārējos izcēla pēc Latvijas valsts
nodibināšanās.

Molu atjaunošana.

Tā ka ostas padziļināšanas darbs cieši saistīts ar
vispārējo ostas piesērēšanu, kuņģa galvenā loma pieder mo-
liem, tad vajadzēja piegriezt vērību arī šīm svarīgām būvēm.

Molus bija bojājis ne tikai laika zobs, bet tie
bija arī vairākās vietās saspridzināti, tādēļ vajadzēja uz-
sākt to atjaunošanu. Līdz 1937.g. atjaunots dienvidu mols
pavisam 208 m, bet ziemeļu mola atjaunošanas darbus vēl

turpina.

Kugu piestātņu un krastmalu atjaunošana.

Vajadzēja arī atjaunot kara laikā iznīcinātās piekrastes: padarot ostu kugiem pieejamu, vajadzēja arī dot iespēju kugus ie- un izkraut t.i. bija jāatjauno piekrastes, noliktavas, pievedceļi u.c.

Visas galvenās un dziļās piekrastes Ventas labajā krastā bija saspridzinātas. Jāņem vērā, ka dzelzceļa satiksmes trūkuma dēļ ar Ventas kreiso krastu, steidzīga piestātņu ierīkošanas vajadzība bija sevišķi sajūtama Ventas labajā krastā, jo upes kreiso krastu pilnā mērā un visām operācijām izlietot nevarēja. Vispirms atjaunoja piekrastes Ventas labajā krastā, pēc kam arī kreisajā.

Līdz 1937.g. atjaunotas krastmalas Ventas kreisā krastā 1386 m un labajā 1765 m.

Preču noliktavu atjaunošana.

Pa kara laiku preču noliktavas bija daļai vai nu iznīcinātas, vai arī nonākušas tāda stāvoklī, ka nebija lietojamas preču uzglabāšanai. Ar kugniecības attīstīšanos bija nepieciešams tās izlabot.

Ievērojot to, ka visu noliktavu remonts maksātu

prāvas summas, kā arī to, ka noliktavas netiktu pilnā mērā izmantotas, vispirms atjaunoja toreizējai preču apgrozībai nepieciešamās noliktavas. Līdz 1937.g. atjaunotas 22 noliktavas.

Bez šīm noliktavām Ventspils ostā ir apm. 72 ha atklātu kravlaukumu, kuŗu ērtākai izmantošanai izbūvēja brugu ceļus. Izbūvēto brugu ceļu kopgarums 2736 m ar 6 m platumu.

Koku materialu kravlaukumi ierīkoti Ventas abos krastos, t.s. ūdens dārzos. Ūdens dārzu koplaukums 184.895kv.m.

Loču tornis.

Ja līdz 1928./29.g. galvenais mērķis bija atjaunot tikai nepieciešamāko, kas vajadzīgs normalai ostas darbībai, tad no minētā laika jau sākās ostas ekspluatācijas uzlabošana, ar nolūku ne tikai dot iespēju kuģiem ieiet un izdarīt vajadzīgās kravoperācijas, bet arī veikt tās pēc iespējas ātrāk, ērtāk un līdz ar to lietderīgāk. Tādi uzlabošanas darbi tika izdarīti kā kugniecības ziņā, tā arī mehānisko labierīču paplašināšanai un modernizēšanai.

Kā zināms, kugniecības vajadzībām katrā ostā ir loču dienests un līdz ar to arī loču tornis, kas bija arī

Ventspils ostā pirms pasaules kara. Šis loču tornis - Ventspils ostas lepnums - kara laikā tika saspridzināts līdz pamatam. 1920.g. uzbūvēja koka pagaidu torni, kas jau 1928./29. gadā atradās samērā sliktā stāvoklī, kādēļ ierosināja jaūtājumu par jauna loču torņa būvi. Loču torni iesāka būvēt 1932./33. b.g. un pabeidza 1934./35.b.g.; tā augstums apm. 20 m.

Celtni.

Elektromechaniskās ierīces atjaunoja vai pakāpeniski paplašināja, ievērojot ostas apstākļus, kā arī atļauto līdzekļu apmērus.

Ventspils ostā ir vairāki celtni:

- 1) Īsi pirms kara uzbūvēja elektrisko krasta celtni, kura celtspeja bija līdz 45 ton. Šo celtni 1915.g., krievu kara spēkam atkāpjoties, saspridzināja un iegāza Ventā, bet pēc kara iesāka šo celtni atjaunot. 1925.g. celtni ar celtspeju 40 ton. nodeva lietošanai.
- 2) 30 ton. peldošs celtnis, kuru nodeva lietošanai 1927.g.
- 3) 7,5/15 ton. celtnis, nodots lietošanai 1932.g.

Elektriskā apgaismošana ostā.

Ostas apgaismošana ierīkota pakāpeniski, līdz-

tekus pilsētas elektriskā tīkla izbūvei. Līdz 1936.g. ostas teritorijā gar krastmalām izbūvēts elektriskās apgaismošanas tīkls, garumā 7 km.

Kopsavilkumā, apskatot visus iepriekš minētos darbus un salīdzinot Ventspils ostas stāvokli 1918.g. ar tagadējo, varam taisīt slēdzienu, ka kara laikā nežēlīgi izpostītā Ventspils osta pakāpeniski atjaunota, un tagad tā nostādīta blakus citām mūsu ostām, kā kugniecības ērtību, tā arī ērtu preču operāciju ziņā, pie kam ostas labierīcēm iespējams viegli uzņemt un pārstrādāt apm. 500.000 ton. dažādas kravas gadā.

Pašas Ventspils ostas labvēlīgie dabas apstākļi savukārt atļauj izdarīt ostas tālākas paplašināšanas darbus, tiklīdz tas būtu nepieciešams tirdzniecības un kugniecības vajadzībām.

Lai būtu iespējams izmantot arī Ventas kreiso krastu visām preču operācijām, būtu vajadzīgs uzbūvēt dzelzsceļa tiltu pāri Ventas upei, pievienojot arī kreiso krastu dzelzsceļa satiksmei.

2. O s t a s t i r d z n i e c ĩ b a
u n k u g n i e c ĩ b a.

a) Preču apgrozība.

Lai gūtu ainu par Ventspils ostas attīstību pēc pasaules kara, vispirms apskatīsim tās preču importu un eksportu, salīdzinot tos ar pirmskara preču apgrozību. Šo attīstību rāda šāda tabele:
55)

Ventspils ostas preču apgrozība (neiesk. tranzitu)

Gadi	Vērtībamilj.Ls.			Svars tonnās.		
	Imports.	Eksports	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1906.	16,9	51,4	68,3	56.198	242.207	298.405
1907.	24,2	89,5	113,7	52.924	339.027	391.951
1908.	42,0	85,6	127,7	55.051	366.597	421.648
1909.	69,7	135,4	205,2	90.071	577.397	667.468
1910.	37,6	186,6	224,2	79.348	705.825	785.173
1911.	65,1	219,4	284,5	94.597	614.481	709.078
1912.	75,0	253,0	328,0	-	-	-
1913.	50,1	199,3	249,4	-	-	-
1918.	-	-	-	-	10.700	10.700
1920.						

Gadi	Vērtība milj.Ls.			Svars tonnās.		
	Imports.	Eksports.	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1921.	-	-	-	278	19.240	19.518
1922.	1,3	14,2	15,5	6.631	104.320	110.681
1923.	3,1	12,6	15,6	7.900	135.823	143.813
1924.	5,5	21,1	26,6	18.825	157.655	176.480
1925.	0,6	12,1	12,7	6.213	130.945	137.158
1926.	4,1	8,3	12,4	7.707	100.131	107.838
1927.	1,4	15,5	16,9	11.986	194.934	206.920
1928.	0,9	16,2	17,1	9.617	212.495	222.112
1929.	9,4	15,8	25,2	33.923	227.150	261.773
1930.	0,3	13,9	14,2	7.427	221.205	228.632
1931.	3,0	6,9	9,9	12.036	131.691	143.727
1932.	2,5	4,4	6,9	16.801	136.408	153.209
1933.	0,3	6,3	6,6	1.776	191.783	193.559
1934.	0,1	6,3	6,4	3.131	178.659	181.790
1935.	0,1	6,6	6,7	5.026	186.593	191.619
1936.	0,2	9,4	9,6	8.015	198.068	206.081
1937.	-	-	-	14.149	322.060	336.209

55)

Ziņas ņemtas no Rīgas un Ventspils biržas komitejas pārskatiem un valsts stat. pārvaldes izdevumiem.

No šīs tabeles redzams, ka preču apgrozība Ventspils ostā pēc pasaules kara tālu neaizsniedz pirmskara preču apgrozību, kas kļūst pilnīgi saprotams, ja ņem vērā plašo Krievijas rajonu atkrišanu, kuru pirms kara apkalpoja Ventspils osta.

Apskatot preču apgrozību pēc kara, jāsaka, ka pirmajos gados pēc kara preču apgrozība bija maza, bet pamazām jūras tirdzniecība atjaunojās; tā 1921.g. preču apgrozība bija tikai 19.518 ton., bet jau 1922.g., kad kugniecības nenormālie apstākļi ostā, kādus bija radījis pasaules karš, bija jau drusku uzlaboti, preču apgrozība strauji pieaug, sasniedzot 110.681 ton. t.i. tā palielinājusies gandrīz 6 reizes. 1929.g. preču apgrozība sasniedz 261.773 ton., un arī preču vērtība sasniedz ievērojamu summu - 25,2 milj.Ls. (tikai 1924.g. tā ir lielāka - 26,6 milj.l.s.). Sakarā ar saimniecisko krīzi 1930.g. preču apgrozība samazinājās, gan pēc svara, bet sevišķi strauji ar 1930.g. krīt apgrozījuma vērtība: 1930.g. tā ir 14,2 milj.l.s., 1931.g. - 9,9 milj.l.s., arī nākošos gados tā vēl samazinājās.

Pēdējos gados vērojama iepriecinoša parādība, proti, preču apgrozība Ventspils ostā pieaug, un 1937.g. tā sasniedz

336.209 ton. un ir lielākā Ventspils ostas preču apgrozība pēc kara.

Tagad galvenā Ventspils ostas eksporta prece ir koki, kuņi sastāda eksportēto preču lielāko daļu, ko redzam no šādiem skaitļiem:⁵⁶⁾

1931.g. koku eksports	130.244 t.	no kop.pr.eksp.	131.691 t.
1932.g. " " "	136.085 t.	" " "	136.408 t.
1933.g. " " "	191.278 t.	" " "	191.783 t.
1934.g. " " "	178.551 t.	" " "	178.659 t.
1935.g. " " "	173.092 t.	" " "	186.593 t.
1936.g. " " "	189.550 t.	" " "	198.068 t.
1937.g. " " "	318.828 t.	" " "	322.060 t.

Šie skaitļi rāda, ka koku materiāli sastāda gandrīz visu eksportu un tikai niecīgos apmēros eksportē arī citas preces, kā sviestu, labību, sēklas, zivis, bekonu, papīru un papi u.c. Tā 1937.g. pārejo preču pavisam eksportēts 4232 ton., bet 1934.g. tikai 108 ton.

Importētas tiek šādas preces: akmeņogles, kokss un briketes, augļi un ogas, metāli, ķīmiskie produkti, mašīnas u.c.

56)

Ziņas no statistiskās pārvaldes.

Visvairāk importē akmeņogles, koksu un briketes:

1936.g. akmeņogļu, koksa, briketu imp. 7883,5t. no kop.pr. imp. 8015

1937.g. " " " " 9511,7t. " " " 14149t

Pārējās preces tā tad samērā maz importē, tā 1937. gadā visu pārējo preču imports kopā 4637 ton.

Kas attiecas uz preču tranzitu caur Ventspils ostu, tad sākot ar 1932.g. tas ir ārkārtīgi strauji samazinājies, ko rāda šādi statistiski dati:⁵⁷⁾

Preču tranzits caur Ventspils muitnicu (svars tonnās)

Gadi	Ievests	Izvests	Kopā
1928.	13.932	4.730	18.662
1929.	17.719	38.397	56.116
1930.	18	-	18
1931.	16.178	15.443	31.621
1932.	303	4.906	5.209
1933.	57	6	63
1934.	27	-	27
1935.	31	1	32
1936.	12	27	39

57)

Ziņas ievāktas Ventspils muitā.

No tabeles redzams, ka pēdējos gados tranzīts caur Ventspils ostu kļuvis pavisam niecīgs, kas stāv sakarā vispār ar tranzīta pamazināšanos caur Latvijas ostām.

b) Kugu kustība.

Kugu kustības statistiskie dati ir interesanti no divi viedokļiem: vispirms tie blakus iz- un ievesto preču svara un vērtības skaitļiem raksturo ārejo tirdzniecības gaitu, un otrkārt, dod pārskatu par atsevišķu ostu lomu tirdzniecības gaitā.

Ventspils ostas kugu kustība pirms un pēc kara redzama šādā tabelē:
58)

Kugu kustība Ventspils ostā.

Gadi	Ienākuši		Izgājuši	
	Skaits	Netto tonnaža	Skaits	Netto tonnaža
1908.	1.174	490.000	-	-
1909.	1.312	617.240	1.310	614.322
1910.	1.289	708.228	267	684.770
1911.	1.215	703.499	1.225	680.004
1912.	1.144	685.000	-	-
1913.	628	450.547	628	450.547

Gadi	Ienākuši		Izgājuši	
	Skaitis	Netto tonnaža	Skaitis	Netto tonnaža
1918.	5	1.020	5	1.020
1919.	234	65.464	229	64.662
1920.	123	36.268	111	34.332
1921.	210	37.834	184	36.524
1922.	534	254.422	535	252.098
1923.	653	233.989	644	229.959
1924.	678	251.756	669	260.232
1925.	610	184.296	613	187.542
1926.	530	204.906	520	196.225
1927.	552	241.380	553	242.002
1928.	576	253.635	572	249.193
1929.	568	277.600	568	288.862
1930.	581	245.762	589	249.392
1931.	476	268.978	473	260.134
1932.	403	190.994	404	198.356
1933.	480	243.949	483	244.478
1934.	494	243.033	491	242.762
1935.	543	254.672	542	254.612
1936.	490	286.625	493	291.112
1937.	545	325.231	545	325.120

Ja salīdzinām Ventspils ostas kugu kustību pēc kara ar pirmskara kugu kustību, tad redzam, ka pirms kara tā bija daudz lielāka, kas pilnīgi saprotams, ņemot vērā Ventspils ostas lielo rosību pirms kara.

Kara gados kugu kustība ostā bija pārtraukta, un tā pamazām sāka atdzīvoties tikai 1918.g., kad Ventspils ostā ienākuši 5 kugi, pēc tam kugu kustība ostā strauji aug un 1924.g. ienāca jau 678 kugi ar 261.756 ton. netto tonnažu.

Apskatot Ventspils ostas kugu kustību pēdējos gados, redzam, ka tā uzrāda progresu, kas stāv sakarā ar vispārejo kugniecības uzplaukumu un kugu frakšu celšanos.

Salīdzinot Ventspils ostas kugu kustību pēdējos gados ar kugu kustību pārējās lielākās Latvijas ostās, redzam šādu ainu:

Ienākušie kugi Latvijas ostās.

Ostas	Skaitis			Tonnaža 1000 ton.		
	1935.g.	1936.	1937.	1935.	1936.	1937.
Rīga	1.688	1.563	2.054	899	913	1.243
Liepāja	540	520	602	249	281	298
Ventspils	543	490	545	255	287	325

58)

Latv. stat. gada grāmata

Ventspils ostas kugu kustību, zinams, nav iespējams salīdzināt ar Rīgas ostas kugu kustību, kas daudz lielāka kā pārējās ostās, bet to var gan salīdzināt ar Liepājas ostas kugu kustību.

Iepriekšējā tabele rāda, ka Ventspils ostā ienākušo kugu tonnaža, sākot ar 1935.g., pārsniedz Liepājas ostā ienākušo kugu tonnažu. Ventspils ostā ienākušo kugu tonnaža pēc kara ir vislielākā 1937.g., kad tā bija 325.000 ton.t.i. 17,2% no koptonnažas, bet Liepājas ostā ienākušo kugu tonnaža 1937.g. bija 298.000 ton. t.i. 15,7% no koptonnažas, tā tad mazāka kā Ventspils ostā.

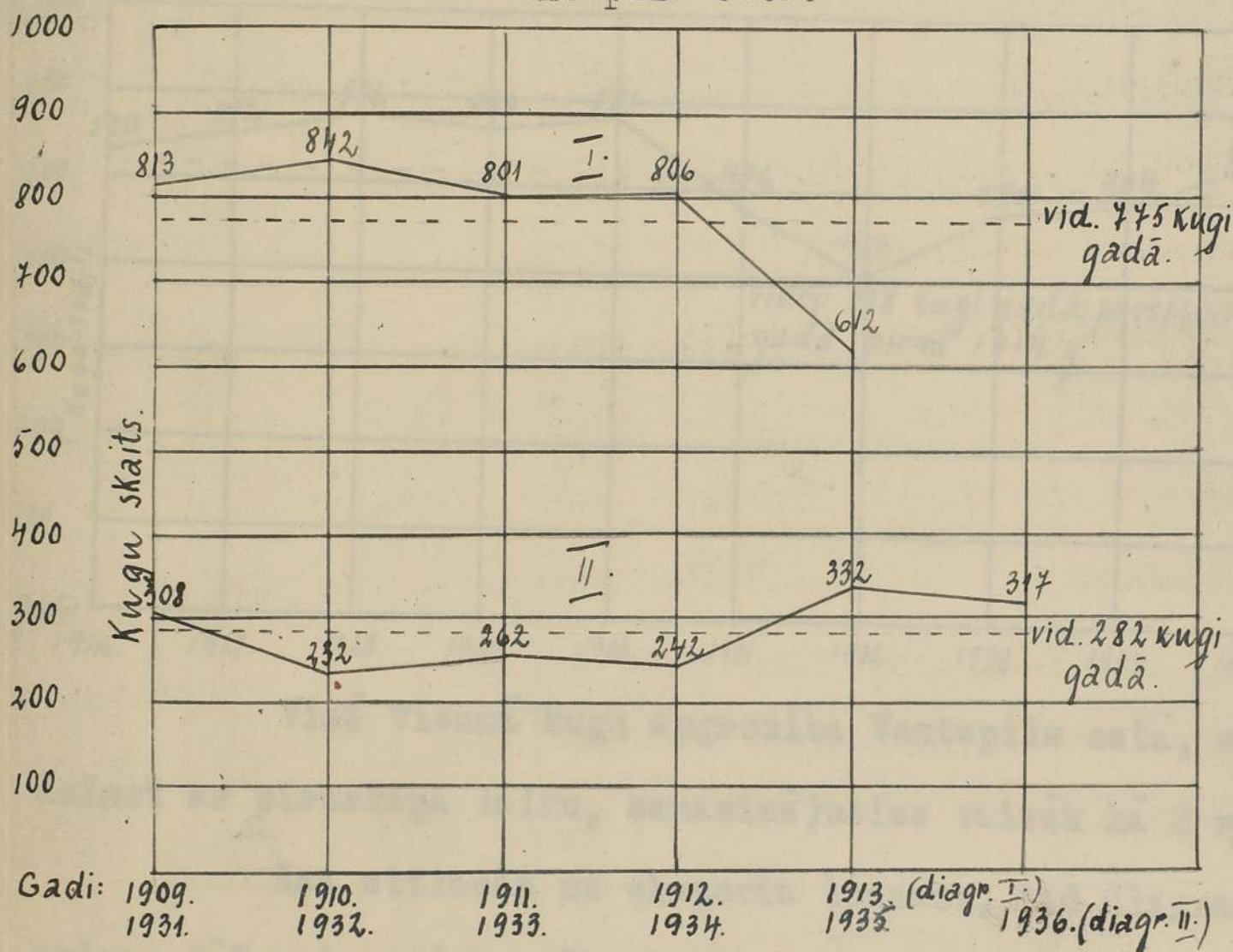
Ventspils un Liepājas ostas jau pirms kara sāka savstarpēju konkurenci, kas sevišķi asus momentus sasniedza 20.g.s. sākumā, un, kā redzams, šis savstarpējais konkurences noskaņojums izjūtams vēl līdz šai dienai.

Kas attiecas uz kārtējo kugu satikemi ar citām ostām, tad Ventspils ostai neviena kārtēja kugu satiksmes līnija ar ārzemēm nepastāv. No Ventspils tiek uzturēta kārtēja preču - pasažieru satiksme ar Liepāju un Rīgu 2 reizes nedēļā.

Sakarā ar jautājumu par Ventspils ostas ārejas

un iekšējās tirdzniecības apjomu, kuņam par aptuvenu mērsuklu dažreiz pieņem kugu skaitu, šeit pārskatamības dēļ pievienotas jūras tirdzniecības apgrozības diagramas pirms 1914.g. un Latvijas pastāvēšanas laikā par dažiem gadiem.

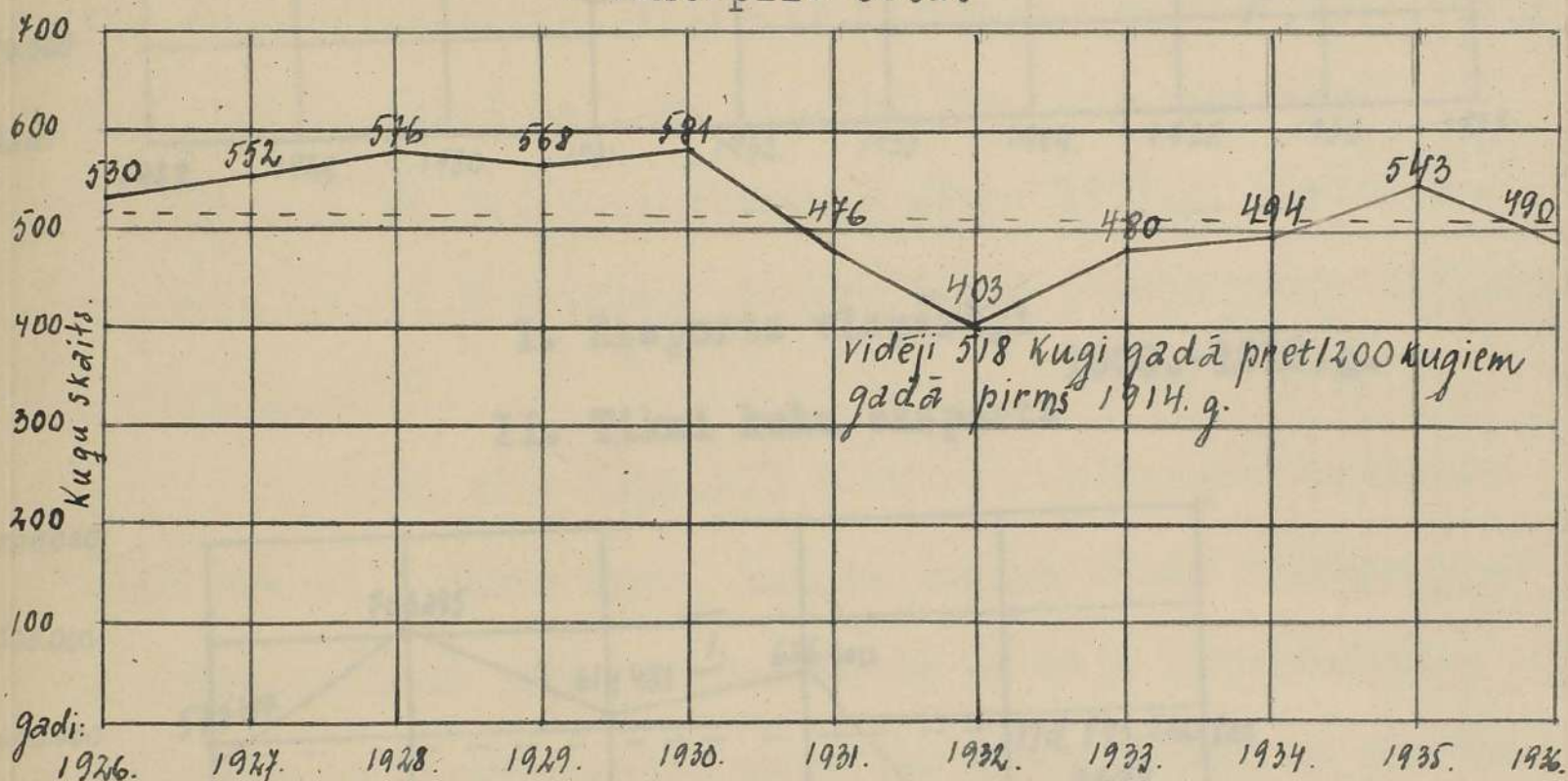
Tikai ārzemju kugu apgrozība bez kabotažas Ventspils ostā.



No diagramas redzams, ka kugu apgrozība bez kabotažas t.i. tikai ārzemju kugi no 1909. līdz 1913.g. vidēji bija 775 kugi gadā un no 1931.g. līdz 1936.g. (arī bez kabotažas) vidēji 282 kugi gadā t.i. tagad 2,8 reizes mazāka.

Pirms kara kopējā kugu apgrozība Ventspilī ar kabotažu bija vidēji 1200 kugi gadā. Tagadējo Ventspils ostas kopējo kugu apgrozību raksturo nākošā diagramma par laiku no 1926.g. līdz 1937.g.

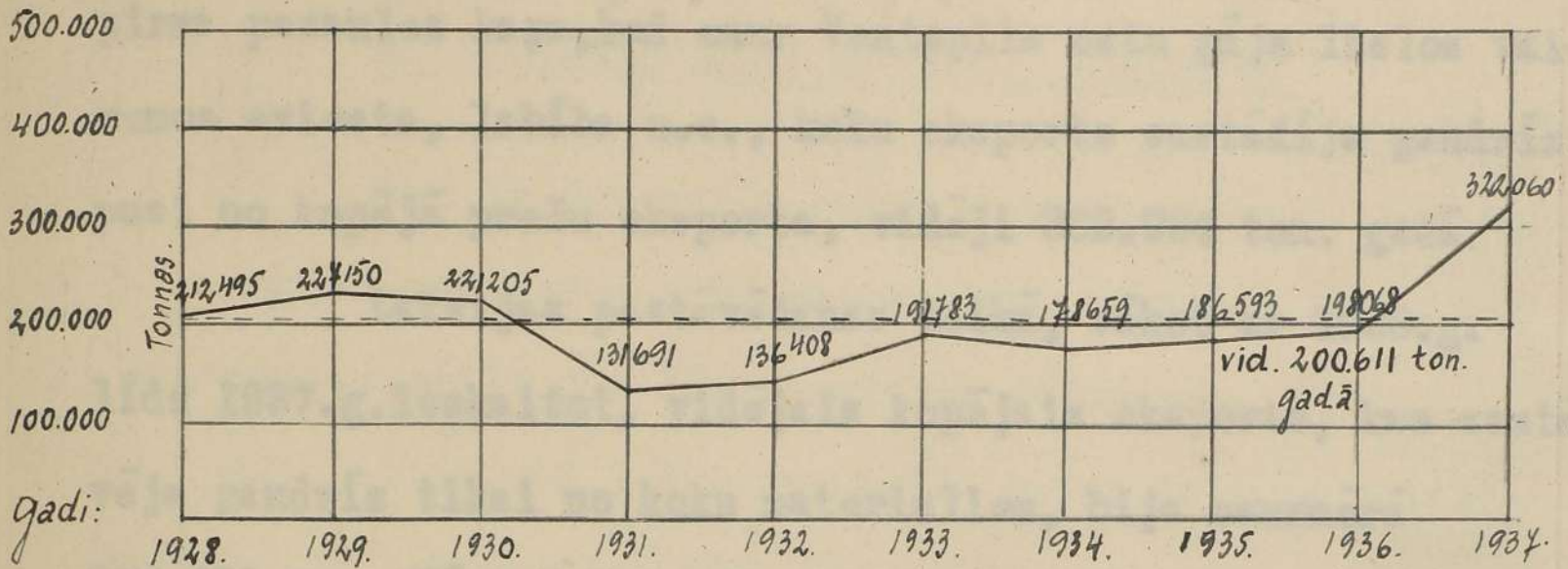
Ārzemju kugu apgrozība ar kabotažu Ventspils ostā.



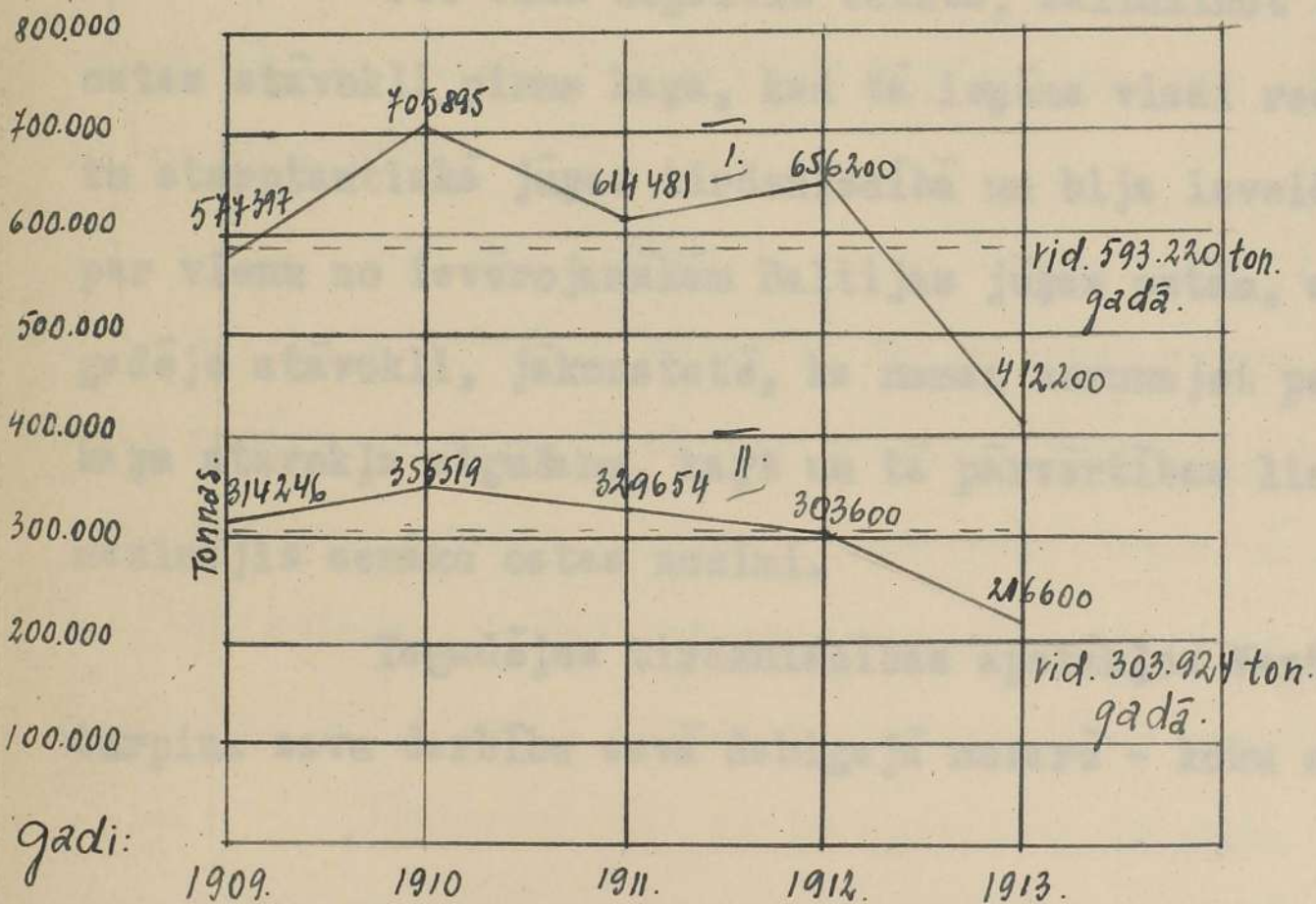
Visā visumā kugu apgrozība Ventspils ostā, salīdzinot ar pirmskara laiku, samazinājusies vairāk kā 2 reizes.

Kas attiecas uz eksporta tonnažu, tad diagrammā redzam šādu ainu: (sk. nāk. lp.)

Eksports Ventspils ostā no 1928.-1937.g.



I. Eksports vispārīgi 1909.-1913.g. II. Tikai koku eksports



Apskatot eksporta tonnažu, jākonstatē, ka jau pirms pasaules kara, kad caur Ventspils ostu gāja lielos vaļrumos sviests, labība u.c., koku eksports sastādīja gandrīz pusi no kopējā preču eksporta, vidēji 303.924 ton. gadā.

Latvijas pastāvēšanas laikā, sākot ar 1928.g. līdz 1937.g. ieskaitot, vidējais kopējais eksports, kas sastāvēja gandrīz tikai no koku materialiem, bija caurmērā 200.611 ton. Tā tad koku eksports pirms 1914.g. pārsniedza tagadējo apm. 1,5 reizes, pie kam tagad pārejo preču eksports pavisam niecīgs.

Pēc visa iepriekš teiktā, salīdzinot Ventspils ostas stāvokli pirms kara, kad tā ieņēma visai redzamu vietu starptautiskā jūras tirdzniecībā un bija izveidojusies par vienu no ievērojamākām Baltijas jūras ostām, ar tās tagadējo stāvokli, jākonstatē, ka nemaz nerunājot par pirmskara stāvokļa atgūšanu, kašs un tā pārvērtības lielā mērā mazinājis senāko ostas nozīmi.

Tagadējos tirdzniecības apstākļos Ventspils osta turpina savu darbību savā dabīgajā nozarē - koku eksportā.

D. VENTSPILS OSTAS NĀKOTNES IZREDZES.

Vērojot Ventspils ostas straujo attīstīšanos un lielo uzplaukumu pēdējos 10 gados pirms pasaules kara, nevilus gribas pētīt pēc šīs parādības cēloņiem.

Vispirms jāmin Ventspils ostas dabīgās priekšrocības, jo pateicoties tām, Ventspils osta tika izvēlēta par lielas dzelzceļlīnijas gala punktu, pēc kam arī sākās tās ziedu laiki. Var sacīt, ka Ventspils ostas dabiskais stāvoklis un novietojums ir tiešām izdevīgs, kas, katrā ziņā, pastāvot vēl citiem labvēlīgiem apstākļiem, var veicināt ostas attīstību.

Bez tam Ventspils ostas uzplaukšana pirms kara, protams, bija saistīta ar to darbu izvešanu, caur ko ostā tiek radīti tirdzniecībai nepieciešami apstākļi, kā dzelzceļa satiksme, ostas izbūve, plašas noliktavas un citas ostas labierīces, jo dabīgās priekšrocības tikai ar tehnikas palīdzību var pilnīgi izmantot tirdzniecības vajadzībām.

Jāaizrāda vēl uz to apstākli, ka mežu bagātība Ventas upes baseinā un Ventspils apkārtnē veicināja Vents-

pils ostas attīstību tās dabīgā nozarē - koku eksportā.

Ļoti svarīgs apstāklis, kas veicināja Ventspils ostas uzplaukumu, kā zināms, bija tās pievienošana vispārajam Krievijas dzelzceļu tīklam, ar ko tā ieguva plašu aizmuguri.

Jāizrāda, ka pirms kara Baltijas jūras ostām, salīdzinot ar Krievijas citām ostām, piederēja liela loma tās sējās tirdzniecības veicināšanā. Tā Krievijas eksporta preču vērtība caur Baltijas jūras ostām 1913.g. sastādīja 40%, tanī skaitā caur Latvijas ostām 28% no kopeksporta vērtības, kamēr importa preču vērtība sasniedza 47%, caur Latvijas ostām 21% no Krievijas kopimporta vērtības. Šie ir skaitļi, kuņi skaidrāk kā jebkuņi vārdi raksturo 3 Latvijas ostu lielo nozīmi starptautiskā tirdzniecībā pirms pasaules kara. Kā redzams, caur mūsu ostām pirms kara gājis ievērojamos apmēros Krievijas preču tranzits un atkarībā no katras ostas specifiskām savādībām viena vai otra no šīm ostām ieņēma kādā tirdzniecības nozarē pirmo vietu.

Ja ievēro, ka visai centralai Krievijai un tās galvenam paterētāju rajonam - Maskavai, kā arī aiz tās esošiem vidus Pievolgas un Rietum-Sibirijas apgabaliem taisns

ceļš uz Baltijas piekrasti īsāks par ceļu caur Krievijas Melnās jūras ostām, pie kam Pēterpils, lai gan tā atradās vistuvāk Maskavai, ziemā vairākus mēnešus aizsalst, bet no 3 Latvijas ostām 2 ostas bija pilnīgi neaizsalstošas, tad kļūst saprotama Latvijas ostu lielā nozīme starptautiskā tirdzniecībā pirms kara, starp kurām Ventpils osta arī ieņēma redzamu vietu.

Lai gan Rīga, izņemot Pēterpili, priekš centralās Krievijas bija tuvākā osta: tās attālums līdz Maskavai pēc pastāvošo dzelzceļu līnijām 930 km, līdz Ventpiliņ 1095 km, toties Ventpils ostas lielā priekšrocība bija neaizsalšana, kas, sevišķi ziemā, palielināja ostas apgrozību.

Kas attiecas uz Ventpils ostas apgrozību pirms kara, izņemot koku eksportu, tad jāsaka, ka no 1902.-1913.g. tā tika mākslīgi palielināta, ko sasniegta ar attiecīgo dzelzceļa tarifu un citiem komercialiem atvieglojumiem, par ko rūpējās Maskavas-Ventpils-Ribinskas dzelzceļa sabiedrība. Šī privatā sabiedrība, veikli izmantojot toreizējo tirdzniecības situāciju citās ostās (Pēterpilī, Tallinā, Rīgā), varēja piedāvāt lētākas un piemērotākas noliktavas, izsniedza avansus uz Ventpili novirzītām precēm u.t.t.

Pateicoties šiem mākslīga vai gadījuma rakstura apstākļiem, Ventspils ostai bija iespējams pievilkt tādas preces un no tādiem apgabaliem, no kuriem dabīgais virziens būtu bijis caur Pēterpils vai Rīgas ostām, kā tas redzams no pievestiem datiem, piem. attiecībā uz sviesta eksportu: caur Ventspils ostu gāja līdz 70% no visa pa jūras ceļiem eksportējamā sviesta daudzuma, caur Pēterpili ap 20%, caur Rīgu 5-7%, lai gan pēdējās bija tuvāk sviesta izejas vietām:

Sviesta izejas vietas	Līdz Pēterpili km	Līdz Rīgai km	Līdz Ventspili km
Kurgan	2.556	3.049	3.207
Omsk	3.061	3.554	3.712
Obj	3.647	4.140	4.298

No pievestiem datiem var spriest, par cik ostas apgrozību varēja palielināt ar attiecīgiem pasākumiem; neskatoties uz attāluma starpību Obj-Ventspils un Obj-Pēterpils $4.298 - 3.647 = 651$ km, preces tomēr novirzīja uz Ventspili.

Ventspils ostai bija arī nozīme sevišķi kā Rīgas un pa daļai Tallinas priekšostai, sevišķi ziemā, kad tās aizsalst, un tā ka Rīgas ostā, ledlauža trūkuma dēļ, kugniecība tika lielā mērā traucēta, tad kugu kustības centrs pārcēlās no Rīgas uz Ventspili. Protams, kad 1912.g. Rīgas Biržas

komiteja ieguva sev pastāvīgu ledlauzi, zinamā mērā sašaurinājās kugu kustība ziemā Ventspils ostā, tomēr, neskatoties uz visu to, tā bija arī vēl pēc tam liela.

Visi iepriekš apskatītie apstākļi tā tad radīja Ventspils ostas uzplaukumu.

Ja tagad Ventspils osta nav sasniegusi savu pirmskara stāvokli, bet tās nozīme gan mazinājusies, tad kur meklējami šīs pārvērtības cēloņi? Zinot tos, mēs varēsim noskaidrot arī Ventspils ostas nākotnes izredzes.

Pasaules karš un tā pārvērtības ienesa pamatīgus pārgrozījumus atsevišķu valstu ekonomiskā dzīvē un to tirdzniecības attiecībās un ne tikai ievērojami pārgrozīja valstu robežas, bet radīja arī virkni jaunas patstāvīgas valstis. Izbūvējot jaunus satiksmes ceļus, daži starptautiski tirdzniecības ceļi zaudē savu agrāko nozīmi, citi turpretī iekaro jaunas saimnieciskas pozīcijas.

Tā pārveidojoties arī Baltijas valstu saimniecības strukturai, pārveidojās lielā mērā preču kustība Baltijas jūrā un mainījies senākā ostu nozīme. Daudzām ostām atrauti pilnīgi vai daļai tie plašie aizmugures apgabali, kas pirms kara piegādāja tām preces vai noņēma no rietumiem

atvestās preces.

Attiecībā uz Ventspils ostu arī jākonstatē, ka ļoti svarīgs faktors, var teikt pat galvenais, kas samazināja Ventspils ostas apgrozību, bija pārgrozības Krievijas valsts robežās, kādēļ tā zaudēja plašos aizmugures rajonus.

Latvijas valsts tapšanas sākumā gan loloja lielas cerības uz plašo tranzīta tirdzniecību no austrumiem uz rietumiem un otrādi caur Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām, jo Latviju var uzskatīt kā dabisku tranzīta zemi precēm, kas virzās austrumu-rietumu virzienā vai otrādi, jo tās geopolitiskais stāvoklis noteic tās tirdzniecības starpnieka lomu. Šīs cerības tomēr nav papildījušās pat tādā apmērā, lai kautcik attaisnotu pagātnes plānus.

Tagadējo saimniecisko križu un autarchijas tendenču laikā ļoti bieži saimnieciskās attiecības un tirdzniecības sakarus veido nevis dabiskie geopolitiskie apstākļi, bet gan vispārējie saimnieciskie apstākļi un apzināta, plānveidīga saimniecības politika.

Kas attiecas uz tranzītu caur Ventspils ostu tagad un tā attīstību nākotnē, tad jāapskata Pad. Krievijas tranzīts caur Latviju, jo Latvijas tranzītu galvenā kārtā

noteic Krievija.

Pēdējos gados vērojama strauja SPRS tranzitpreču sūtījumu samazināšanās caur Latvijas ostām. Var sacīt, ka Latvijas ostu tagadējā aizmugure sašaurinājusies gandrīz līdz valsts robežām un palikuši tikai nelieli, nestabili tranzita daudzumi. Latvijas ostas Krievijai palikušas par rezerves ostām, uz kuņām atkarībā no apstākļiem var tikt raidīts tranzits.

Rīga gan vēl uzturējusi nelielu daļu agrākā tranzita, bet Liepājai un Ventspilij šim tranzitam tagad pavisam niecīga nozīme.

Pēdējo gadu SPRS autarķiska saimniecības politika noteikti rāda, ka tā apzināti un plānveidīgi grib ierobežot importu, veicinot savu rūpniecību, bet ārejo tirdzniecību novirzīt galvenā kārtā uz savām ostām: ziemeļos caur Archangelsku un Mūrmansku, dienvidos caur Melnās jūras ostām un Baltijas jūrā caur Ļeņingradu, lai sagādātu darbu saviem dzelzsceļiem un ostām un aiztaupītu valutu par preču transportiem. Šinī nolūkā plaši izbūvēta un modernizēta Ļeņingradas osta, tāpat Archangelskas osta un izveidota neaizsaldstošā Mūrmanskas osta. Bez tam pabeigts Baltijas jūras

un Baltās jūras jeb Staļina kanals. Ļeņingrada tādā kārtā pārvērtusies par galveno Pad. Krievijas ziemeļu un daļai vidus daļas ostu ar plašu aizmuguri, kuru kādreiz apkalpoja Latvijas ostas. Pirms kara Pēterpils galvenā kārtā bija importosta, sakarā ar lielajiem akmengļu, tekstil- un citu preču ievēdumiem toreizējai rūpniecībai. Tagad Ļeņingrada ir izvedosta, kuru visādi atbalsta gan ārejas tirdzniecības monopola iestādījums, gan sīkaks dzelzceļa tarifu iedalījums.

Tai laikā, kad mūsu ostās SPRS sūtījumi lielā mērā mazinājas, caur Ļeņingradu un citām ostām eksportpreču pārvadājumi neatlaidīgi pieaug. Galvenās SPRS eksportpreces - sviestu, ko pirms kara galvenā kārtā sūtīja caur Ventspils ostu, labību, linus, kokmaterialus pirms kara sūtīja caur Latvijas ostām, turpretī tagad minētās eksporta preces SPRS nemitīgi novirza caur savām ostām.

Tā tad Ventspils osta līdz ar savas lielas aizmugures zaudēšanu pazaudēja savu lielo nozīmi, kāda tai bija pirms kara starptautiskā tirdzniecībā, jo mūsu zemei nav nepieciešamas 3 lielas ostas, bet tās bija vajadzīgas plašajiem aizmugures apgabaliem.

Otrs iemesls, kas ir mazāk svarīgs, bet tomēr samazinā Ventspils ostas nozīmi, bija spēcīgā ledlauža „Kr. Valdemars” iegāde Rīgas ostas vajadzībām 1926.g. Kā zināms, Ventspils osta agrāk lielā mērā izpildīja Rīgas priekšostas funkcijas ziemas laikā, bet līdz ar ledlauža iegādi Ventspils ostas nozīme kā Rīgas priekšosta mazinājusies. Tomēr jāsaka, ka daļa Rīgai adresēto kugu, kuģi vai nu nav spējīgi sekot ledlauzim uz Rīgu vai arī negrib to darīt, ie- un izkrauj preces Ventspilī. Tā tad Ventspils osta arī vēl tagad izpilda Rīgas priekšostas funkcijas, tikai, protams, mazākos apmēros.

Tagad, pārejot pie Ventspils ostas turpmākā likteņa aplūkošanas, vispirms jāapskata jautājums par ostas uzturēšanu kugniecības un tirdzniecības vajadzībām piemērotā stāvoklī un pēc tam jautājums par ostas apgrozību nākotnē.

Apskatot Ventspils ostas stāvokli pēc kara un to salīdzinot ar pārējām Latvijas ostām, jākonstatē, ka tehniskā ziņā tas bija daudz nelabvēlīgāks kā pārējās ostās, jo pasaules karš to nesaudzēja - tā tika izpostīta līdz pamatiem šī vārda pilnā nozīmē.

Pēc Latvijas valsts nodibināšanās, kad Liepājas

un Rīgas ostas varēja uzsākt darbību kaut vai nepilnā apjomā, Ventspils ostai pēc attiecīgas ieejas paplašināšanas vispirms bija jāpadomā par to, kur un kā novietot kugus, jo kilometriem garās koka konstrukcijas piekrastes bija saspriecinātas un sadedzinātas. Attiecīgo līdzekļu trūkuma dēļ piekrastu atjaunošanā pat līdz šim laikam pielietoja vieglas pagaidu rakstura konstrukcijas no lētākā būvmateriāla - koka, kādēļ tās tagad nonākušas galīgi nederīgā t.i. nelietojamā stāvoklī.

Bez tam jāaizrāda vēl uz vienu nevēlamu apstākli Ventspils ostā. Par cik Ventspils osta var lepoties ar savu gandrīz neaptveramu plašumu, ērtību un piemērotību lielai preču un kugu apgrozībai, par tik tehniskās ekspluatācijas ziņā Ventspils ostas stāvokli sarežģī nepatīkamā parādība, kas novērojama jūras piekrastē pie moliem.

Šī parādība raksturojas ar sistematisku piekrastes pieaugumu vai jūras atkāpšanos un dziļumu samazināšanos molu galos resp. ostas ieejas rajonā. Lai uzturētu attiecīgo dziļumu šinī vietā līdz 9 m, jāizdara sistematiski padziļināšanas darbi, izbagarējot gadā apm. 250.000-300.000 kb. m gadā.

Tā tad lai nodrošinātu sekmīgu Ventspils ostas līdzdalību ārejie tirdzniecībā arī turpmāk, kā redzams, Ventspils iekšējai plašai ostai resp. Ventas lejas galā ar dabīgiem un kugniecībai pietiekošiem dziļumiem, it sevišķi rajonā līdz tagadējam pontonu tiltam, jācinās ar divi tīri tehniska rakstura apstākļiem:

- 1) nepieciešamību atjaunot visas piekrastes
- 2) " " katru gadu sistematiski padziļināt jūras vārtus resp. ieeju ostā.

Otrais apstākļis ir daudz komplicētāks par pirmo, ne tikai tādēļ, ka darbi jāveic atklātā jūrā, kur darba sekmes atkarīgas no laika apstākļiem, bet arī tādēļ, ka dārgo bagarēšanas darbu rezultāti var būt ļoti īslaicīgi, jo ilgstošas stipras vētras laikā kanals atkal no jauna piesērē. Ar citiem vārdiem, pie tagadējiem dabīgiem dziļumiem jūras vārtos, bez attiecīgas molu pagarināšanas, nodrošināt dziļu kanālu, kaut uz vienu gadu, kļūst arvien grūtāk.

Minētās divi Ventspils ostas problēmas, kā atrisināšana saistīta ar prāvu naudas summu izlietošanu, dabīgi izsauc pārdomas vispārīgi par Ventspils ostas turpmāko likteni un par to, ko darīt tālāk.

Par piekrastu atjaunošanu vispārīgi jāsaka, ka atteikšanās no vieglās un lētās, bet ātri bojājošās koka konstrukcijas, kāda tika pielietota līdz šim, prasīs prāvus izdevumus.

Ventspils ostas atjaunošanas un remonta darbiem (galvenā kārtā moliem un piekrastēm) Latvijas pastāvēšanas laikā beidzamo 10 g. laikā pavisam piešķirts kredīts Ls 2.388.798,-. Tā tad beidzamo 10 g. laikā Ventspils ostas atjaunošanas darbiem katrā būvsesonā caurmērā izlietots Ls 238.880,-. Jau agrākos gados mēģināja pāriet uz pastāvīgas - betona vai mūra konstrukcijas krastmalām, bet attiecīgo naudas līdzekļu trūkuma dēļ tas tika noraidīts. Bez šīm ostas remontu izmaksām vēl ievērojamus izdevumus prasa kugniecībai vajadzīgo dziļumu uzturēšana.

Jau minētā Ventspils ostas otrā svarīgā problēma ir smilšu sistematiskie piesērējumi molu ārgalu rajonā, kas rodas no jūras atkāpšanās dienvidu mola pusē. Jūras līnija dienvidu pusē, sākot ar apm. 1900.g. līdz 1937.g. atkāpusies apm. par 650 m un tur, kur 1900.g. dabīgais jūras dziļums bija apm. 4 m, tagad izaugušas augstas kāpas 3 - 4m virs jūras līmeņa. Jaunais loču tornis uzbūvēts 1931./32.g.

tur, kur 1904.g. bija atklāta jūra ar dziļumu apm. 3,5 - 4 m.

Līdz ar jūras atkāpšanos, samazinājās, protams, arī dabīgais jūras dziļums molu ārgalu rajonā. Tā dienvidu mola ārgals, kas 1902.g. tika izbīdīts līdz 8 m dabīgā dziļumā, piesērējuma dēļ tagad atrodas 5,5 m dabīgā dziļumā; sekas - bez molu pagarināšanas grūti uzturēt braucamo kanālu ar bagarēšanas palīdzību vajadzīgā dziļumā, jo kanāla dibens ieejā ir dziļāks par jūras dibenu.

Ventspils ostā, lai netraucētu kugu ie- un izbraukšanu, 1928. - 1937.g. caurmērā izsmelts vidējais zemes daudzums 355.156 kb.m gadā. Pie molu izbūves Ventspils ostā paredzētais periodiskais smilšu piesērējums jūras gatvē bija tikai 50.000 kb.m., kas praksē sen jau pārsniegts.

Lai uzturētu ieeju Ventspils ostā pietiekoši dziļu un piekrastes preču operacijām kaut cik piemērotā stāvoklī, kopējie Ventspils ostas uzturēšanas izdevumi ir apm. 600.000 ls gadā, pie kam šie izdevumi neparedz kapitalu ostas būvju atjaunošanai, bet tikai veco koka konstrukciju krastmalu izlabošanu, kas atkal pēc dažiem gadiem jāatkārto, kā to praktizēja līdz šim.

No sacītā izriet, ka Ventspils ostas stāvoklis

smilšu piesērējuma ziņā nav apskaužams un šī problēma jāatrisina steidzamā kārtā, sevišķi ja jūras atkāpšanās process turpināsies tikpat intensīvi kā līdz šim un Ventspils ostai arī turpmāk būtu piešķirama jūras tirdzniecības ostas nozīme.

Vislabākās un dziļākās piekrastes, modernākie celtni un noliktavas būs lieki, ja pašā ostā kugi nevarēs iekļūt.

Ar padziļināšanas darbiem vien nodrošināt dziļu ieeju ostā nav iespējams, pietiek, ja gadās viena vētrains vasara, kad bagarēšana jūrā nav iespējama, un kugu braucamais kanāls piesērēs. Tagad molu ārgali atrodas dabīgā dziļumā apm. 5 m, kādēļ padziļināt kugu kanālu vārtos dziļāk par apm. 5 m t.i. līdz 8,5 m dziļumam, tas būtu dziļāk par jūras dibenu, ir neproduktīvs darbs, jo ar pirmo stipro vētru tas tiks aizbērts ciet. Parasti kugu kanālā uztur tādu dziļumu, līdz kādam izbīdīti moli.

Lai Ventspils osta arī nākotnē varētu palikt par jūras tirdzniecības ostu, tad nepieciešami izveidot ārejas jūras aizsargu būves, vai nu pagarinot molus par apm. 300 - 350 m līdz apm. 10 m dabīgam dziļumam vai būvējot vilp-laužu sistemu (kā Liepājā), kas izmaksātu apm. Ls 17.000.000,-

Tāpat nepieciešamos apmēros vajadzīgs atjaunot piekrastes t.i. tur, kur notiek kugu apgrozība vai tur, kur dabīgais Ventas krasts tiek izskalots un līdz ar to apdraudēti pašā krastā uzbūvētie pievedceļi. Atjaunot krastmalas atkal no koka - nozīmētu pēc 6 - 8 g. viņu atjaunošanu atkārtot, un tā ka koka materials, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem, paliek stipri dārgs, tad atjaunot no koka nebūtu saimnieciski, bet betona konstrukcija prasīs lielus izdevumus.

Abu iepriekš minēto specifisko Ventspils ostas problēmu atrisināšana vai citiem vārdiem lielās būvprogrammas izvešana dzīvē prasītu apm. Ls 48.000.000,-.

Ja Ventspilij piešķirtu tikai kabotažas ostas lomu, ar kanāla dziļumu apm. 6 m, tad arī būtu vajadzīgs molu remonts, dienvidu mola pagarināšana, kā arī nepieciešamo krastmalu atjaunošana. Šo darbu izpildīšana vai citiem vārdiem mazās būvprogrammas izvešana dzīvē, protams, prasītu mazākus izdevumus, tā izmaksātu apm. Ls 24.000.000,-.

Apsverot Ventspils ostas tālāko likteni, rodas jautājums par to, vai paturot to arī uz priekšu par jūras tirdzniecības ostu, prāvie izdevumi attaisnos lolotās cerības uz gaidāmo kugu apgrozības un ostas tirdzniecības pieaugumu,

ņemot vērā ne tikai pašreizējo tirdzniecības konjunkturu, bet arī Ventspils ostas ģeografisko stāvokli, kā arī pārejo Latvijas ostu lomu mūsu jūras tirdzniecībā.

Kādas ir Ventspils ostas nākotnes izredzes? Vai būtu paredzama ostas apgrozības palielināšanās turpmāk? Tā kā tagadējos apstākļos, pateicoties mežiem bagātai apkārtnē, kā jau redzējam Ventspils ostas galvenā eksporta prece ir kokmateriāli, tad vispirms jāapskata kokmateriālu eksportu un tā iespējamības tuvāk.

Mežu izmantošana Ventas upes baseinā.

Tā kā Ventspils apkārtnē ir sevišķi bagāts mežiem - tie sastāda 48,2% no apkārtnes kopplatības, un arī Ventas upes baseina apkārtnē skaitās viena no bagātākām ar mežiem, tad pilnīgi saprotams tas, ka Ventspils ostas eksportu galvenā kārtā sastāda koku materiāli. Visus šos gadus Ventas baseina mežos saimniekots bez izcirtuma virs normas. Tā tad meži Ventas baseina apkārtnē nav izcirsti virs normas, kā tas ir citos apgabalos.

Ventas ūdens ceļu izmanto koku plūdināšanai apm. 25 km plata joslā gar abiem upes krastiem. No tālākiem

apvidiem izbūvēti pievedceļi. Līdzšinējo mežu izciršanas normu nav paredzēts pavairot, ne arī samazināt, bet ieturēt to līdzšinējās robežās, ko ievērojot, pa Ventas upi pludinamo koku vairums un no Ventpils ostas uz ārzemēm izvedamo kokmateriālu vairums turpmākos gados paliks apmēram līdzšinējais.

Projektētais dzelzsceļš Kuldīga-Tukums.

Ir svarīgi zināt, kādu iespaidu šīs dzelzceļa līnijas atklāšana atstās uz eksportējamo koku daudzumu caur Ventpils ostu. Liepājas-Saldus-Rīgas un Liepājas-Alsungas-Kuldīgas dzelzceļu līniju izbūves tirdzniecības operācijas Ventpils ostā nepalielināja, bet, par nožēlošanu, tās drīzāk samazināja, jo daļa no eksportējamo koku daudzuma novirzīta uz Liepāju. Arī projektētā dzelzceļa līnija nepalielinās Ventas upes ūdens ceļa nozīmi Ventpils ostai.

Ņemot vērā dabiskos apstākļus varētu domāt, ka visumā jaunais dzelzceļš koku eksportu caur Ventpils ostu nesamazinās un projektētā dzelzceļa rajonā cirstiem kokiem, kuņi līdz šim tiek novirzīti uz Ventpils ostu, arī turpmāk būs tendence novirzīties Ventpils virzienā.

Šis rajons bagāts ar pludināšanai piemērotu

upju tīklu. Pa šīm upēm koki tiek nopludināti vai nu līdz Ventai un tālāk pa Ventu uz Ventspili, vai arī līdz tuvākai dzelzsceļa līnijai un no turienes uz Ventspili pa dzelzsceļu.

Arī pēc jaunā Kuldīgas-Tukuma dzelzsceļa atklāšanas stāvoklis negrozīsies, jo gandrīz paraleli paredzētai dzelzsceļa līnijai tek pludināšanai labi piemērotā Abava, bet šo līniju perpendikulāri krusto pludināšanai piemērotā, iztaisnotā Imula.

Mežu izmantošanai projektētais dzelzsceļš nav nepieciešams. Vienīgi runa varētu būt par gatavo, apstrādāto kokmateriālu pārvadāšanu Rīgas virzienā, jo iespējams, ka daļu apstrādāto kokmateriālu nosūtīs pa dzelzsceļu uz Tukumu - Rīgu. Tā kā projektētā dzelzsceļa rajonā pastāvīgu koku apstrādāšanas fabriku nav, ir tikai dažas nelielas, pēc vajadzības pārvietojamas zāģtavas, tad tas nekādu jūtamu iespaidu neatstās. Nav izslēgta varbūtība, ka daļa kokmateriālu neapstrādāti varētu iet pretējā virzienā - pa dzelzsceļu līdz Kuldīgai un tālāk pa Ventu līdz Ventspilij.

Tā tad, kā redzams, šīs dzelzsceļa līnijas atklāšana uz koku eksportu caur Ventspils ostu nekādu iespaidu neatstās.

Projektētā celulozas fabrika Ventspilī.

Celulozas fabriku paredzēts būvēt Ventas labajā krastā, lejpus muitnicas. Fabrikas ražotspēja paredzēta apm. 20.000 ton. celulozas gadā. Paredzēts pārstrādāt ap 200.000 stēru papīrmalkas gada. Gadījumā, ja fabriku uzbūvēs, un tā sāks darboties, tad papīrmalku un stutmalku, kuru līdz šim izveda uz ārzemēm, vairs neizvedīs, bet pārstrādās fabrikā. Izvedamo kokmateriālu daudzums tā tad attiecīgi samazināsies, pretams, izvedot celulozu, tās vērtība būs lielāka.

Tranzits caur Ventspils ostu.

Nemot vērā Ventspils ostas lielo starpniecības lomu pirms kara Krievijas preču ie- un izvešanā, rodas jautājums, vai uz priekšu nevarētu atjaunoties tranzita kustība no Krievijas caur Ventspils ostu.

Jau pasaules kara laikā, kad Krievijai bija slēgta Baltijas jūra, tā sāka pārorientēt savu ostu tirdzniecību, īsi sakot, no rietumu-austrumu virziena uz dienvidu-ziemeļu virzienu, paplašinot un izbūvējot savas ostas.

Šis Baltijas jūrai paraleli ejošais virziens

arvien paplašinas un maz cerību, ka Krievija turpmāk piekops mazāk krasu politiku pret tranzitpreču sūtīšanu caur svešām ostām. Ja arī kāda daļa no tirdzniecības ar kaimiņu valstīm ies uz mūsu ostām, tad noteikti virziens būs pa īsāko ceļu - uz Rīgu, kurā atrodas Latvijas centrā un kur satek visi galvenie satiksmes ceļi. Tā tad nav paredzams, ka turpmāk atjaunosies tranzīts no Krievijas caur Ventspils ostu.

Bez tam, kā jau redzējām, Ventspils ostas nozīme kā Rīgas priekšosta arī mazinājusies.

Kas attiecas uz preču eksportu, izņemot koku materialus, tad tam maza nozīme. Nav arī nekādas izredzes, ka tas nākotnē varētu grozīties.

Ventspils ostas tagadējā vienīgā un realā aizmugure ir apkārtejie mežu rajoni, no kuņiem koki uz Ventspili tiek pludināti vai pievesti pa dzelzsceļiem, un ņemot vērā patreizējos apstākļus, jāsecina, ka arī turpmāk Ventspils ostai būs jāapmierinās galvenā kārtā ar koku eksportu.

Kā redzams, tagadējos apstākļos Ventspils ostas dabīgām priekšrocībām, kuņas patiešām pelna ievērību, nav vairs tās nozīmes, kāda tām bija pirms kara, jo trūkst citu

faktoru, kas nepieciešami ostas attīstībai.

Var sacīt, ka ostas dzīvotspēja, tās darbība un visa eksistence ir atkarīga no vairākiem faktoriem, kuŗi būtu šādi:

- 1) dabas un tehniskie apstākļi;
- 2) ostas aizmugure;
- 3) dzelzceļu, muitas tarifu sistema, tirdzniecības līgumi ar citām valstīm;
- 4) pasaules tirdzniecības konjunktura.

Pirmie trīs noteikumi dod plāksni vai bazi, uz kuŗas ostas eksistenci var pamatot un ceturtais dod iespēju uz pareizi izveidotas bāzes attīstīties ostas ārejai tirdzniecībai.

Dabas un tehnikas apstākļiem ostu sacensībā, bez šaubām, ir ļoti liela nozīme. It sevišķi liela ticība, sakarā ar tehnikas spožo progresu pēc kara pastāvēja ostu izbūvei un tehniskai modernizēšanai. Praksē tomēr izrādījās, ka tehnikas jauninājumi, ostu labierīces un ērtības pašas par sevi vien nespēj pievilkt preces no attālākiem apgabaliem un radīt ostai dzīvu tirdzniecību.

Svarīgākais faktors tomēr ir izdevīga un pie-

tiekoši plaša aizmugure, kas ostai dod preces un saņem no tās importētās preces.

Liela mērā iespaido arī dzelzsceļu un muitas tarifi, piemēram: saskaņā ar bij. Krievijas valdības atjaunoto nolīgumu ar Vāciju (1907.g.), dzelzsceļu tarifus uz masu precēm (labība) no zemes iekšienes līdz Karalaučiem, neatkarīgi no attāluma, tādā mērā pazemināja, ka tirgotājiem bija izdevīgi vest labību caur Karalaučiem un nevis Liepāju. Tāpat agrāk bija minēts par atvieglojumiem tiem tirgotājiem, kas novirzījuši savas preces no Sibīrijas uz Ventspils ostu. Liela nozīme ir valsts vispārejai saimniecības politikai, kas var traucēt vai arī veicināt atsevišķu ostu zelšanu.

Tā tad redzam, ka ostas drošai eksistencei nepieciešami vairāki priekšnoteikumi, kuriem vienam vai otram trūkstot, nav iespējama sekmīga un droša ostas attīstība, kā to pierāda arī Ventspils osta.

Runājot par Ventspils ostas turpmāko likteni, tā tad jāatrisina jautājums par Ventspils ostas tehnisko izveidošanu - tās uzturēšanu kugniecības un tirdzniecības vajadzībām piemērotā stāvoklī, t.i. ja Ventspils ostu arī turpmāk grib ierindot jūras tirdzniecības ostu skaitā, bet

šis jautājums savukārt saistās ar paredzamo ostas apgrozību. Ja tā nākotnē palielinātos, tad ostas izbūves jautājumu būtu viegli atrisināt. Tomēr, iepriekš minētiem priekšnoteikumiem trūkstot, kā jau redzējām, nav paredzams, ka tā palielināsies.

Pieejot no tautsaimnieciskā viedokļa, gan nebūtu vēlams visasūsu saimnieciskās dzīves galvenās nozares koncentrēt vienā vietā, bet sadalīt pa dažādām vietām, un tādēļ vajadzētu arī Ventspils ostu izbūvēt, nerēķinoties ar patreiz paredzamo ostas apgrozību. Jāņem vērā arī tas, ka vēstures un geopolitiskie apstākļi arvien uzlikuši Latvijai un arī pārējām Baltijas valstīm uzdevumu būt par starpniekiem starp austrumiem un rietumiem. Gadu simtepos šis uzdevums veikts dažādi. Var šo lomu samazināt vai vājināt, bet tā tomēr paliek.

Ja Ventspils ostas nākotni izlems tīri financiaļa rakstura aprēķins, tad ostas tehniskā atjaunošana tādā apmērā, lai tā arī turpmāk varētu palikt par jūras tirdzniecības ostu, kas pieejama visiem krugiem, nenotiks, jo izbūvei vajadzīgos lielos naudas līdzekļus vietejā apgrozība, cik paredzams, nevarēs attaisnot.

Ņemot vērā to apstākli, ka Ventspils osta atrodas starp tehniskā ziņā pilnīgi izveidotām Rīgas un Liepājas ostām, kuras nekad neprotestēs, ja tām pievienotu kādu daļu no Ventspils dabīgās aizmugures, jāsaka, ka arī tas ietekmēs Ventspils ostas turpmākā likteņa izlemšanu, pie tam jāaizrāda, ka ņemot vērā patreizējos apstākļus, Ventspils ostai turpmāk var būt tikai koku eksporta ostas nozīme.