

S A T U R A T Ā D Ī T Ā J S .

L A T V I J A S J Ū R A S

T I R D Z N I E C Ī B A S K U Ņ N I E C Ī B A .

Stud. oec. Kārļa Meinerta,

matr. 5444

D i p l o m a d a r b s .

S A T U R A R Ā D Ī T Ā J S .

	Lp.
Ievadam	1
Īsa kuģniecības vēsture līdz 19.gadusimtenim	4
Kuģa vēsture	10
Modernās kuģniecības izcelšanās (XIX.-XX.g.s.).....	16
Kuģniecības politika un subvencijas	42
Baltijas kuģniecība līdz 13.g.s. sākumam	50
Baltijas kuģniecība no 13.līdz 19.g.s.sākumam	57
Baltijas kuģniecība no 19.g.s.sākuma līdz mūsu dienām	63
Latvijas jūras tirdzniecības kuģu lielums.....	103
Latvijas jūras tirdzniecības kuģu braucieni	105
Latvijas jūras tirdzniecības kuģu vecums	108
Iekšējo ūdeņu satiksmes līdzekļi	117
Tirdzniecības tvaikoņu tehniskā modernizēšana	118
Jūras tirdzniecības kuģu ienesīgums	122
Valsts pabalsti tirdzniecības flotes atjaunošanai un paplašināšanai	133
Ko dod mūsu jūras tirdzniecības flote	140
Tirdzniecības flotes attīstības izredzes	144
Kuģu kapteiņu, stūrmaņu un māchaniku sagatavošana....	150
Kuģu radiotelegrafistu sagatavošana	211
Kuģu komandas personāla sagatavošana	213
Latvijas ostas	216
Latvijas kuģniecības literatūra un kuģniecības propa- gandēšana	232
Slēdziens	239
Izmantotās literatūras saraksts	242
Pielikumi	246

I E V A D A M .

Uzmetot acis vispasaules kartei, redzam, ka gandrīz trīs ceturtdaļas no mūsu zemes lodes pārklātas ūdeņiem. Šie ūdeņi, okeani un jūras, ir visu aptvērēja un visu apvienotāja spēka, pastāvības un mūžības simbols. Viņi aptveņ un vieno mūsu pasaules kontinentus, kurus vispasaules plašā jūrā varam raksturot kā vienkāršas salas.

Pētījumi pierādījuši, ka jūra ir vienmēr kalpojusi cilvēcei kā kultūras izplatītāja un kultūras līmeņa izlīdzinātāja starp pasaules tautām. Visos laikmetos jūra ir auklējusi pie pilnības traucošo cilvēces kultūru.

Jau tas fakts vien, ka okeani un jūras aizņem pasaules virsmas lielāko daļu, ka viņi šķir un vieno kontinentus, norāda uz šo ūdeņu, kā kontinentus vienotāju satiksmes ceļu lielo nozīmi, kas vieno un izlīdzina arī tautu materiālās bagātības. Visos laikmetos jūra ir spēlējusi izcilu lomu tautu dzīvē, par ko gaišāko liecību mums sniedz vēsture. Tam par iemeslu ir ūdensceļu dabīgās priekšrocības, t.i. lielā celtspēja pie mazās berzes pretestības un lētā jūras ūdensceļu uzturēšana, kamdēļ kuģniecība ir lētākais satiksmes veids. Šo apstākli bija pareizi izpratušas un izmantojušas jau senās piejūras tautas, kā foiniķieši, eģiptieši, grieķi, kartāgieši, romieši, vēlāk arī normaņi, germāņi, holandieši, spāņieši, venecieši, kas savu tautas labklājību, bagātību un kultūru mantojuši no jūras, no kuģniecības un jūras tirdzniecības. To pašu novērojam arī vidus un jaunākos laikos, kur valstis, kas pratušas un prot izmantot jūru, kā, piemēram, Anglija, Vācija, Japana, Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis, Skandināvijas valstis, Holande

un citas, ir guvušas varu, bagātību un slavu; bet tās piejūru valstis, kuņās kugniecība atradusies novārtā, vienmēr bijušas tikai par bagātāko valstu eksploātācijas objektiem.

"Jūŗa ir lielā pasaules arterija, tā ir naciŗu manevru lauks, tā ir vieta, kur attīstās spēki un tautu uzņēmības gars. Tā ir brīvības šūpulis. Jūŗa arī ir aukle, kas baŗo pasaules oikonomisko dzīvi. To nesaprast nozīmē brīvprātīgi sašaurināt lomu, ko varam spēlēt: tas ir nesaprast uzdevumu, kuŗu pats liktenis mums nozīmējis. Nacija bez jūŗniekiem un kugiem ir putns bez spārniem, zivs bez spurām, lauva bez zobiem. Tā ir bruņeniķs ar koka zobenu. Nacija bez kugiem noved sevi idiota stāvoklī un kļūst par cilvēces kalpu." Šādiem dedzīgiem vārdiem vācu patriots Lists raksturo kugniecību. Līdzīgi izsakās arī franču valsts vīrs Kolbērs, kas jūŗas tirdzniecību uzskata par vienu no visspēcīgākākiem līdzekļiem sagādāt valstij bagātību miera laikā un padarīt valsts spēkus kaŗa laikā par visbīstamākākiem.

Arī mūsu jūŗniecības tēvs Krišjānis Valdemārs izsakās, ka "jūŗa ir tā visauglīgākā druva priekš tiem, kas to prot art un ecēt ar derīgiem ieročiem; šī druva pieder tam, kas to grib un prot apstrādāt, un tamdēļ tā ir visiem brīvības un garīgas gaismas nesēja." x)

Šo visauglīgāko druvu, kas atrodas tieši pie mūsu dārgās dzimtenes sliekšņa, vajaga tikai gribēt apstrādāt plašāk un intensīvāk, un kuplās raŗas bagātīgi atmaksās čaklo jūŗas arāju ieguldītās pūles, kā to raksturīgi apdzied mūsu tautas dziesmas:

x) Vēstule Kurzemes jūŗmalniekiem 1876.g.

Labāk braucu zēģelēt,
Nekā aŗu slapju zemi:
Zēģelīte zeltu nesa,
Smilšu auzas slapjā zeme.

Labāk gāju zēģelēt,
Ne ūdeņa zemi aŗt:
Zēģelīte naudu pelna,
Smilgas aug ūdenī.

Latvijā, kā dabas bagātībām samērā nabagā valstī, kugniecībai vajadzētu un tā var būt viens no galveniem ienākumu avotiem. Tikai vairāk vērības, vairāk uzmanības šai svarīgai un ienesīgai saimnieciskajai nozarei. Tad Latvijas kugu karogi jo drīz paudīs vienmēr tālāk mūsu dārgās dzimtenes slavu ārzemēs.

Kādos apstākļos attīstījusies mūsu kugniecība, aplūkosim šā darba nākamās nodaļās, tomēr pirms tam nepieciešami iepazīties ar vispasaules kugniecību, ar kuru mūsu kugniecība organiski saistīta.

ĪSA KUGNIECĪBAS VĒSTURE LĪDZ 19.GADUSIMTENIM.

Kugniecības sākums meklējams pirmsvēsturiskā laikmetā, kad gandrīz vai vienīgie parocīgākie satiksmes ceļi bija ūdensceļi. Caur bieziem mežiem un lieliem purviem cilvēkiem bija grūti cauri spiesties, turpretim pa upēm, ezeriem un jūrām viņi uz platākiem koku gabaliem vai plostiņiem varēja itin viegli aizvizināties līdz saviem kaimiņiem. Tā cilvēki bija atraduši vieglu un lētu satiksmes ceļu.

Bet piedzīvojumi rādīja, ka ar šiem primitīviem ūdens satiksmes līdzekļiem nepietiek, sevišķi kas zīmējas uz jūras satiksmi. Vēja mātes sakustinātā bangojošā jūra vēla vilni uz vilņa pār bezrūpīgo dabas bērnu, to slapinādama un bieži pat noslīcinādama. Lai no tam izsargātos, braucēji bija spiesti izgatavot drošākus ūdens satiksmes līdzekļus - laivas un vēlāk arī kugus. Tā izcēlās kugniecība, kuŗu jau diezgan attīstītu sastopam Asirijā, Bābelē, Persijā, Ķīnā un Eģiptē. Tomēr foiniķiešus vēsture atzīst par pirmiem "īstiem" jūrniekiem, kas nopietni nodarbojās ar jūras kugniecību.

Izraudzīdami Vidusjūras Sirijas krastā atrodošos Tirus pilsetu par savu galveno izbraukšanas ostu, foiniķieši to drīz vien padarīja slavenu visā pasaulē ar saviem krietniem kugiem un plašo jūras tirdzniecību. Jūras kugniecību veicināja krastem tuvās salas, zivju bagātība jūrā un sliktie sauszemes satiksmes ceļi. Kreta, Sicīlija, Sardinija, Balearu salas noderēja par stacijām foiniķiešu braucieniem uz Spānijas sudraba zemi, bet atpakaļbraucienos viņi pieturējās pie Ziemeļ-Afrikas krastiem, kur izdevīgākās vietās, tāpat uz Vidusjūras salām ierīkoja ziedošas kolonijas un

tirdzniecības punktus. Tomēr foiniķiešu jūras tirdzniecības ceļi veda vēl daudz tālāk - uz Sarkano jūru, Indiju, Afriku, Angliju un, varbūt, pat Baltijas jūru, jo dzintartirdzniecība viņiem iepēja ievērojamu vietu.

Kā otrs svarīgākais jūras kugniecības attīstības etaps bija sengrieķu kugniecība. Labu dabīgu ostu un liela salu un saliņu skaita dēļ, kuŗas sagādāja kugiem drošu patvērumu vētras laikā, jūras kugniecība te attīstījās jau daudz ātrāk nekā pie daudzām citām piejūras tautām. Tomēr vēl Homera laikā grieķu kugniecība bija samērā maz attīstījusies, bet Temistokla laikā Atenas jau bija ziedoša jūras valsts ar spēcīgu kuŗa un jūras tirdzniecības floti. Bet valsts varai un jūras tirdzniecībai sabrūkot, kugniecības ziedu laiks Grieķijā bija pārdzīvots.

Pēc Tirus, kā foiniķiešu ievērojamākās tirdzniecības ostas, nāk viņu dibinātā Kartaga, kuŗai pašai piederēja daudz kolonijas Vidusjūras piekrastēs un uz salām. Viņas jūras tirdzniecība izplētās ne tikai visā Vidusjūrā, bet arī ārpus Gibraltara, līdz Anglijai un Vakar-Afrikā. Savu koloniju apsargāšanai un jūras tirdzniecības uzturēšanai Kartagai nācās turēt lielu kuŗa un tirdzniecības floti un vest daudz kuŗus, līdz beidzot, pēc ilgiem un asinainiem kuŗiem, varenā Romas valsts satrieca bagātās Kartagas varu. Agrākie izveicīgie Kartagas jūrnieki palika par pīrātiem, kas ilgus gadusimtus terorizēja Vidusjūras kugniecību un piekrastes iedzīvotājus.

Ar foiniķiešu un grieķu jūras tirdzniecības iznīcināšanu bija pārdzīvoti pirmie jūras kugniecības ziedu laiki, un ilgāku laiku neviena valsts vairs plašākos apmēros nenodarbojās ar jūrniecī-

bu. Romas valsts, palikdama par pasaules valdnieci, bija vairāk sauszemes nekā jūras valsts; romieši bija kareivji, ne tirgotāji, un tikai tuvu savas slavas beigām viņi atzina par nepieciešamu un ieguva lielāku floti. Kā ievēribas cienīgi atzīstami viņu plašie jūras tirdzniecības sakari ar Ziemeļ-Afriku, Rīt-Āziju un Indiju, tāpat viņu izstrādātie jūrniecības likumi un noorganizētā jūras apdrošināšana.

Ziemeļu jūrniecības šūpulis kārts Baltijas jūrā. Skandināvijas un Jutlandes pussalas apdzīvoja normaņi. Vietējās zemes nabadzīgie dabas apstākļi spieda daudzus meklēt nodarbošanos ārpus savas dzimtenes, uz jūras, nodarbojoties galvenā kārtā kā jūras laupītāji. Līdz astotam gadsimtenim normaņi aprobežojās ar uzbrukumiem Ziemeļjūru piekrastu iedzīvotājiem, bet dzirdētie nostāsti par dienvidu tautu lielām bagātībām viņus pamudināja uzņemties tālākus jūras braucienus. Astotā un devītā gadsimtenī ziemeļnieku vikingi jau izsiroja visu Vakar-Eiropas jūras piekrasti un Vidusjūru, noorganizējot daudzās vietās, kā piemēram Normandijā, paliekošas kolonijas.

Tomēr Vidusjūrai, kā jūras kuģniecības dzimtenei, vēl reiz bija lemts spēlēt vadītāju lomu pasaules tirdzniecībā. Piektā gadsimtenī Venecija skaitījās par ievērojamāko jūras tirdzniecības centru, un šo slavu viņa paturēja apmēram piecus gadsimtus. Tāpat ar savu dzīvo jūras tirdzniecību palika slavenas Dženova, Florence un Neapole.

Trīspadsmitā gadsimtena otrā pusē tirdzniecības nolūkos nodibinājas slavenā Hanzas pilsētu apvienība, kurā jau 14. gadsimtenī skaitījās 64 pilsētas, starp tām Hamburga, Amsterdama, Libe -

ka, Rīga, Pliskava, Novgoroda. Savas jūras tirdzniecības aizsargāšanai no jūras laupītājiem viņa uzturēja spēcīgu kara floti.

Četrpadsmitā gadusimtenī Ziemeļ-Eiropas galvenā tirdzniecība atradās pilnīgi Hanzas apvienības rokās, bet Dienvid-Eiropas tirdzniecība bija dalīta starp Itāliju un Portugāli.

Sauszemes ceļiem uzlabojoties un jūras laupītājiem izzūdot, iesākās Hanzas apvienības sabrukums, no kuņas 15.g.s. atkrita Holandes pilsētas, un galvenais Eiropas tirdzniecības centrs pārvietojās uz Antverpeni, bet par vecās Hanzas priekšstāvjiem palika Hamburga, Libeka, Brēmene.

Liela iespaidu kuģniecības attīstībā radīja kompassa atrāšana un lietošana kuģniecībā sākot ar 14.gadusimteni, kas jurniekiem deva iespēju uzņemties tālākus jūras braucienus. Kā izejas punkts bija mēģinājumi atrast taisnāko ceļu uz Indiju. Portugāles princis Indriķis bija pirmais šādu ceļojumu ierosinātājs, kuŗi 15.gadusimtenī ienesa kuģniecībā pilnīgu apvērsumu. 1418.gadā portugāļi atklāja Madeiras salu, bet 1430.gadā - Azoru salas; 1471.gadā viņi pārzēģelēja ekvātoru un nodibināja tirdzniecības sakarus ar Gvinejas iedzīvotājiem. 1486.gadā portugāļietis Diacs atklāja Labās Cerības Ragu, bet 9 gadus vēlāk Vasko da Gama sasniedza Sansibaru. 1492.g. Kristaps Kolumbs atklāja Ameriku. Šo atklājumu dēļ ievērojami paplašinājās kuģu braucienu rajoni, un Eiropas valstis, galvenā kārtā Spānija un Portugāle, ieguva Amerikā bagātas kolonijas, kas deva iespēju pavairot valsts ienākumus un reizē ar to arī savas flotes.

Redzot Spānijas un Portugāles spīdošās sekmes koloniju iegūšanā un izmantošanā, kas bija iespējams tikai ar spēcīgas flo-

tes palīdzību arī citas valstis nestāvēja dīkā, un Anglija un Holande bija vienas no tām. Sevišķi Anglijas dienvidus ostās tika būvēts liels skaits jaunu kugu, izrikojot daudzus no viņiem par jūras laupītāju kugiem, kāda nodarbošanās, sevišķi uzbrūkot spāniešu "sudraba flotēm" un nodarbojoties ar vergu tirdzniecību, tānīs laikos bija ļoti ienesīga. Lai attriebtos Anglijai par angļu jūras laupītāju kugu postošo darbību, Spānija 1588.gadā sūtīja uz Angliju tiem laikiem nepieredzēti lielu kara floti, tā saucamo "nepārvaramo armādu", sastāvošu no 132 lielākiem un 20 mazākiem kugiem, apm. 59000 tonnu koptilpumā, līdz ar 32709 kuga ļaudīm. Neraugoties uz to, ka Anglija varēja šai armādai sūtīt pretim daudz vājāku floti, stipras vētras pārsteigtā un apskādētā armāda tika pilnīgi sakauta un tikai 53 kugi atgriezās Spānijā.

Spānijas kugniecības ziedu laikmets bija 15.un 16.gadusimteni, bet pēc tam viņas zvaigzne sāka norietēt.

Anglijas kugniecība attīstījās lēni, bet pastāvīgi, kam par galveno iemeslu bija kari ar Franciju un Spāniju. 15.gadusimtenī jau angļu kugniecība bija samērā prāva. Tomēr līdz pat šā 15. gadusimteņa beigām viņi kugoja tikai Vakar-Eiropas jūras ūdeņos līdz Vidusjūrai, bet sākot ar 16.gadusimteni jau uzpēmās braucienus arī uz Vidusjūru un sāka nopietni sacensties ar Holandiešu, italiešu, spāniešu un portugāliešu jūrniekiem. Šinī laikā (16. gadusimtenī) Holande bija jūras valdiniece un jūras tirdzniecībā galvenā preču pārvadātāja. Tik spīdoši Holandes panākumi nedeva mieru varenam Anglijas protektoram Oliveram Kromvellam, kas angļu

tirdzniecības flotes veicināšanas un pārējo jūras valstu vājināšanas nolūkā 1651.gadā izdeva slaveno "Navigācijas aktu" (Kugniecības nolikumu), dodams ar to pirmo triecienu ziedošani Holandes tirdzniecības flotei. Šis akts noteica, ka ārzemju kuģi drīkst ievest Anglijā tikai viņu pašu zemē ražotās preces. Ar Āzijas, Afrikas precēm Anglijas ostās bija atļauts tirgoties tikai uz angļu pilsoņiem piederošiem kuģiem un ja šo kuģu kapteiņi un vismaz divas trešdaļas kuģa personāla bija angļi. Šie noteikumi dziļi skāra ārvalstu kugniecības intereses, veicinādami Anglijas attīstību. Jo sevišķi sāpīgas bija Kromvella navigācijas akta sekas Holandes kugniecībai. Nolūkā atgūt agrāko stāvokli Holande veda vairākus laimīgus un nelaimīgus karus ar Angliju, līdz beidzot viņai nācās piekāpties pieaugušās varenās Anglijas jūras flotes priekšā.

Pēc Morō datiem Anglijas tirdzniecības flotē skaitījās:^{x)}

18.gadusimtena sākumā	3.281	kuģis	ar	261.222	tonnām	tilpības
1788.gadā	9.360	"	"	1.053.610	"	"
1791. "	10.423	"	"	1.168.469	"	"
1802. "	13.446	"	"	1.642.224	"	"

Pārējām Eiropas ziemeļvalstīm piederējušas sekošas tirdzniecības flotes:

Norvēģijai						
17.g.s.beigās	400-500	kuģi	ar	apm. 60.000	tn.kravas	spējas
1806.g.	1.650	"	"	180.000	"	"
Zviedrijai						
1785.g.	1.014	"	"	232.960	"	"
Prūsijai						
1785.g.	958	"	"	68.784	lastiem	

x) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, VII:Band, vierte Auflage, 383.lp.

Hamburgai			
1798.g.	245 kugi ar apm.		23.206 lastiem
Brēmenei			
1778.g.	119 " " "		14.781 reg.tn.

KUGA VĒSTURE.

Kuga vēsture, līdzīgi kugniecības vēsturei, ir vairākus gadutūkstošus veca un atspoguļo sevī daļu no cilvēces un kultūras vēstures. Kuga būve pieskaitāma grūtākiem tehnikas uzdevumiem, sevišķi runājot par moderniem divdesmitā gadusimteņa okeanu milzeņiem. Tomēr līdz cilvēce nonāca pie tagadējā laika apbrīnojamiem kugu būvniecības sasniegumiem, bija vajadzīgi daudzu cilvēku paaudžu darbs un zināšanas.

Mēs nezinām, kas bija pirmatnējā kuga izgudrotājs, tomēr jāatzīst, ka kugniecība un kugu būve pieder pie vecākām rūpniecības nozarēm, jo cik veca ir cilvēce, tik veca ir drošsirdīgo cilvēku neapturamā tieksme doties pāri plašajiem ūdeņiem, lai nāktu sakaros ar talajiem, nezināmiem krastiem. Peldošie koku blūķi, kuņus vēl tagad lieto kā ūdens satiksmes līdzekļus dažas mežoņu tautas, izpildījuši pirmatnējo "kugu" lomu. Savienojot kopā vairākus koka blūķus jeb baļķus, radās plosts, uz kuņa jau bija iespējams pārvadāt lielākus smagumus. Silesveidīgi izcirsts koka blūķis jeb tukšu vidū koks, milzeņu koku atlēkušā miza, no žagariem pīta un zvērādām apvilktā laiva bija pirmatnējā kuga turpmākais attīstības posms.

Kā priekšstati kuga turpmākai izveidošanai pirmatnējam cilvēkam noderēja ūdens dzīvnieki, zivis un ūdens putni, kas peldēja-

naizlietoja savus locekļus ī kā dzinēju, ī kā stūri. Tā radās doma par kuga airiem un stūri. Peldošo bluķu, plostu un laivu dziīšanai pirmatnējais cilvēks sāka lietot koku zarus, no kam vēlāk cēlušies airi.

Jau samērā ilgāks laiks pagāja līdz kugniecībā kā dzinēj-spēku sāka izmantot vēju. Vēja spiediens uz laivā stāvošu cilvēku ir pietiekošs laivas dziīšanai uz priekšu. Uztverot un attīstot šo ideju, laivā ierīkoja mastu buķu piestiprināšanai un turēšanai. Tā radās buķu kugu kugniecība. Lietojot kugu dziīšanai kā airus, tā arī buķas, jau bija iespējams runāt par lielāku airu-buķu kugu ātrumu sasniegšanu.

Diezgan attīstītu kugu būvniecību sastopam jau Bābelē, Eģiptē un Persijā, tomēr vispilnīgāko veidu tā bija sasniegusi Foiniķijā. Pētnieki domā, ka foiniķiešu jūķas kuģi bijuši pietiekoši jūķas spējīgi un noderējuši par paraugu daudzām viņu kaimiņu tautām. Tirdzniecības kugu lielums sniedzies līdz 200 tonnām ūdensizspaides.

Pēc sava veida agrākie kuģi dalījās gaķos un īsos kuģos. Pirmos (navis longa) lietoja kaķa nolūkiem, otros (navis gaula jeb navis oneraria) – tirdzniecības nolūkiem. Gaķos kuģus, atkarībā no airu rindu skaita, sauca par uniremām, biremām, trierām u.t.t. Nolūkā novietot uz šiem kuģiem vairāk airētājus, nācās palielināt kugu gaķumu un pacelt virsūdens uzbūvju augstumu. Vēlāk (20.– 15.g.pr.Kr.) romieši sāka būvēt jauna veida airu-buķu kuģus, tā saucamās "Liburnes", kuķas var uzskatīt par pāreju no agrākiem augstiem un neveikliem kuģiem uz viduslaiku galērām.

No dažāda veida airu kuģiem vispilnīgākie bija kaķa flo-

tē lietojamās "galēras", no kuŗām lielākās bija ar cietu klāju un vairākām aiŗu rindām. Savos braucienos viņas turējās iespējami tuvāk krastam un salām, lai, vētrai uzbrūkot, rastu tur patvērumu.

No īsiem kugiem viduslaikos visizplatītākie bija tā saucamie "nefi", kas uzskatāmi kā pāreja no aiŗu-buŗu kugiem uz buŗu kugiem. Jau diezgan sīkas ziņas par nefiem atrodam 13.gadusimteŗa dokumentos, kuŗos teikts, ka nefiem bijuŗi divi nepārtraukti klāji, viens pusklājs, augstas uzbūves kuga priekš- un pakaŗgalā un 2 masti ar latīņu buŗām. Nefu tilpība jau bijusi visai ievērojama, un lielākie varējuŗi uzņemt līdz 1200 cilvēkus. 16.gadusimtenī nefu būves konstrukcija un takelāŗa jau bija krietni progresējuŗi: kuga baks pagarināts, pakaŗgals plakans, korpusa virsūdens sāni iebūvēti uz iekŗu; kuga pakaŗgalā novietots īss bezanmasts un pārveidotas buŗas.

Tālu attīstītu kugu būves mākslu sastopam Portugālē prinča Indriŗa Jūŗasbraucēja laikā. 14.gadusimteŗa beigās un 15. gadusimteŗa sākumā te sastopam nelielus ātrskrējēju buŗu kugus, tā saucamās "Karavelles". Karavelles bija 3 resp. 4 mastu buŗu kugi ar slaidām kuga korpusa līnijām. Priekš- un pakaŗgalā atradās augstas uzbūves. Lietoja rāju un latīņu buŗas. Pie laba vēja viņas varēja sasniegt līdz 12 jūŗas jūdŗu ātrumu. Ar šādām 3 karavelēm: "Santa Maria", "Pinta" un "Nina" K. Kolumbs 1492.g.atklāja Ameriku. Minēto kugu apmēri bija:^{x)}

x) G. Mendeck u.a. Der moderne Schiffbau, S. 26.

	<u>"Santa Maria"</u>	<u>"Pinta"</u>	<u>"Nina"</u>
Garums	23 m.	20,1 m.	17,3 m.
Lielākais platums	6,7 "	7,28 "	5,6 "
Tilpnes dziļums	4,7 "	3,36 "	3,08 "
Iegrime	2,8 "	2,08 "	1,9 "
Ūdens izspaide..... "	237 tn.	167,4 tn.	101,24 tn.
Kuga personāla skaits ... "	90 pers.	65 pers.	40 pers.

Vispār jāsaprot, ka 15.gadusimtenī lielākos jūras braucienos lietoja Kolumba ekspedīcijas kugiem līdzīgas karavellas. Tikai ilgie jūras braucieni pierādīja, ka nepieciešami būvēt lielākus un stiprākus kugus.

Eiropas ziemeļtautu kuģi pēc savas būves stipri atšķirās no dienvidnieku kuģiem. Pēc Tacita vārdiem (100.g.pr.Kr.) zviedru kuģi ar to atšķīroties no romiešu kuģiem, ka pirmiem abi galī esot vienādi, tie vienmēr esot gatavi uzbrukumam un abordažai; būras šie kuģi nenesot. Airus pie kugu sāniem nesienot, bet tos brīvi pārnesot no viena sāna uz otru. Ar laiku šo kugu būve progresēja, un viņi sāka lietot vienu pie masta rājas piesistu būru. Airētāji bijuši kareivji un pat virsnieki, bet ne noziedznieki vai vergi, kā tas bija uz Vidusjūras kuģiem.

Seno vikingu kugu lielums un veids mums ir labi pazīstami pēc jaunākos laikos atrastām un uzglabātām vikingu kugu atliekām. Tā Oslo universitātē glabājas labi uzturējušās, kopā saliktas vikingu kuga atliekas, kuņas atrastas 1863.g. Nidamas purvos^{x)}. Šis kuģis bijis 21,5 m. garš un ap 5 m. plats. Kuga korpuss ozola, klinķu būves, ar 17 brangām. Masta augstums ap 13 m. Līdzīga lieluma un veida bijuši arī citi vikingu kuģi. 1880.gadā netālu

x)

G.A.Mulach, Die Schiffahrt im Wandel der Zeiten, S. 8.

no Sandefjorda atrastais "Gokstades kugis"^{x)} rāda tā laika (12.g.s.) vikingu kugu būves mākslu; kugis bijis 23,8 m. garš (ūdenslīnijā 22,2 m.) un 5,1 m. plats; tilpnes dziļums 1,75 m., iegrime 1,01 m. Tas bijis jaukts buņu-aiņu kugis ar 80 cilvēku lielu personālu un 32x2=64 aiņiem.

Ar Hanzas sabiedrības sākumu (12.g.s.) sākti būvēt 2 un 3 mastu kugi ar augstiem sāniem un augstu priekš- un pakaļgalu (baku un kvāteri). Kugi saukti "Kogge" jeb "Hansa Kogge". Tā kā arī Rīga skaitījies Hanzas sabiedrībā, tad domājams, ka latviskais nosaukums "kugis" būs cēlies vēl tanī laikā, bet pirms tam latvieši būs lietojuši tikai apzīmējumu "laiva" un "liellaiva", kā to arī tautas dziesmās redzam. Hanzas kugu lielums līdzinājies 200 līdz 300 tonnām ūdensizspaida.

Ar 15.gadusimtes beigām un 16.gadusimtes sākumu iesākās buņu kugu ziedu laikmets. Ar jauno zemju atklāšanu sākās dzīvi tirdzniecības sakari starp Jauno un Veco pasauli. Bet reizē ar to pavairojās arī jūras laupītāju kugu skaits, kas veicināja jūras karus un spieda valstis pavairot un uzlabot savas kara flotes. Uz Indriķa VIII. ierosinājumu 16.g.s. sākās lielo kara kugu būve. Pirmais šāds kugis bija "Harry Grace à Dieu"^{xx)}. Viņa ūdensizspaide bija ap 1000 tn.; kuga personāls sasniedza 700 personas; apbrūnots ar 112 lielgabaliem; takelāža (4 masti) un buņas atgādina agrākos nefus. Šo kugi vēlākie kugu būvētāji atzīst par vēlāko gadusinte-

x) B.Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19.Jahrhundert, S.4.

xx) Н.Боголюбов, История корабля, т. II, стр. 31.

ņu kugu paraugu, kuņos kā jauninājumi ievesti uzlabojumi kuga takelāžā, buņās un apbrunojumā.

Jūras tirdzniecības buņu kugu attīstība 16.-18.gadusimteņos galvenā kārtā izteicas viņu derīgās, komerciāliem mērķiem izlietojamās tonnāžas palielināšanā un takelāžas un buņnesības uzlabošanā. No nefiem, karavellēm un citiem šā laikmeta kugiem pakāpeniski attīstījās pilnkugi, barkas, brigas, šoneri, gafelšoneri, kas deva iespēju daudz pilnīgāk izmantot vēju kā dzinējspēku.

Atskaitot visai retus gadījumus, tirdzniecības kugus līdz pat 19.gadusimtenim būvēja samērā nelielus. Kugu caurmēra lielums nepārsniedza 150 tonnas. Kā izņēmums bija Rīt-Indijas braucēju kugi, kuņu lielums līdzinājās 300 līdz 600 tonnām, bet Eiropas braucienu kugi reti pārsniedza 300 tonnas. Pēc angļu Lloyd'a 1764.g. ziņām, 18.gadusimtenī lielākā daļa Lielbritānijas kugu bija mazāki par 300 tonnām. Starp Lielbritānijai 1830.gadā piederošiem 19.110 kugiem tikai 168 bija lielāki par 500 tonnām, 1466 kugi - par 300 tonnām, 58 - par 800 tonnām un 43 - par 1200 tonnām. Ne mazāk kā 11756 kugi bija mazāki par 100 tonnām, kas gaisi raksturo toreizējo tirdzniecības kugu lielumu. Lielākus kugus sāka būvēt tikai sākot ar 19.gadusimteņa 40-tiem gadiem. Šinī laikā Amerikā izbūvētais 4000 tonnu lielais buņu kugis "Great Republic" bija lielākais tā laika pasaules koke kugis.

Kā augstākais tagad izmirstošās buņu kugniecības sasniegums jāatzīmē 1904.gadā Hamburgas rēderejai "F.Laeisz" uzbūvētais 5 mastu tērauda pilnkugis "Preussen"^{x)} (kas gan vēlāk gāja

x) G.Neudeck u.a., Der moderne Schiffbau, S.92.

bojā). Kuģa apmēri: garums 124,3 m., platums 16,3 m., tilpnes dziļums 8,3 m. Tilpība 5081 brutto un 4765 netto registra tonnas. Ar šā skaistākā un varenākā pasaules buķu kuģa noiešanu no skatuves sāk arī sabrukt buķu kuģniecības tehnikas turpmākā attīstība.

MODERNĀS KUĢNIECĪBAS IZCEĻŠANĀS

(XIX.--XX.g.s.)

19.gadusimteņa sākums ienesa kuģniecībā tik plašas un dziļas pārgrozības, ka pret tām nobāl visi līdz tam laikam gūtie kuģniecības sasniegumi. Veco un vidus laiku svešzemju atklājumu laikmetam seko spīdošais izgudrojumu laikmets, kas kuģniecībai deva jaunus, neticamus spēkus, izlietojot kuģos tvaiku kā dzinējspēku. Tomēr ne tas vien bija vienīgais kuģniecības progresā cēlonis. Kā otrs svarīgais faktors bija koka būvmateriāla atvietošana kuģu būvē ar dzelzi un tērsaču. Šīs abas galvenās pārmaiņas bija tie faktori, kas deva iespēju paātrināt kuģu gaitu, tilpību, stiprumu un drošību. Tvaikoņu radītā konkurence savukārt piespieda uzlabot buķu kuģu būves konstrukciju. Rezultatā redzam, ka sākot ar 1840-to gadu, t.i. laikmetā, kas nedaudz pārsniedz cilvēka mūžu, jūras satiksmes līdzekļu koftonnāža ir desmitkārtīgi pieaugusi, bet, ievērojot kuģu ātrumu palielināšanos un preču iekraušanas un izkraušanas laika saīsināšanu ostās, viņu darbības spēja pieaugusi vēl ievērojami augstāk.

19.gadusimteņa sākumā vēl sastopam platos, neveiklos koka preču būreniekus-brigus, kuģu pāriešanai no Eiropas uz Klusā okeāna ostām bija vajadzīgi 4-5 mēneši. Šinī laikā jūras tirdzniecība -

cības kugniecībā norisinājās angļu, franču un amerikāņu savstarpējā sacensība. Energiskie amerikāņi visiem spēkiem centās uzlabot kugu konstrukciju, un tas, zinātnes pielietošanas un teicamu būvmateriālu dēļ, viņiem tiešām izdevās. Īso un plato burenieku vietā tie sāka būvēt garākus kugus, kuŗos kuga garuma attiecības pret platumu bija jau kā 4:1, 5,5:1, 6:1. Pagarinot kuga korpusu, varēja jau pavairot mastu skaitu un palielināt buŗu laukumu, tādā kārtā izmantojot pilnīgāk vēja spēku. Padarot smailāku kuga priekš un pakaļgalu, amerikāņi radīja pilnīgi jaunas konstrukcijas bureniekus, tā saucamos kliperus (no angļu vārda "to clip" - griezt, šķelt). Un tiešām, bija sasniegti spīdoši rezultāti: šie kugi krustoja Atlantijas okeanu (Le Havre - New York) 15 dienās, bet viens no tiem "Flying Cloud" gāja caurmērā 350-400 jūras jūdzes 24 stundās. Tāds panākums jau deva iespēju nodibināt kārtēju prešu-pasažieru satiksmi starp dažādām pasaules daļām. Šie kugi sniedza lielu tilpību. Tā, piem., "Great Republic"^{x)} bija 98 m. garš, 16,2 m. plats, 5000 netto tonnas tilpības, ar 5800 kv.mtr. buŗu platību.

Kā ievērojams uzlabojums burenieku kugniecībā jāmin šinī laikā izdotā "Rokas grāmata jūrniekiem ("Sailing directions"), kuŗā bija sakopotas ziņas par valdošiem vējiem, nokrišņiem, miglām, peldošiem lediem u.t.l. Tas deva iespēju izvēlēties izdevīgākos, īsākos ceļus jūras braucieniem. Cik liela nozīme uz šīm ziņām dibināto kugu ceļu saīsināšanai, raksturo tas, ka pēc 1860.g. aprēķiniem Ziemeļ-Amerikas Savienoto valstu flotes ietaupījums no sa-

x/ А. Колэн, Торговое судоходство в XIX. веке, стр. 37.

Isinātiem braucieniem devis ikgadus apmēram 30 milj. dolarus.

Ātrgājēju burenieku-kliperu tips pārnāca uz Eiropu, un Anglija ar saviem jaunbūvējamiem ātriem kuģiem drīz vien pat pārsniedza amerikāņu bureniekus. Tomēr tas ilgi neturpinājās, jo uz skatuves parādījās jauns konkurents, kuģam bija lemts bureniekus nospiest otrā vietā. Šis jaunais konkurents bija tvaikonis.

Pēc francuža Tarda (T. Tarde, "Les lois de l'imitation", 141. lp.) vārdiem, katrs izgudrojums "tikai ar pūlēm iekaro sev vietu pretrunīgo domu un ieradumu tīklā", pārvarot šos šķēršļus, izgudrojums izplatās un intensīvi plaukst līdz tam laikam, kamēr nenāk jauni izgudrojumi. Tādas, pēc Tarda domām, ir visu izgudrojumu 3 attīstības pakāpes, no kurām savā laikā neizbēga arī kugniecībā piemērojamā tvaika mašīna. Ilgi gadi pagāja, līdz tvaika mašīna kugniecībā pēma virsroku pār buķu kuģiem, bet jau pašreiz arī tvaika mašīnai radušies ļoti nopietni konkurenti - iekšdegu dzinēji, par kuriem būs runa tālāk.

Mēģinājumi izlietot tvaika mašīnu kā dzinēju kugniecībā sastopami jau 18. gadsimtenī,^{x)} bet pirmos praktiskos rezultātus guva Roberts Fultons, kas 1807. g. laida darbā uz Gudsonas upes savu pirmo 20 P.S. stipro preču-pasažieru tvaikoni "Clermont". Viņa priekāzīmei sekoja citi, un 1817. g. Ziemeļ-Amerikas Savienoto valstu ezeros un upēs jau brauca 131, bet 1832. g. pat 474 tvaikoņi.

Eiropā pirmais angļu tvaikonis "Comet" sāka braukt 1812. gadā pa Humber upi. Arī citās valstīs palēnām sāka ieviesties tvaikoņi, bet pirmā laikā tie brauca vienīgi upēs, ezeros un piekrestes jūrās braucienos. Ilgus gadus sabiedrībā valdīja pārlicība, ka tvaik-

x) Sal. G. A. Mulach, Die Schifffahrt im Wandel der Zeiten, S. 10.

ka dzinējiem plašāka nozīme nav piešķirama, kaut gan pielaida domas, ka tvaika mašīnas varētu noderēt kā palīglīdzeklis buvū kugiem bezvēja laikā, kā, piemēram, kugim "Savannah" pārbraucot 1819. g. ar buvām un tvaika dzinēju no Amerikas uz Liverpuli. Domas, ka kugis vienīgi ar tvaika mašīnām kā dzinējspēku varētu patstāvīgi pārbraukt no Eiropas uz Ameriku, sabiedrībā uzskatīja kā utopiju. Tā, piemēram, vēl 1835. gadā publiskā konferencē Liverpulē pazīstamais profesors Larāners šādu projektu pilnīgi noraidīja, izteicoties, ka tvaikoga tieša pāriešana no Liverpules uz Ņujorku bez ieiešanas Irījā un Ņufaundlendā būtu tikpat iespējama, kā ceļojums no Liverpules uz mēnesi. Bet jau 8. aprīlī 1838. g. uz franču inženiera Bruneļa ierosinājumu "Great Western Railway Steamship Co." ar savu pirmo tvaikoni "Great Western"^x) (kuņa apmēri bija 64,6x10,6x7 mtr., tilpība 1340 tonnas, mašīnspēja 440 HP) izdarīja braucienus no Bristolas uz Ņujorku. Tomēr publikas neuzticība pret šo braucienus bija vēl tik liela, ka pirmā braucienā kugim bija jādo - das vienīgi ar 7 pasažieriem. Tvaikonis laimīgi pienāca Ņujorkā pēc 15 dienām. Šinī pat laikā arī divi citi tvaikogi izdarīja pirmos izdevīgos braucienus no Eiropas uz Ņujorku, un ar to bija likts drošs pamats tvaikogu turpmākai attīstībai, kā to raksturo zemāk pievestā tabele par pasaules tirdzniecības floti 1821.-1881. gados (skat. tabeli 20. lp.).

Pirmo tvaikogu dzensmais bija spārni, katrā sāna pa vienam; tagad tos sastop vienīgi uz nedaudziem upju un ezeru kugiem. Jūras vētras, sevišķi sānu viļņos, šie kugi strādāja ļoti neapmierinoši.

x/ А. Колэн, Торговое судоходство в XIX. веке, стр. 42.

x)

Pasaules tirdzniecības flote.

Gads.	R e g . t o n n a s		
	tvaikojem	buņu kugiem	Kopā
1821	11.500	5.240.000	5.251.500
1831	43.000	5.085.000	5.128.000
1841	140.500	6.377.000	6.517.500
1851	329.500	9.425.000	9.754.500
1861	1.003.500	13.420.000	14.423.500
1871	2.443.000	15.260.000	17.703.000
1881	5.006.100	12.885.800	17.891.900

Kugi mētājot pa viļņiem, spārni ātri bojājās, un uz kara kugiem bez tam tie bija pilnīgi atklāti iensidnieks artilērijas ugunim. Tādēļ jau sākot ar 1836.g. sāka būvēt mašīnas ar skrūves dzinājiem, un pēc nēdasiem gadiem skrūves priekšrocības bija viscaur atzītas.

Kādu laiku vēl būvēja jauktus tvaika-buņu kugus, bet drīz vien no tiem pārgāja uz tīriem tvaikojem, jo jaukta tipa, t. i. tvaika mašīnu un buņu dzinēja apvienošana vienā kugī nebija ekonomiska: buņu kugu apkalpošanai vajadzīgs lielāks skaits klāja personāla, kurpretim līdzīga lieluma preču tvaikojā iztiek ar ievērojami mazāku kuga ļaužu skaitu. Mašīnām vajadzīgais kurināmais aizņem daudz telpas, kuras citādi varētu izlietot kravas pārvadāšanai. Tāpat tvaikojem nav vajadzīgi augstie masti un takelāža, jo tie tikai kavē kuga gaitu, kurpretim būreniekiem nepieciešama augsta takelāža. Pagājušā gadsimta vidū jauktu tvaikojumu-būrenieku tips sevi vēl attaisnoja, ievērojot kā augsto akmeņogļu dārdzību, tā arī mašīnu un katlu primitīvo konstrukciju,

x) G. Heudeck, Der moderne Schiffbau, S.74.

kuņi patērēja daudz siltuma enerģijas. Uz šādiem jaukta tipa kuģiem mašīnas parasti lietoja vienīgi pretēja vēja vai bezvēja gadījumā. Kuģim peldot zem buķām, dzinamo (spārnus vai skrūvi) pacēla uz klāja, lai viņu pretestība ūdenī nemazinātu kuģa gaitu. Bet mašīnu konstrukcijai uzlabojoties un akmeņogļu cenām kritot, sāka pāriet uz tvaikogu būvi, kuģiem buķes spēlēja vairs tikai palīgloku.

Pirmie jūras kuģi bija visi no koka. Pirmo upes dzelzs kuģi "Aaron Manby" izbūvēja 1820.g. Manbi un Nepirs Anglijā. Bet arī te vajadzēja paist gandrīz 20 gadiem, līdz dzelzs būvmateriāls ieviešās kuģu būvniecībā. Dzelzs kā būvmateriāla galvenās priekšrocības ir viņa plānums un vieglums pie līdzīga kuģa gredņa stipruma, kā arī ievērojami gažāks kuģa mūšs. 1877.gadā nolaida ūdenī pirmo tērauda kuģi. Tēraudam kā kuģu būvmateriālam ir lielāka pretestības spēja, tas ir lokanāks un vieglāki kaļas, bet, galvenais, līdzīgā stiprumā tērauda kuģi ievērojami vieglāki par dzelzs kuģiem, kāds apstākļos līdzīgā lielumā kuģiem dod iespēju kravas spēju uz tērauda kuģiem pacelt par apm.10%. Tagad visā pasaulē būvē vienīgi tērauda kuģus, izņemot vietas, kur sevišķi lēts koku būvmateriāls. Kara laikā bija mēģinājumi būvēt dzelzs betona kuģus, bet tie plašāku izplatīšanu neguva.

Pirmo tvaikogu mašīnas bija ļoti primitīvas, un tvaika spiediens katlos sasniedza vienīgi 1,2 atmosfēras; siltuma enerģijas izmantošanas koeficients bija ap 0,025; akmeņogļu patēriņš uz 1 indicēto zirga spēku stundā līdzinājās 4 kg. Kopš tā laika nepārtraukti progresējošā tehnika sasniegusi to, ka jaunākās kuģu tvaika mašīnās akmeņogļu patēriņš uz 1 IHP stundā vairs ir tikai

apm. 0,60 kg. un pat mazāk, pie tam siltuma enerģijas izmantošanas koeficients kugu tvaika mašīnās pacelts jau uz 0,15-0,18, bet tvaika spiediens cilindra katlos līdz 20 atmosfērām, ūdens cauruļu katlos (pielietojot turbīnas) pat daudz augstāk. Parasto tvaika mašīnu vietā ar tvaika izplēšanos vairākos stobros, sevišķi uz lieliem okeāna pasažieru tvaikotiem, sāka ievest turbīnas un pirms pasaules kara - iekšdegu dzinējus, kuŗos siltuma enerģijas izmantošanas koeficients jau sasniedzis 0,36.

Gandrīz līdz pat 19.gadusimteņa beigām kugu katlus apkurināja ar akmeņoglēm vai malku (pēdējo lietoja gan tikai īsos braucienos). Naftu kā kurināmo kugu katlos sāka izlietot tikai sākot ar pagājušā gadusimteņa beidzamo ceturksni, gan šķidrā veidā, gan arī ar naftu piesātinātu akmeņogļu briketu veidā. Tagad jau sasniegts, ka 32%^{x)} (19,42 milj. brutto reg. tonnas) no vispasaules jūras tirdzniecības tvaikoņu tonnāžas apkurina ar naftu. Visplašāk šis apkurināšanas veids izplatīts Ziemeļ-Amerikas Savienoto valstu flotē, kur ar naftu apkurināmo tirdzniecības tvaikoņu tonnāža sasniedz apm. 68%, Holandē 34%, Lielbritānijā un Irījā (neieskaitot kolonijas) - 30%, Norvegijā 26%, Itālijā 23%, Kanādā 20%, Francijā 19%, Vācijā 15% no visas šo valstu tvaikoņu tonnāžas. Citu valstu flotēs naftas apkurināšana izplatīta šaurākos apmēros. Latvijas jūras tirdzniecības pēckara flotē gan nav neviena tvaikoņa ar naftas apkurināšanu.

Lietojot naftu kā kurināmo, rodas iespēja ievērojami samazināt kuga mašīnu personāla skaitu, jo atkrit ogļu padevēji. Darbs vispār daudz tīrāks, kurināmā ieņemšana ātrāka un vienkār-

x) Aprēķināts pēc Lloyd's Register of Shipping, 1929, tabele Nr. 4, 1179. lp.

šāka; sasniedzams ietaupījums telpu ziņā, kuņas atbrīvojas preču un pasažieru pārvadāšanai. Kurināmā krājumu iespējams uzņemt daudz ilgākam laikam, kas dod krietnu laika ietaupījumu. Kādu degvielu (t.i. akmeņogļu vai naftas) lietošana kugniecībā katrā vietā un laikā izdevīgāka, nosaka šo materiālu savstarpējās tirgus cenas atsevišķu kugu nodarbošanās rejonā, kā arī mērķis, kādam kugi izlieto.

Beidzamā laikā ārzemēs notiek mēģinājumi lietot kugu katlu apkurināšanai pulverizētas akmeņogles, lai tādā veidā sasniegtu pilnīgāku degvielas izmantošanu. Tā kā šī metode vēl atrodas izmēģināšanas stadijā, tad būtu pārāgri spriest par viņas praktiskiem rezultātiem.

Runājot par kugu būves attīstību attiecībā uz kugu lielumu un ātrumu, mums izcilus jāatzīmē 19. gadsimta otrā pusē, kad tiešām sasniegti apbrīnojami rezultāti. Firmie okeanbraucēji tvaikoņi attīstīja 7 jūras jūdžu ātrumu stundā, 1840. gadā - 8,8 j. jūdzes, 1848. g. - 10 j. jūdzes, bet jau 1850. g. - 11,5 j. jūdzes. 1853.-1859. g. pēc inženiera J. Brūneļa plāniem Anglijā uzbūvēja milzu dzelzs spārnu-skrūves tvaikonī "Great Eastern"^{x)}, kuņa apmēri bija: garums 207,3 m., platums 25,2 m., tilpnes dziļums 17,7 m., iegrime pie krautā stāvoklī 7,8 m., tilpība 18915 brutto registra tonnas, ūdens izspāids piekrautā stāvoklī 27400 tonnas. 8400 zirgu spēku stiprās mašīnas izmēģinājuma braucienā deva kugim līdz tam laikam nepazīstamu ātrumu - 14 jūras jūdzes stundā. Tvaikonis varēja uzņemt 4000 pasažierus, un kuga personāls sastāvēja no 400 personām. Bet tiem laikiem, kad tirdznieciskie sakari starp Veco un Jauno pasauli

x) G. Neudeck u.a., Der moderne Schiffbau, S. 52.

li vēl nebija pietiekoši dzīvi, kuga eksploatācijas izdevumi izrādījās par lieliem, kamdēļ drīz vien šo tvaikoni izmantoja kabeļa likšanai starp Eiropu un Ameriku, bet 1891.g. pārdeva kā vecu dzelzi noplēšanai. Tomēr tvaikonis "Great Eastern" pierādīja pasaulei, ka lielu jūras tirdzniecības kugu būve ir iespējama.

Jo straujās kugu būves sacensības laikmets novērojams sākot ar pagājušā gadsimta 90-tiem gadiem, kurš nepārtraukti turpinājās līdz pat pasaules kaņam. 90-os gadus nodibinājās daudzas Transatlantikas kugniecības sabiedrības, kuras ar jaunbūvējamiem preču-pasažieru tvaikojiem mēģināja viena otru pārspēt braucienu ātruma un kugu lieluma rekorda uzstādīšanā. Šīs sacensības rezultātā, kura kopš dažiem gadiem atkal atjaunojusies, mēs redzam šādus lielākos un ātrākos pasaules preču-pasažieru tvaikojus, kas nodarbināti Eiropas-Ziemeļ-Amerikas braucienos.

Kuga vārds.	Tautība	K u g a				Brutto tonnāža	Ātrums jūras jūdzes
		būves gads	garums pēdās	platums pēdās	tilpnes dziļums pēdās		
Leviathan (agr. Vaterland)	Z.A.S.v.	1914	908	100	58	59.957	25-26
Majestic (agr. Bismarck)	angļu	1914	916	100	58	56.621	26
Olympic	"	1911	853	93	60	46.439	23
Berengaria (agr. Imperator)	"	1912	883	98	57	52.022	23,5
Mauretania	"	1907	762	88	57	30.696	26
Bremen x)	vācu	1929	898	101		49.864	26-27
Europa x)	"	1930	900	101		50.000	26-27

Līdz pat pagājušā gada jūlijam jau 22 gadus par ātrāko pa-

x) Par tvaikojiem "Bremen" un "Europa" uzdoti tuvīni dati.

saules tirdzniecības tvaikoni skaitījās angļu kugniecības sabiedrībai "Cunard Line" piederošais tvaikonis "Mauretania", kas savā rekordbraucienā ceļu no Šerburgas līdz Ņujorkai bija veicis 5 dienās 2 stundās un 34 minutēs. 1929.g. šo rekordu pārspēja vācu tvaikonis "Bremen", bet pēdējo 1930.g. martā pārspējis vācu kugniecības sabiedrības "Norddeutscher Lloyd" 1930.gadā būvētais tvaikonis "Europa", veicdams ceļu no Šerburgas līdz Ņujorkai 4 dienās 17 stundās un 6 minutēs. Tvaikona "Europa" minētā brauciena caurmēra ātrums izrādījās līdzīgs 27,67 jūras jūdžēm stundā. x)

Pie tik kolosāliem kugu ātrumiem senie lielle jūru attālumā itkā stipri samazinājušies. Braucot neredzēti grezni un ērti ierīkotos okeanu milzeņos, kuŗi ar vairākām savām radiostacijām un radiotelefonu atrodas nepārtrauktos sakaros ar cietzemi, lasot uz kuga izdodamos laikrakstus un apmeklējot sarīkotos izrīkojumus, pasažieris it nebūt nejūtas atgriezts no pilsētu dzīves. Te tiešām jāpiekrīt francuža Levasera 1900.gadā izsacītiem vārdiem, ka "tagadējais cilvēks, ja arī vēl nevar savu mūžu pagarināt, tad vismaz viņš to var paplašināt un ievērojami paplašināt".

Bet sasniegto kugu ātrumu ziņā tehnika vēl nav sacījusi savu gala vārdu. Nav šaubu, ka ātrumi vēl progresēs, kā to jau redzam pie kara kugiem, kur viegla tipa kaujas kuģi itin viegli sasniedz 40 j.jūdžu ātrumu stundā. Tomēr tirdzniecības kugniecībā nedrīkst izlaizt no acīm galveno mērķi: oikonomiju. Zinātnē pierādīts, ka kuga ātrums neaug proporcionāli mašīnspējas pieaug-

x) Hamburg - Altonaer Hafen-Anzeiger, 25.III.1930.

šanai, bet gan proporcionāli kvadrata un pat kubika saknei no mašīnspējas, atkarībā no kuģa tipa un lieluma. Ar to ātrskrējēju kuģiem nākas patērēt nesamērojami lielāku daudzumu kurināmā līdzīga attāluma noskriešanai, salīdzinot ar mazāka ātruma kuģiem. Lielie ātrumi gan ievērojami saīsina braucienu ilgumu, tomēr no tam izrietošie labumi vairuma gadījumos nevar atsvērt kurināmā pieaugošo patēriņu, kuģa novietošana kuģī pie tam prasa daudz plašākas telpas. Prakse pierādījusi, ka tagadējos apstākļos preču pārvadāšanai vispraktiskāk lietot 9 līdz 14 jūras jūdžu ejošus kuģus. Visātrākos kuģus atmaksājas lietot vienīgi uz dzīvākām jūras satiksmes līnijām (piem. Eiropa-Ziemeļ-Amerika) pasažieru un pasta pārvadāšanai, bet mazāk svarīgām preču-pasažieru līnijām pietiek vidēja ātruma kuģi. Sacīto apstiprina fakts, ka pēc "Lloyd's Register of Shipping" ziņām 1929.gadā visa pasaulē no 32.482 jūras tirdzniecības kuģiem, lielākiem par 100 brutto reg.tonnām, ātrgājēju tvaikoņu un motorkuģu bija visai aprobežots skaits, proti:^{x)}

I. Ar 25 - 26 j.jūdžu ātrumu 9 kuģi:

Angļu turbīnu tvaikonis	"Majestic"	56.621	brutto reg.tonnas
"	"Mauretania"	30.696	" " "
"	"Anglia"	3.460	" " "
"	"Cambria"	3.445	" " "
"	"Hibernia"	3.458	" " "
"	"Scotia"	3.441	" " "
Vācu	"Bremen"	50.000	" " "
"	"Europa"	50.000	" " "
Z.A.S.v.	"Leviathan"	59.957	" " "

II. Ar 24 - 25 j.jūdžu ātrumu 2 kuģi:

Angļu turbīnu tvaikonis	"Paris"	1.774	brutto reg.tonnas
Franču	"Versailles"	1.965	" " "

x) Lloyd's Register of Shipping, 1929, 1203.-1227.lp.

10	kugi	ar	23-24	j. jūdžu	ātrumu,
15	"	"	22-23	"	"
25	"	"	21-22	"	"
44	"	"	20-21	"	"
33	"	"	19-20	"	"
22	"	"	18,5	"	"
54	"	"	18	"	"
20	"	"	17,5	"	"
111	"	"	17	"	"

Ātrumam tālāk samazinoties, kugu skaits pie aug.

Kā uz nākošo jaunāko laiku sasniegumiem tirdzniecības kugniecības attīstībā varētu norādīt uz kugu speciālizāciju dažādu krāvu pārvadāšanai. Ja vēl dažus desmitus gadus atpakaļ varēja sastapt vienīgi 3 tirdzniecības kugu tipus: preču, preču-pasažieru un pasažieru kugus, tad tagad tiem pievienojušies daudzi jauni tipi. Kā galvenie būtu minami: 1) kugi ar saldējamām mašīnām (refrežerātoriem) svaigas gaļas, sviesta, zivju un citu tamlīdzīgu ātri bojājošos produktu pārvadāšanai; 2) dzīvlopu, 3) dienvidaugļu un sakņu pārvadāšanai, 4) naftas produktu, 5) akmeņogļu, 6) rūdas, 7) labības, 8) zivju u.t.t. pārvadāšanai. Sevišķu vērību preču kugu speciālizācijai pēckara gados piegriež Skandināvijas valstis, kas tām dod iespēju sekmīgāk konkurēt vispasaules jūras tirdzniecībā. Tādas preču kugu speciālizācijas dēļ redzam Eiropas tirgu pārpludinātu ar svaigo Australijas un Amerikas gaļu, dienvidus augļiem un citiem produktiem, kas ātri bojājas, kā arī rodam saviem ražojumiem nesamērojami plašāku tirgu.

Vēl atgriežoties pie kugu būvtechnikas jaunākiem sasniegumiem, nebūtu pareizi apiet klusu ciešot jautājumu par kugu drošību pret bojā iešanu. Ja agrākos laikos kugim, dabūjot ievērojamākus bojājumus vai uzskrienot sēklī, pa lielākai daļai bija lemts iet bojā, tad tagad tas tikai retumis atgadās. Visi labā-

kie tvaikopi apgādāti ar vairākām ūdeni caurlaidu šķērssienu, kas bojājuma gadījumā neļauj kugi ieplūdušam ūdenim pāriet no viena nodalījuma uz otru. Parasti lielākos kugus tā būvē, ka piepildot vienu (uz dažiem kugiem pat vairākus) nodalījumus ar ūdeni, kugis tomēr nezaudē savu peldēšanas spēju un tam vai nu paša spēkiem, vai ar cita kuga palīdzību iespējams sasniegt tuvāko ostu. Visi jūras krasti, bīstamie sēkļi, zemūdens klintis un citas tam līdzīgas kugniecībai nedrošas vietas pēc iespējas sīki izpētītas un bagātīgi apzīmētas ar bākām, zīmēm, stoderēm, zemūdens skaņu signāliem u.t.t., kas stipri pavairo iespēju laikus izvairīties no lielākām avarijām un kuga bojā iešanas. Darbi šinī virzienā joprojām turpinās, ar ko bojā gājušo kugu skaits ar katru gadu samazinās. Vienā ziņā gan pieaugušā kugu kustība sasniegusi taisni pretējo, proti - pavairojušies nelaimes gadījumi kugiem saduroties miglas laikā. Ja tehnika neradīs jaunus līdzekļus kugu sadursmju novēršanai uz ūdeņiem, tad jo lielāki būs kugu ātrumi, jo dzīvāka kugu kustība, jo vairāk upuru prasīs migla, šis jaunākais jūrnieku ienaidnieks. Neatsveramu palīdzību kugu bojā iešanas gadījumos sniedz uz visiem lielākiem kugiem uzstādītās radiostacijas. Radiostacijas uz kugiem plašākos apmēros sāka ievest tikai pasaules kara laikā, kad jūras braukšana zemūdens laivu un minu dēļ bija ļoti nedroša. Tagad kugu radiostacijas dod iespēju noteikt īsto laiku, kā arī pēc radiopelējumiem kuga atrašanās vietu jūrā, kas ļoti atvieglo kugu vadītāju grūto darbu.

Apskatījuši kuga būvtechnikas grandiozos sasniegumus okeāna milzenu būvē, rodas jautājums, vai ir pamats sagaidīt tuvākā

nākotnē vēl lielāku kugu būvi. Uz to lai kam gan nāksies atbildēt negatīvi, jo pasaules galvenos tirdzniecības centros nav daudz tādu ostu, kurās pie palielinātas ieņemšanas (pāri 36 pēdām) okeanu milzeņi varētu ienākt. Arī eksploatācijas ziņā pārāk lieli kuģi rada zināmas grūtības, kamdēļ visjaunākā laikā vairs nav novērojama sevišķa tieksme uzstādīt rekordu vēl lielāku kugu būvē.

Līdzīgi ātrgājēju kuģiem arī lielo jūras milzeņu-kuģu skaits ir visai ierobežots. 1929.gadā visā pasaulē no visiem 29.612 tvaikņiem un motorkuģiem,^{x)} lielākiem par 100 brutto registra tonnām tilpības bija:

14 kuģi,	lielāki par 30.000	brutto reg.tonnām,
6 "	no 25.000 - 30.000	" " "
39 "	" 20.000 - 25.000	" " "
83 "	" 15.000 - 20.000	" " "
280 "	" 10.000 - 15.000	" " "
564 "	" 8.000 - 10.000	" " "
1.885 "	" 6.000 - 8.000	" " "
2.012 "	" 5.000 - 6.000	" " "
1.797 "	" 4.000 - 5.000	" " "
1.877 "	" 3.000 - 4.000	" " "
2.349 "	" 2.000 - 3.000	" " "
1.687 "	" 1.500 - 2.000	" " "
2.235 "	" 1.000 - 1.500	" " "
3.006 "	" 500 - 1.000	" " "
6.217 "	" 200 - 500	" " "
5.556 "	" 100 - 200	" " "

Pārskatu par vispasaules jūras tirdzniecības flotes attīstību beidzamos 40 gados un sadalījumu starp valstīm sniedz pēc "Lloyd's Register of Shipping" zemāk pievestā tabele (skat.tabelli 30.lp.).

Tabele rāda, ka no 1890. līdz 1929.gadam vispasaules tonnāža vairāk kā trīskārt pieaugusi, no 22,1 milj. brutto reg.tonnām uz 68,1 milj.reg.tonnu. Vēl 1891.gadā būrienieku brutto ton-

^{x)} Lloyd's Register of Shipping, 1929, Table Nr.2.

Jūras tirdzniecības flotes tonnāžas sadalījums starp valstīm (miljonos brutto tonnu).^{x)}

Gads	Lielbritānija un Īrija			Anglijas kolonijas			Dānija			Francija			Vācija			Holande			Itālija			Japāna		
	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	kopā	tvai-koņi	bure-nieki	
1890	7,77	2,47	10,24	0,46	0,89	1,35	0,16	0,12	0,28	0,81	0,24	1,05	0,93	0,64	1,57	0,22	0,16	0,39	0,30	0,52	0,82	0,14		
1900	11,51	1,73	13,24	0,64	0,38	1,02	0,41	0,11	0,52	1,05	0,30	1,35	2,16	0,49	2,65	0,47	0,06	0,53	0,54	0,44	0,98	0,49		
1910	16,77	0,75	17,52	1,29	0,20	1,49	0,67	0,06	0,73	1,45	0,43	1,88	3,96	0,37	4,33	0,98	0,03	1,01	0,99	0,33	1,32	1,15		
1914	18,89	0,36	19,25	1,63	0,16	1,79	0,77	0,05	0,82	1,92	0,40	2,32	5,13	0,32	5,45	1,47	0,02	1,49	1,43	0,24	1,67	1,71		
1915	19,23	0,31	19,54	1,59	0,14	1,73	0,80	0,05	0,85	1,91	0,38	2,29	4,42	0,29	4,71	1,50	0,02	1,52	1,51	0,22	1,73	1,83		
1916	18,82	0,31	19,13	1,64	0,13	1,77	0,80	0,06	0,86	1,85	0,37	2,22	3,89	0,26	4,15	1,49	0,02	1,51	1,69	0,21	1,90	1,85		
1919	16,34	0,21	16,55	1,86	0,19	2,05	0,63	0,07	0,70	1,96	0,27	2,23	3,25	0,25	3,50	1,57	0,02	1,59	1,24	0,13	1,37	2,33		
1920	18,11	0,22	18,33	2,03	0,22	2,25	0,72	0,08	0,80	2,96	0,28	3,24	0,42	0,25	0,67	1,77	0,018	1,79	2,12	0,12	2,24	3,00		
1921	19,32	0,25	19,57	2,27	0,23	2,50	0,88	0,08	0,96	3,30	0,35	3,65	0,65	0,06	0,71	2,21	0,017	2,23	2,47	0,18	2,65	3,35		
1922	19,09	0,21	19,30	2,53	0,22	2,75	0,96	0,07	1,03	3,54	0,31	3,85	1,79	0,10	1,89	2,62	0,015	2,63	2,70	0,17	2,87	3,59		
1923	19,11	0,17	19,28	2,58	0,20	2,78	0,94	0,06	1,00	3,45	0,28	3,73	2,51	0,08	2,59	2,61	0,019	2,63	2,83	0,15	3,03	3,60		
1924	18,95	0,15	19,10	2,59	0,18	2,77	0,99	0,05	1,04	3,29	0,21	3,50	2,87	0,08	2,95	2,54	0,014	2,55	2,72	0,11	2,83	3,84		
1925	19,30	0,14	19,44	2,60	0,18	2,78	1,02	0,04	1,06	3,32	0,19	3,51	3,00	0,07	3,07	2,59	0,013	2,60	2,93	0,10	3,03	3,92		
1926	19,26	0,14	19,40	2,69	0,18	2,87	1,05	0,03	1,08	3,32	0,17	3,49	3,06	0,05	3,11	2,55	0,012	2,56	3,15	0,09	3,24	3,97		
1927	19,18	0,13	19,31	2,70	0,16	2,86	1,03	0,03	1,06	3,36	0,11	3,47	3,32	0,05	3,37	2,65	0,008	2,66	3,40	0,08	3,48	4,03		
1928	19,75	0,12	19,87	2,75	0,16	2,91	1,04	0,03	1,07	3,26	0,08	3,34	3,74	0,04	3,78	2,81	0,007	2,82	3,35	0,08	3,43	4,14		
1929	20,05	0,12	20,17	2,80	0,15	2,95	1,03	0,02	1,05	3,30	0,08	3,38	4,06	0,03	4,09	2,93	0,007	2,94	3,21	0,07	3,28	4,19		
	Norvegija			Spānija			Zviedrija			Z. Amerikas S.v. jūra			Z. Amerikas S.v. ezeri			Pārējās valstis			Pasaules flotes tonnāža					
1890	0,25	1,34	1,59	0,41	0,12	0,53	0,18	0,29	0,47	0,52	1,31	1,83				0,84	1,04	1,88	12,98	9,13	22,11			
1900	0,76	0,88	1,64	0,64	0,05	0,69	0,42	0,22	0,64	0,88	1,16	2,04	0,58	0,14	0,72	1,82	0,63	2,45	22,37	6,59	28,96			
1910	1,42	0,59	2,01	0,75	0,02	0,77	0,78	0,14	0,92	1,64	1,12	2,76	2,15	0,11	2,26	3,29	0,45	3,74	37,29	4,62	41,91			
1914	1,96	0,55	2,51	0,88	0,01	0,89	1,02	0,10	1,12	2,03	0,94	2,97	2,26	0,09	2,35	4,30	0,43	4,73	45,40	3,69	49,09			
1915	1,98	0,55	2,53	0,88	0,01	1,89	1,02	0,10	1,12	2,58	0,94	3,52	2,23	0,09	2,32	4,23	0,43	4,66	45,73	3,53	49,26			
1916	2,26	0,51	2,77	0,82	0,01	0,83	0,93	0,10	1,03	2,85	0,94	3,79	2,23	0,09	2,32	4,14	0,43	4,57	45,25	3,43	48,68			
1919	1,60	0,26	1,86	0,71	0,04	0,75	0,92	0,07	0,99	9,77	1,01	10,78	2,16	0,10	2,26	3,56	0,39	3,95	47,90	3,02	50,92			
1920	1,98	0,24	2,22	0,94	0,06	1,00	1,00	0,07	1,07	12,41	1,38	13,79	2,12	0,09	2,21	4,33	0,36	4,69	53,90	3,41	57,31			
1921	2,37	0,21	2,58	1,11	0,05	1,16	1,09	0,07	1,16	13,51	1,19	14,70	2,16	0,09	2,25	4,15	0,33	4,48	58,85	3,13	61,98			
1922	2,42	0,18	2,60	1,21	0,07	1,28	1,04	0,08	1,12	13,58	1,16	14,74	2,16	0,09	2,25	4,13	0,36	4,49	61,34	3,03	64,37			
1923	2,38	0,17	2,55	1,20	0,06	1,26	1,14	0,07	1,21	13,43	1,17	14,60	2,20	0,09	2,29	4,32	0,30	4,62	62,34	2,83	65,17			
1924	2,39	0,11	2,50	1,19	0,05	1,24	1,19	0,06	1,25	12,43	1,10	13,53	2,28	0,08	2,36	4,23	0,30	4,53	61,51	2,51	64,02			
1925	2,62	0,06	2,68	1,14	0,04	1,18	1,25	0,05	1,30	11,93	1,02	12,95	2,28	0,08	2,36	4,46	0,28	4,74	62,38	2,26	64,64			
1926	2,81	0,03	2,84	1,13	0,04	1,17	1,30	0,04	1,34	11,39	0,97	12,36	2,35	0,08	2,43	4,64	0,28	4,92	62,67	2,11	64,78			
1927	2,80	0,02	2,82	1,14	0,02	1,16	1,33	0,04	1,37	11,17	0,90	12,07	2,43	0,08	2,51	4,73	0,29	5,02	63,27	1,92	65,19			
1928	2,96	0,01	2,97	1,14	0,02	1,16	1,41	0,04	1,45	11,15	0,84	11,99	2,45	0,09	2,54	5,21	0,27	5,48	65,16	1,79	66,95			
1929	3,22	0,01	3,23	1,14	0,02	1,16	1,48	0,03	1,51	11,03	0,80	11,83	2,45	0,09	2,54	5,52	0,23	5,75	66,41	1,66	68,07			

Trūkst datu

x)

Tabelē ievietoti vienīgi tvaikoņi un motorkugi, lielāki par 100 brutto registra tonnām un buņu kugi, lielāki par 100 netto registra tonnām tilpības.

Tabelē nav ievietoti Kaspijas jūras kugi un Z.A.Savienoto valstu koka un jauktas būves kugi.

Buņu kugu tonnāža priekš 1919.g. uzdota netto registra tonnās.

nāža iztaisīja 44,9% no kopējās tonnāžas, bet tagad tā jau noslīdējusi uz 2,4%, un viņas samazināšanās joprojām turpinās.

Pie jau agrāk minētiem burenieku tonnāžas samazināšanās iemesliem kā ievērojamākie vēl jāatzīmē Suecas (1869.g.) un Panamas (1913.g.) kanālu izrakšana, kā arī pēckara gados kugu īpašniekiem radušās lielās grūtības dabūt labas komandas burenieku apkalpošanai. Līdz Suecas kanāla izrakšanai visiem kugiem, ejot uz Indiju, Ķīnu un Japānu, vajadzēja mērot garo ceļu apkārt Dienvid-Afrikai, tāpat līdz Panamas kanāla atklāšanai uz Vakar-Ameriku ejošiem kugiem nācās apbraukt Dienvid-Ameriku. Šajos braucienos tvaikojam parasti pa ceļam nācās iet starpostās papildināt ogļu krājumus, kas bureniekiem jau atkrita. Bez tam lielākais ceļa gabals gāja caur rajoniem, kuros pūš pastāvīgie pasātu vai periodiskie musonu vēji; šos vējus izmantojot, burenieki tanī laikā vēl varēja sacensties ar tvaikojam. Izrokot abus minētos kanālus, tvaikojam ceļi stipri saīsinājās, bet burenieki kanālus bez velkoju palīdzības nevar izmantot. Tā šinīs ceļos tvaikoji vienmēr vairāk nobīdīja pie malas buņu kugus. Ar katru gadu samazinošās burenieku tonnāža pavairojās vienīgi 1920.gadā, kad, ogļu un naftas dārdzības dēļ, burenieku tonnāža nedaudz pavairojās. Bet šai parādībai bija pārējo raksturs, un tagad palikušā buņu kugu flote pārdzīvo visai grūtu stāvokli, jo ilgie un nenoteiktie buņu kugu braucieni vairs neatbilst modernās pasaules tirdzniecības prasībām, kur galveno lomu spēlē devīze "laiks ir nauda".

Dažādā jūras valstu oikonomiskā politika, kara apstākļu un tautu uzņēmība ienesuši lielus pārgrupējumus vispasaules tirdzniecības flotes tonnāžas savstarpējā sadalījumā, ko mums rāda sekošā

tabele par kugiem 1929.g., lielākiem par 100 brutto reg.tonnām:

Nnr. pēc kārt.	Valsts	Piederošā tonnāža milj. brutto tn.	Pasaules tonnāža %
1	Anglija un Irija	20,17	29,7
	" kolonijas	2,95	4,3
2	Z.A.Savienotās valstis, jūra	11,83	17,4
	" " " " ezeri....	2,54	3,7
3	Japāna	4,19	6,2
4	Vācija	4,09	6,0
5	Francija	3,38	5,0
6	Italijs	3,28	4,8
7	Norvegija	3,23	4,7
8	Holande	2,94	4,3
9	Zviedrija	1,51	2,2
10	Griekija	1,27	1,9
11	Spānija	1,16	1,7
12	Dānija	1,06	1,6
13	Brazīlija	0,56	0,8
14	Beļģija	0,53	0,8
15	Krievija (neieskaitot Kaspijas jū- ru)	0,44	0,6
16	Ķīna	0,32	0,5
17	Somija	0,30	0,4
18	Argentīna	0,29	0,4
19	Dienvid-Slavija	0,28	0,4
20	Portugāle	0,24	0,4
21	Turcija	0,17	0,2
22	Čīle	0,15	0,2
23	Latvija	0,15	0,2
24	Igaunija	0,06	0,1
25	Pārējās valstis	0,98	1,5
	K o p ā	68,07	100%

Beidzamogadusimteņu pasaules jūru valdāniece Anglija arī vēl joprojām turpina iepat pirmo vietu visu pārējo jūras valstu starpā, kaut gan no 1890.gadā viņai piederošiem 46,3% no vispa - saules tonnāžas tagad vairs pieder tikai 29,6%. 1890.gadā otro vietu iepēmušai Norvegijai nācies atkāpties uz 7.vietu, piešķirot tagadējo otro vietu Ziemeļ-Amerikas Savienoto valstu tirdzniecī - bas flotei. Francija šinī laikmetā ar kugiem, ko tā pēc Versa -

ļas miera līguma dabūja no vāciešiem, pacēlusies no 6.vietas 1890. gadā uz 5.vietu 1929.gadā. Bet izcilus jāatzīmē jaunā Japāna, kas 12.vietu 1890.gadā pārmainījusi pret trešo vietu 1929.gadā.

1914.gadā Vācija ar savu teicamo floti ieņēma vietu tulīt pēc Anglijas. Karā kuģus zaudējot un Versaļas miera līgumu izpildot, 1920.gadā viņai palika vienīgi 0,7 milj.brutto reg.tonnu liela, novecojusies flote, bet tagad, valdības pabalstītas intensīvas būves dēļ un pērkot kuģus ārzemēs, viņai jau pieder gandrīz 4,1 milj. brutto reg.tonnu liela flote, kas joprojām turpina intensīvi pieaugt.

Pasaules kara gados visu kaŗojošo un pa daļai arī neitrālo valstu tirdzniecības flotes nesa ļoti ievērojamus zaudējumus. No ienaidnieka zemūdens laivām, mīnām un citām kara un jūras briesmām bojā gājušo un zaudēto kuģu tonnāžas procents ievērojami pieauga. Tā 1905.-1913.gados šis procents tvaika un motorkuģu tonnāžanai bija caurmērā 1,2%, bet 1914.gadā jau 1,8%, 1915.gadā - 4,3%, 1916.g. - 6,3%. Par 1917. un 1918.g.g. "Lloyd's Registr'i" gan procentinav ievesti, bet tur minēti tonnāžas zaudējumi 1917.g. 6,6 milj.brutto tonnu un 1918.g. 3,3 milj.tonnu (pret 1,9 milj.tn.1915.gadā un 2,7 milj.tonnu 1916.g.). 1921.-1928.gados ikgadējais bojā gājušo kuģu tonnāžas procents jau nokritis uz 0,8%^{x)}. Pavisam pasaules kara gados (1914.-1918.) zaudēts apm. 15,3 milj.brutto tonnas vai gandrīz trešdaļa no pirmskara tonnāžas.

Kara apstākļu dēļ pieprasījums pēc tonnāžas, kuŗai nācās strādāt ienaidnieku apdraudētos ūdeņos, stipri pieauga un līdz ar

x) Lloyd's Register of Shipping, 1929, tabele Nr.14.

to sacēlās neparedzīti augstu kugu cenas un vedumaksas. Visaugstākās kugu cenas bija 1920.g.aprīlī, kad tās, pēc "Fairplay" datiem,^{x)} jau 7500 kravas tonnu lielam jaunbūvētam tvaikonim apmēram 5,5 reizes pārsniedza 1914.g.kugu cenas. Bet pēc tam vedumaksas sāka katastrofāli krist, kuņām sekoja kugu cenas, un jau 1921.gadā minētais kugu cenu koeficients bija vairs tikai 2,2 un 1922.g. pat 1,3.

Kugu un vedumaksu celšanos nepalaida gaŗ,ām neizmantotu uzpēmīgākās jūŗas valstis, seviŗķi Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis, Japāna un holandieŗi, bet sākot ar 1921.g.arī Vācija. Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis tīri amerikāniskā gaitā sāka būvēt jūŗas transportam vajadzīgos kugus un pavairoja savu tirdzniecības floti no 3,5 milj.brutto tonnām 1915.gadā uz 13,79 milj.tonnām 1920.gadā. Vispār jāsaŗa, ka nekad kugu būvniecība nav sasniegusi tik kuplus ziedu laikus kā 1917.-1921.gadā, kad vienā pašā 1919.gadā uzbūvēti 7 miljoni brutto tonnu (pret 3,3 milj.tn.1913.gadā), bet visos minētos 5 gados uzbūvētas 25,7 milj.brutto reg.tonnas. Tāda intensīvas kugu būves rezultāts bija liels pasaules tonnāŗas pieaugums, kas 1922.gadā pārsniedza pirmskaŗa tonnāŗu par 15 milj.brutto tonnām vai apm.30%.

Visi cerēja, ka pasaules kaŗam izbeidzoties strauji uzplauks saimnieciskā dzīve, un pavairotai tirdzniecības flotei būs plaŗš darba lauks. Īstenībā tomēr rādīja pretējo. Saimnieciskās dzīves uzplaukŗanas vietā iestāŗjās krīze, kas jo smagi skāŗa kugniecību. 1921.gadā sāka katastrofāli krist kugu vedumaksas un līdz ar to arī kugu cenas, kā to raksturīgi konstatē zemāk sniegtā tabelē

x) Fairplay, 9.I.1930.,171.lp.

Ķīles universitātes profesora Dr. Svens Helanders. x)

Gads	Tvaikoņu cenu indekss	Vedumaksu indekss
1898	100.--	100.--
1899	107,12	98,0
1900	111,92	110,5
1901	103,85	84,5
1902	95,13	71,4
1903	90,77	76,6
1904	79,62	72,3
1905	82,69	72,9
1906	85,00	73,3
1907	82,18	74,6
1908	74,74	64,2
1909	75,64	67,3
1910	77,31	69,3
1911	90,00	79,5
1912	107,18	107,4
1913	106,41	95,4
1914	104,10	-
1915	203,72	-
1916	364,87	-
1917	360,26	-
1918	356,67	-
1919	422,31	-
1920	351,15	418,5
1921	136,54	151,2
1922	132,00	116,4
1923	127,31	104,6
1924	126,80	108,2
1925	113,21	97,6
1926	117,44	104,6
1927	129,74	104,5
1928	121,03	94,2
1929	123,08	93,5

x) Dr. Sven Helandera 29.IV.1930.g. vēstule Latvijas konsulātam Ķīlē.

Tonnāžas piedāvājumi pārsniedza pieprasījumus, kamdēļ vienai kuģu daļai nācās pārtraukt darbību un palikt par piespiedu "bezdarbniekiem". Uz 1922.gada 1.janvāri visā pasaulē šādu "bezdarbnieku" jeb ostās piesietu kuģu bija apm.11 milj.brutto reg. tonnas, t.i. viena sestdaļa no vispasaules tonnāžas.

Bezdarba tonnāžas sadalījums starp valstīm.

(tūkstošos brutto reg.tn.uz l.i.)

NNr. pēc kārt.	Valsts	1922.g.	1923.g.	1924.g.	1925.g.	1926.g.	1927.g.
1	Z.A.Sav.valstis Shipping Board..... Shipping Board tanku kuģi	4.314	4.411	3.564	3.664	3.518	2.336
	Pārējie valsts kuģi.		Nav ziņu	3	17	10	27
	Privātie kuģi.....	781	703	541	417	458	457
	<u>Kopā Z.A.S.v.....</u>	<u>5.309</u>	<u>5.328</u>	<u>4.271</u>	<u>4.223</u>	<u>4.120</u>	<u>2.876</u>
2	Lielbritānija	1.769	1.010	909	705	613	529
3	Francija	1.085	730	450	311	134	118
4	Itālija	585	472	427	225	225	110
5	Spānija	530	520	128	60	44	35
6	Holande	327	330	235	65	109	3
7	Beļģija	275	170	86	26	21	14
8	Norvegija	207	53	50	25	22	37
9	Zviedrija.....	204	22		20	30	9
10	Griekija	170	76	122	24	99	106
11	Dānija	161	17	13		63	20
12	Japāna	120	99	29	25	35	48
13	Australija	50	106	85	166	51	71
14	Pārējās valstis	192	195	83	103	279	100
	<u>K o p ā</u>	<u>10.984</u>	<u>9.128</u>	<u>6.888</u>	<u>5978</u>	<u>5.835</u>	<u>4.076</u>

Pirmie, saprotams, atstāja saimniecisko ciņas lauku konkurences nespējīgākie kuģi, t.i. vecie tvaikoņi ar lielo kurināmā patēriņu un novecojušām iekraušanas-izkraušanas ierīcēm u.c., tad

x) Dr.Sven Helander, Probleme der Weltwirtschaft, Jena, 1928, 40.lp.

buŗu kuŗi un vispār kuŗi ar lieliem ekspluatācijas izdevumiem. Attiecībā uz kuŗa personāla algošanas izdevumiem par konkurences nespējīgākiem izrādījās augsto valūtu valstis, kā Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis, Lielbritānija, Norveģija u.c., kuŗās kaŗa gados personāla algas bija uzkāpušas ļoti augstu.

Tomēr uzņēmīgākie kuŗu īpašnieki nelika rokas klēpī, bet, ņemot palīgā zinātnes jaunākos sasniegumus kuŗniecībā, sāka pastāvīgi samazināt kuŗu ekspluatācijas izdevumus, kas galvenā kārtā paudās šādos virzienos: 1)atvietojot vecos, nemodernos un neoikonomiskos tvaikoņus ar jauniem, kuŗos kurināmā, kā galvenā ekspluatācijas izdevuma, patēriņš ievērojami samazināts; 2)pastiprinātā kārtā būvējot motorkuŗus; 3)samazinot kaŗa laikā stipri sakrūvētās kuŗu personāla algas; 4)paplašinot kuŗu speciālizāciju atsevišķu krāvu pārvadāšanai; 5)modernizējot vecākos kuŗus, panākot viņos kurināmā un smērvielu samazināšanu un kuŗu ātruma palielināšanu.

Kā energiskākie minētā darbībā minami vācu kuŗu īpašnieki, kas ar valsts bagātīgiem naudas pabalstiem jaunu kuŗu būvei samērā īsā laikā kļuva pie jaunākās un modernākās jūŗas tirdzniecības flotes visā pasaulē, kā tas redzams no sekošās pēc Lloyd's Register of Shipping datiem sastādītās tabeles: (skat.tabeli 38 lp.):

Vadoties no jaunāko laiku tirdzniecības prasībām paātrināt pa jūŗas ceļiem norisinošos preču un pasaŗieŗu kustību, Dr. Svens Helanders pasaules tonnāŗu iedala kvalitatīvā un nekvalitatīvā. Zem kvalitatīvās tonnāŗas viņš saprot jaunāko un modernāko tonnāŗu, kuŗas kuŗiem jābūt:

Tvaikoņu un motorkuģu, lielāku par 100 brutto tonnām, vecums 1929.g.^{x)}

Valsts	Tonnāža miljonos brutto tn.	Procentos no atsevišķas valsts kuģu kopējās tonnāžas			
		Līdz 10 gadiem	10-20 g.	20-25g.	25 g.un vecāki
Vācija	4,06	63,6	15,2	8,6	12,6
Holande	2,93	53,3	32,7	9,0	5,0
Norvegija	3,22	49,4	29,5	7,9	13,2
Dānija	1,03	49,2	25,9	7,5	17,4
Anglija un Irija ...	20,05	47,8	35,4	8,4	8,4
Francija	3,30	43,2	32,0	11,5	13,3
Anglijas kolonijas..	2,79	38,5	28,8	11,8	20,9
Itālija	3,21	38,1	22,2	10,6	29,1
Z.A.Sev.v.(jūras kuģi)	11,04	37,8	52,6	3,5	6,1
Zviedrija	1,48	36,0	21,7	11,9	30,4
Beļģija	0,52	32,6	37,0	13,4	17,0
Spānija	1,14	32,3	20,8	5,6	41,3
Japāna	4,18	29,8	39,8	8,3	22,1
Neminētās valstis...	3,73	22,8	21,8	15,8	39,6
Z.A,S.v.(ezeru kuģi)	2,45	14,8	20,6	37,8	26,8
Grieķija	1,27	6,1	20,2	24,6	49,1

- 1) ne vecākiem par 25 gadiem,
- 2) ar vismaz 12 jūras jūdžu ātrumu,
- 3) vismaz 5000 brutto reg.tonnām tilpības.

Izejot no šāda redzes stāvokļa S.Helanders atrod sekošu kvalitatīvās tonnāžas lielumu un sadalījumu starp valstīm 1914. un 1926.g.^{xx)} (skat. tabeli 39 lp.).

x)
Tabele rāda, ka ar jauniem kuģiem visbagātākai Vācijai seko Holande, Norvegija, Dānija un Anglija, bet pie valstīm ar vecāko tonnāžu pieskaitāmas Spānija, Grieķija un arī Latvija.

xx) Schifffahrt Jahrbuch 1928, 93.lp.

Uz 1.jūliju 1914.g.

Valsts	Brutto tonnāža tukstošos br.tn.	Kvalitatīvā tonnāža		
		Tukstošos brutto reg.ton.	Procentos no savas valsts tonnāžas	Procentos no vispasauls tonnāžas
Lielbritānija ...	19.257	5.296	27,50	56,38
Vācija	5.429	1.534	28,26	16,35
Francija	2.319	555	23,93	5,91
Z.A.Savien.valstis	5.323	469	8,81	5,00
Holande	1.496	443	29,61	4,72
Japāna	1.708	338	19,79	3,60
Itālija	1.668	223	13,36	2,38
Austrija-Ungarija	1.056	173	16,38	1,84
Krievija	1.054	110	10,44	1,17
Beļģija	352	89	25,29	0,95
Dānija	820	67	8,17	0,71
Spānija	899	63	7,07	0,67
Norvegija	2.505	11	0,44	0,12
Zviedrija	1.118	-	-	-
Pārējās valstis..	4.053	24	0,59	0,26
Pavisam kopā...	49.090	9.394	19,14	

Uz 1.jūliju 1926.g.

Valsts	Brutto tonnāža		Kvalitatīvā tonnāža		
	Tukstošos brutto reg.ton.	Procentos no vispasauls tonnāžas	Tukstošos brutto reg.ton.	Procentos no savas valsts tonnāžas	Procentos no vispasauls tonnāžas
Lielbritānija ...	19.400	29,95	7.194	37,08	56,34
Vācija	3.111	4,80	745	23,95	5,83
Francija	3.491	5,39	791	22,66	6,19
Z.A.Savien.valstis	14.798	22,84	1.268	8,57	9,93
Holande	2.565	3,96	1.004	39,14	7,86
Japāna	3.968	6,13	654	16,48	5,12
Itālija	3.241	5,00	578	17,83	4,53
Austrija-Ungarija	-	-	-	-	-
Krievija	323	0,50	-	-	-
Beļģija	507	0,78	34	6,71	0,27
Dānija	1.081	1,67	136	12,58	1,07
Spānija	1.163	1,80	86	7,40	0,67
Norvegija	2.842	4,39	99	3,48	0,78
Zviedrija	1.338	2,07	56	4,19	0,44
Pārējās valstis..	4.918	7,59	125	2,54	0,98
Pavisam kopā...	64.784	12,77	12.771	19,71	

Pievēstais pārskats rāda, ka kvalitatīvās tonnāžas ziņā 1926.g. pirmo vietu pasaulē ieņēma Holande, kurai sekoja Lielbritānija un Vācija. Izejot no kvalitatīvās tonnāžas absolūtiem skaitļiem, gan pirmo vietu ieņēma Lielbritānija, kurai vienai pašai piederēja 56,34% no vispasaules kvalitatīvās tonnāžas, kaut gan no vispasaules tonnāžas tai piederēja tikai 29,95%.

Salīdzinājumā ar 1914.g.stipri palielinājušas savu kvalitatīvo tonnāžu Skandināvijas valstis.

Jaunu posmu pasaules kuģniecībā ienesuši motorkuģi. Vēl 1914.gada jūlijā visu lietošanā esošo motorkuģu tonnāža nepārsniedza ceturtdaļu miljona brutto tonnas, 1919.gadā - 0,75 milj. tonnas, bet jau 10 gadus vēlāk, 1929.gadā, pasaules flotē skaitījās 2069 motorkuģi ar 6,3 milj.brutto reg.tonnām jeb 9,3% no vispasaules tonnāžas. Uz 1930.gada 1.aprili ^{x)} būvē atradās 1,93 milj.brutto tonnas motorkuģu un tikai 1,31 milj.brutto tonnas tvaikoju; citiem vārdiem sakot - motorkuģu būve jau krietni pārspējusi tvaikoju būvi. Tik liels motorkuģu būves progress izskaidrojas ar viņu lielām priekšrocībām salīdzinot ar tvaikojiem. Pie priekšrocībām pieder: kurināmā (naftas) patēriņš motorkuģim līdzinās tikai apm.25-30% no akmeņogļu, vai 45-50% no naftas svara, ko izlieto ar akmeņoglēm vai naftu apkurināms tvaikonis. Pie līdzīga lieluma un ātruma kuģiem motorkuģa kravas spēja ir par 5 - 15% augstāka par tvaikoja kravas spēju smagām precēm, bet pie vieglām kravām pat vēl augstāka, jo motorkuģim atkrit smagie tvaika katli un kurināmā novietošanai vajadzīgas mazākas telpas.

x) Lloyd's Quarterly Returns.

Ievērojami samazinās mašīnu personāla skaits, jo atkrīt ogļu padēvēji un kurinātāji, bet par to gan motoru apkalpošanai vajadzīgi rūpīgāk sagatavoti mēchaniki, mašīnisti un smērētāji.

Negatīvām īpašībām jāpieskaita motorkugu augstāka cena (līdz 20%) un pirmā laikā arī zināmas grūtības dabūt pietiekoši kvalificētus motor-mēchanikus.

Motorkugu sadalījumu starp valstīm rāda šāda pēc Lloyd's Register of Shipping aprēķināta tabele:

Motorkugu sadalījums starp valstīm.

Nr. pēc kārtas	Valsts	Motorkugi 1929.g.		Motorkugu tonnāžas % 1924.g.
		brutto tonnāža miljonos tonnu	tonnāžas % no savas valsts flotes.	
1	Lielbritānija un Irija	1,906	9,5	2,7
2	Norvegija	0,953	29,5	7,7
3	Vācija	0,543	13,3	3,8
4	Z.A.S.v.(jūras kugi)..	0,510	4,3	1,4
5	Itālija	0,454	13,8	2,6
6	Zviedrija	0,392	26,0	15,6
7	Holande	0,368	12,5	2,7
8	Dānija	0,294	27,7	16,2
9	Japāna	0,207	5,0	0,2
10	Lielbritānijas kolonijas	0,178	6,0	0,6
11	Spānija	0,067	5,8	1,4
12	Francija	0,062	1,8	0,7
13	Brazīlija	0,050	9,1	1,4
14	Beļģija	0,038	7,2	1,3
15	Pārējās neminētās valstis	0,321	4,5	
K o p ā...		6,343		

Tirdzniecības flotes sadalījums pēc dzinēja ^{x)}

Dzinēja veids	1914	1924	1925	1926	1927	1929
Vēja spēks (buņu kugi)	8,06%	3,92%	3,5%	3,26%	2,95%	2,45%
Iekšdegu dzinēji	0,45	3,09	4,20	5,39	6,12	9,74
Ar naftu (katlos).....	2,65	26,79	27,54	28,16	28,35	28,58
Ar akmeņoglēm.....	88,84	66,20	64,76	63,19	62,58	59,23
K o p ā..	100	100	100	100	100	100

Tabele par tirdzniecības flotes sadalījumu pēc dzinēja rāda, ka akmeņogļu kurināmā vietu tvaikos vienmēr vairāk sāņemta nafta. Vēja kā dzinējspēka izmantošana iet stipri mazumā, bet strauji aug iekšdegu pielietošana kugniecībā.

KUGNIECĪBAS POLĪTIKA UN SUBVENCIJAS.

Ar kugniecības politiku saprotam visus tos valsts soļus, kādus viņa spēš nolūkā panākt nacionālās kugniecības attīstību noteiktā virzienā. Viņa sadalās: 1) kugniecības aizsardzībā jeb protekcionisma (pasīvā) kugniecības politikā un 2) kugniecības palīdzībā jeb aktīvā kugniecības politikā. Augstākais politikas veids ir valsts kugniecība.

Kugniecības aizsardzības veidi ir dažādi, atkarībā no tam, vai nacionālā kugniecība atrodas vēl tikai savas attīstības sākuma posmā, jeb vai tā ir pietiekoši stipra, un sacensība ar ārvalstu tirdzniecības flotēm norisinās svešos ūdeņos. Galvenais aizsardzības veids pastāv noliegumā ārvalstu kugļiem nodarboties ar iek-

x/

Г.В. Михайловский, Морской транспорт, 614.1р.

šējo ūdeņu un piekrastes (kabotāžas) kugošanu. Lai atceramies slaveno Kromvella 1651.gadā izdoto "Navigācijas aktu"; tikai ar tā atcelšanu Lielbritānija pieļāva brīvu kugošanu visu tautību kugiem. Tagad, sakarā ar vispārējo kugniecības krīzi, Lielbritānijas prese nopietni cilā jautājumu par piekrastes kugošanas no - liegšanu svešu valstu kugiem, kā tas pastāv Ziemeļ-Amerikas Sa - vienotās valstīs, Francijā, Krievijā, Spānijā, Portugālē, Beļģi - jā, Baltijas valstīs un kopš 1910.g. arī Japānā. Holandē un Skan - dināvijas valstīs piekrastes kugošana ārvalstu kugiem nav aizlieg - ta; tikai gan Norveģija un Zviedrija savstarpēji izslēdz viena otru, bet Dānija prasa reciprotāti. Jāsaka gan, ka visas beidza - mās valstīs savas bagātās tonnāžas dēļ piekrastes kugošanu fakti - ski pašas izmanto.

Lai veicinātu kugu būvniecību savā valstī, agrāk daudzas valstis pilnīgi noliedza ārvalstīs būvēto kugu ieviešanu savas valsts kugu reģistrī, t.i. aizliedza viņiem braukt zeme savas valsts karoga. Vēl citas valstis aplika ārzemēs pirktos kugus ar augstu ievēdmuitu. Beidzamos gadu desmitos šie apstākļi gro - zījušies. Lielbritānija jau no 1850.g.pieturas pie "Free Ship Policy". Vēlāk viņai sekoja citas ievērojamākās jūras valstis, bet ar vispārējo izņēmumu, ka ārvalstīs būvētie kugi nav subsi - dējami. Francija pat izsniedz būvprēmijas par Francijā ārzemie - kiem būvētiem kugiem. Tikai Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis jau samērā agri noteica, ka reģistrī uzņemami vienīgi Amerikā pēc nacionāliem būves noteikumiem būvētie kugi. 1914. gadā iz - dotais Ship Registry Act jau atļāva reģistrēt arī ārzemēs būvē - tos kugus.

Kuģniecības palīdzība (pabalstīšana) jeb aktivā kuģniecī -
 bas politika pēc sava rakstura atšķiras no kuģniecības aizsardzi -
 bas politikas. Viņa sastāv no tiešiem un netiešiem valsts mate -
 riāliem pabalstiem personām, kas nodarbojas ar kuģošanu vai kuģu
 būvi. Netiešie pabalsti izteicas atbrīvojumos no obligatoriskiem
 maksājumiem, bet tiešie pabalsti - subvencijās un prēmijās.

Kuģniecības pabalstu mērķis ir pacelt atsevišķu kuģu jeb
 uzņēmumu rentabilitāti, ko valsts dara, vai nu lai attīstītu na -
 cionālo kuģniecību, vai arī stratēģiskos, saimnieciskos vai poli -
 tiskos nolūkos. Katrai šo mērķu grupai atbilst sevišķs pabalstu
 veids.

Visvairāk izplatītais mērķis, kuģu pabalsta ar subvencijām,
 ir kārtējas kuģu satiksmes nodibināšana starp noteiktām ostām vai
 vietām, panākot šīs kuģu satiksmes lielāku ātrumu un intensīvitā -
 ti, kam vietējie apstākļi paši par sevi vēl nedod pietiekošu da -
 bīgu pamatu. Blakus tam valstij var būt nolūks izmantot tirdznie -
 cības kuģus kara vajadzībām; beidzamā gadījumā kā subvenciju ekvi -
 valentu valsts prasa, lai subvencijas saņemošie kuģi būtu noteik -
 tas kvalitātes un ar pienācīgu ātrumu. Piejūras valstīs, kuģās
 kuģniecība vāji attīstīta, izsniedz subvencijas pat ārvalstu rē -
 derejām, kas tad apņemas uzturēt kārtēju kuģu satiksmi starp šīs
 valsts un ārzemju ostām. Ļoti izplatītas ir subvencijas ātrskrē -
 jējiem pasta kuģiem.

Kuģu būves veicināšanas nolūkā plaši sastopamas kuģu būv -
 prēmijas, ko aprēķina no kuģa tilpības vai arī no mašīnspējas.
 Daudzos gadījumos kuģu būvei izsniedz ilggadīgus bezprocentīgus
 vai zemu procentu valsts aizdevumus.

Netiešie kugniecības pabalsti izteicas: 1) atbrīvojot kugu būvniecībā izlietojamos būvmateriālus no ievedmuitas, 2) piešķirot izņēmuma dzelzceļtarifus caur atsevišķām ostām ejošām importa, eksporta un tranzita precēm, 3) atbrīvojot kugus pilnos apmēros vai pa daļai no ostu un kanālu nodokļiem, 4) piešķirot citāda veida atvieglojumus un priekšrocības.

Lielbritānija, Beļģija, Vācija un Holande atbrīvo no ievedmuitas kugu būvmateriālus. Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis attiecīgus noteikumus bieži maina. Itālija, Spānija un Francija aizsarga ar muitām savu dzelzrūpniecību, bet par to valsts kompensē kugu būvniecību prēmiju veidā. Pasaulē kaņģ gan šajos noteikumos ienesis dažas pārmaiņas.

Izņēmuma dzelzceļtarifi precēm, ko sūta caur ostām, pazīstami Vācijā, Francijā, Zviedrijā, Dānijā, Beļģijā, Holandē, Spānijā, Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstīs.

Kugu atbrīvošana no ostu un kanālu nodokļiem parasti izteicas šo nodokļu atmaksas veidā (Beļģijā, Dānijā). Krievijā 1879.-1906.gados atmaksāja kugiem Sueca kanāla nodevas. To pašu darīja Austrija Lloyd'a sabiedrības kugiem. Arī Zviedrija atmaksāja Sueca kanāla nodevas Zviedru-Ritāzijas sabiedrības kugiem 1915.gadā 60%, 1916.g. - 55% un 1917.g. - 50%.

Austro-Ungārija atbrīvoja tērauda okeana kugu īpašniekus no ienākuma un mantojuma nodokļiem. Līdzīgus atbrīvojumus pazīst Ņujorka, Alabama un Vašingtona.

Bezprocentīgus un zemu procentu ilggadīgus aizdevumus rēderejām kugu būvei izsniedza Anglija, Zviedrija, Krievija, Austrija, Beļģija un Francija. Šos aizdevumus pa lielākai daļai iz -

sniedza tikai tādu kugu būvei, kuŗi vēlāk izpildīja zināmus uzdevumus (pasta, preču-pasažieŗu u.c.kugi).

Subvencijas ārzemju kugniecības sabiedrībām par kugu satiksmes uzturēšanu maksāja pirms pasaules kaŗa: Itālija sabiedrībai "Nederlandsch St.Paketvaart Maats" par Dženovas-Holandēs-Rīt-Indijas līniju; ^{Bulgarija} Beļģija - vairākām kugniecības sabiedrībām par viņu kugu piestāšanos Burgas un Varnas ostās; Brazīlija 4 itāliešu kugniecības sabiedrībām; tādas pat subvencijas maksāja Čīle, Meksika un Jaun-Zelānde.

Francija ir klasiska kugniecības prēmiju valsts. Prēmiju politiku viņa iesāka jau 17.gadusimtenī. Agrāk bija prēmijas par kugu braucieniem (noteiktā laikā bija jānobrauc noteikts jūŗas jūdžu skaits), vēlāk arī kugu būves prēmijas. Pasaules kaŗa laikā braucienu prēmijas atcēla, tomēr kugu būvju prēmijas palika. Japāna, Itālija, Austro-Ungārija un Spānija pārņēma franču būvprēmiju principus.

Jūŗas kugniecības politikas augstākais veids ir valsts uzstāšanās privātrēdera lomā. Šādu uzņēmumu paraugi ir: agr. Krievijas brīvprātīgā flote, Rumanijas valsts flote, Latvijas valsts kugu pārvalde, The Canadian Government Merchant Marine, The Australian Commonwealth Merchant Fleet, U.S.Shipping Board u.c.

Cik lielu nozīmi nacionālās jūŗas tirdzniecības kugniecības attīstībai piešķīŗušas ārvalstis, redzam no šādiem spilgtākiem subvenciju un prēmiju piemēriem:^{x)}

x) Sal.: 1) Dr.Sven Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, 1928, III.Kapitel, 2) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 1926, VII.Band, 355.lp.

Vācijā 1886.g. kugn.sab. "Norddeutscher Lloyd" saņēma uz 15 gadiem ikgadēju 4,4 milj.M. subvenciju Rīt-Āzijas un Austrālijas satiksmes kugu līniju uzturēšanai, pieskaitot te blakus līniju Trieste-Aleksandrija. Pabalstāmos kugus vajadzēja būvēt Vācijā. 1914.gadā subvencijas summu samazināja no 6,09 milj.M. uz 3,045 milj.M. Vācu Rīt-Afrikas līnija saņēma 1890.g. ikgadēju subvenciju 900.000.--M. par 13 braucieniem Hamburg-Delagoa-Bai, 2 braucieniem Sansibar-Lamu un Sansibar-Inkambane. 1900.gadā šo līgumu paplašināja un atjaunoja, pieprasot kugu ātrumu palielināšanu; subvencijas summu paaugstināja uz 1.350.000.--M.

Lielbritānija 1903.gadā izsniedza kug.sab."Cunard Line" 3,6 milj.£ lielu aizdevumu par 2,75% gadā uz 20 gadiem pasažieru tvaikkoņu "Mauretania" un "Lusitania" būvei. Pirmo valsts subvenciju £29.600.--. gadā izsniedza 1837.g.kugn.sab."Peninsular and Oriental St.Nav.Company" par iknedēļas kugu satiksmes uzturēšanu starp Angliju-Portugāli-Spāniju. Vēlāk šai subvencijai nāca klāt citas, un 1912/13.g. minētā sabiedrība jau saņēma £305.000.--. lielu subvenciju. Ar "Royal Mail Steam Packet Co." 1868.g.noslēgtais līgums garantēja šai sabiedrībai 8% peļņas gadā, bet 1911.g. slēgtais līgums paredzēja subvenciju £62.900.--. gadā.

No Lielbritānijas 1912/13.g.izmaksātām subvencijām 66% pienācas uz pasta, 31% uz admirālitātes un 3% uz koloniju subvencijām (Netto summa £475.500.--.).

Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis. Ar "Kollinn" kugniecības sabiedrību 1850.g.noslēgtais līgums par 20 braucienu izpildīšanu gadā ar pastu un pasažieriem no Ņujorkas uz Liverpuli paredzēja 385.000.-- dolaru lielu ikgadēju subvenciju. Vēlāk šo sum -

mu palielināja.

1867.g. kugn.sab. "Pac. Mail St.Co." par ik mēnešus uzturāmās līnijas San Francisko-Ķīna-Japāna caur Honolulu saņēma subvenciju 500.000.- gadā.

Francijā 1911.g.pasta kuģiem izsniedzamo pasta subvenciju kopsomma sasniedza 5.373.569.-

1881.-1893.g.	izmaksātas būvprēmijas	6.110.048.-	Ø
1893.-1901."	"	9.023.781.-	" un
1912.	"	3.649.981.-	"
1881.-1893."	braucienu prēmijas	17.577.078.-	"
1893.-1901."	"	20.125.270.-	"
1912.	"	1.773.690.-	"

Pasaules karš un tā sekas ienesa kugniecības politikā lielas pārgrāzības. Vislielākos jūras tirdzniecības flotes zaudējumus cieta Vācija, kuņai no pirskara 5,45 milj.brutto reg. tonnu lielās flotes pēc Versaļas miera līgumā paredzēto kugu izdošanas Sabiedrotiem vairs palika tikai 0,419 milj.brutto reg. tonnu liela flote.

Saskaņā ar 1921.g. 23.februārī starp Vācijas valdību un kugu īpašniekiem noslēgto līgumu (Reedereiabfindungsvertrag)^{x)} valsts nodeva kugu īpašnieku rīcībā tirdzniecības flotes atjaunošanai 12 miljardus papīra marku, no kuņām 90% bija jāizlieto kugu jaunbūvēm, bet 10% varēja izlietot ārzemju kugu iegūšanai. Papīra markas kurdam kritot minētā summa tika papildināta. 1914.g. tika nodibināts 50 milj. liels "jūras atjaunošanas fonds", no kuņa izsniedza Vācijā būvējamiem kuģiem aizdevumus līdz 50% no kuņa vērtības.

))

x) Prof.H.Wätjen, Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt nach dem Weltkriege, 1929, 20.lp.

Ziemeļ-Amerikas Savienoto valstu 1920.g. Merchant Marine

Act prasīja, lai pasta pārveidājošie kuģi būtu Amerikā būvēti. Daļu no iepērumiem, ja tos izlietoja jaunu kuģu būvei, atbrīvoja no ienākumu nodokļa. Kuģu būvei vajadzīgo būvmateriālu atbrīvošanu no ievēdmuitas atcēla, izņemot tos materiālus, kuģus izlietoja ārvalstu kuģiem. Subvencijas palika vienīgi pasta kuģiem. Nodibinājās spēcīga valsts tirdzniecības kuģu flote (United States Shipping Board), izvērsdamās par lielāko pasaules rēdereju. Valsts pate ļoti plašā mērogā uzņēmās tirdzniecības kuģu būvi. 1922. g. jūnijā "U.S. Shipping Board" piederēja 7.687.000 brutto reg. tonnas liela tirdzniecības flote.

Francija. Ar 1918. gadu valsts ieguva tirdzniecības kuģus, bet 1922. g. tos pārdeva privātiem. Subvencijas kuģniecībām palika, tikai pārveidotā veidā.

Izsniegtās subvencijas (miljonos frs.):^{x)}

	1914.g.	1925.g.	
		Origināl- skaitļos.	Pirmskaya pirkšanas spēja
Kuģniecības subvencijas vispār	51.184	85.050	18.900
no tām pasta subvencijas	32.684	82.300	18.289
Kuģu būvei	18.000	-	-

Kā kompensāciju par 8 stundu darba laika ieviešanu jūrniekiem, rēderejas caur Office National de Credit Maritime ik gadus saņēma 20 milj. franku.

x) Dr. Sven Helander, Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, 1928. 112.-113.lp.

Italiijā izsniegtās subvencijas (miljonos liru):^{x)}

	1913/14.g.	1925/26.g.	
		Origināl- skaitļos.	Pirmskaņa pirkšanas spēja
Tirdzniecības kuģniecībai ...	19,2	150,0	30,0
Iekšējo ūdeņu kuģniecībai ...	-	2,2	0,4
Kuģu būvei	6,2	33,9	6,8

No 1926.g. 1.janvāra subvenciju summa paaugstānāta uz 190 milj.lirtu. 1926.g. subvencijas saņēma 33 līniju rederejas piekra-
stes un koloniju braucienos.

Sevišķas prēmijas tiek izsniegtas par oikonomiskākām kuģu mašīnām un katliem, pārbūvēm, remontiem u.t.t., kādam nolūkam pa-
redzēts izdot laikā no 1926/27. - 1937/38.g. 171 milj.liru.

Zviedrijā nodibināts tā saucamais "rēdereju aizdevumu fonds",
no kuņa rēderi saņem par zemiem procentiem kuģniecības aizdevumus.

Japāna izsniegusi kuģniecības subvencijas 1913.gadā 11,52
milj.jenas, 1920.g. 5,83 milj.j., 1925.g. 7,28 milj.j. Galvenā kār-
tā tiek pabalstīta kuģu būve iekšzemē, līdz 51 gadu vecu kuģu iegū-
šana ārzemēs un ar ārzemēm kārtēju kuģu satiksmi uzturošās līnijas.

BALTIJAS KUĢNIECĪBA LĪDZ 13.GADUSIMTEŅA SĀKUMAM.

Senatnē kuģniecība nebija šķirta no tirdzniecības, un tad
bagātākie tirgotāji paši iegādāja kuģus savu preču pārvadāšanai
un apmaiņai. Ar šādiem tirgotājiem mūsu senči jau sen uzturēju-

x) Dr.Sven Helander, Die internationale Schiffahrtskrise und ihre
weltwirtschaftliche Bedeutung, 1928, 112.-113.lp.

ši dzīvus tirdzniecības sakarus. Baltijas jūra izskalojusi daudz dzintara, kas pievilcis austrumu, dienvidu un rietumu tirgotājus.

Pētnieki izsakās, ka jau foinīķiešu laikā ticis lietots tirdzniecības ceļš pa Dņestru, Samu, Vislu. Arī goti lietojuši šo ceļu braucieniem uz Bizantiju.

Grieķu vēsturnieks Herodots (5.g.s.pr.Kr.) raksta, ka tālos ziemeļos ietekot jūrā Eridanas upe, pie kuņas grīvas atrodot dzintaru. Pirmā laikā grieķi būs lietojuši uz Baltiju īsāko ceļu pa upēm, bet grieķu kolonijām izplatoties gar Vidusjūru viņi jau braukuši uz Baltijas jūru apkārt Eiropai. Tā grieķu kolonists un tirgotājs Pitejs Spānijā 4.gadusimtenī devies ar kuģi uz Baltijas jūru.^{x)} Viņš stāsta, ka jūra izmetot tur pavasaros dzintaru, kuņu iedzīvotāji lietojot malkas vietā, kvēpinot dieviem uz altāriem un pārdodot teitopiem.

Arī romieši pazinusi dzintarzemi. Jau 20.g.pr.Kr. Diodors no Sicīlijas uzzīmējis ceļu no Adrijas jūras uz Baltiju. Apmēram 60.g.pēc Kr. kāds ķeizars Nerona sūtis ieradies Baltijā, kur savācis lielu daudzumu dzintara. Vispār tirdzniecīskie sakari bijuši dzīvi, ko pierāda tas, ka 2.g.s.beigās romiešu ģeografs Ptolomejs, pēc dzimuma grieķis, uzzīmējis pirmo Baltijas jūras karti. Tikai nav zināms, vai tirdzniecības sakarus ar ziemeļniekiem uzturēja vienīgi svešnieki, jeb vai arī paši ziemeļnieki būs šinī laikā devušie pie svešniekiem.

5.gadusimtenī izbeidzas dienvidnieku satiksme ar ziemeļniekiem, un tālākas ziņas par mūsu senču tirdzniecību un kugniecību

^{x)} N.Ozoliņš, Baltijas kugniecība, 1894.g. 10.lp.

atrodam viņu kaimiņu vēsturēs, galvenā kārtā pie normaņiem-vikingiem. Vikingi, ko krievi sauca par vařagiem, uzturēja dzīvu satiksmi starp Baltijas un Melno jūru. Braukdami kalpot Bizantijas ķeizaram, viņi pārņēma lielo austrumu ūdensceļu no Gotzemes uz Konstantinopoli (9. un 10. g. s.). Domā, ka vikingiem kā laimes meklētāji būšot pievienojušies arī daudzi Baltijas iedzīvotāji.

Par vikingu braucieniem pa Daugavu liecina daudzi rūnu akmēņi. Tā vēsturnieks A. Švabe savā "Latvju kultūras vēsturē" 54.-55. lpp. sniedz šādus piemērus: "Kāds zviedru rūnu akmens 11. g. s. pirmā pusē stāsta par virsnieka Freigeira ceļojumu uz Grieķiju kopā ar diviem brāļiem. Atpakaļ braucot viņi izlaupīja Vidzemi un krita cīņās uz Sāmsalas. Starp viņa kara draugiem bija vīri no visām Zviedrijas malām un pat no Dānijas. Melarezera salā celts piemīņas stabs no Zirīdas savam vīram Sveinam par godu, kuŗš"bieši ar vērtīgiem kuģiem zēģelēja ap Kolkasragu uz Zemgali".

Arī kronikās un teikās atrodam ziņas par ziemeļnieku kuģniecību. Vāciem ienākot Baltijā, kā spēcīgākie jūrnieki tiek minēti kurši, lībieši un igauņi. Kurši apdzīvoja jūrmalu no Klaipeņas līdz Kolkasragam, lībieši - no Kolkasraga līdz Salacei un igauņi - no Salaces līdz Mervai. Pēc lībiešu teikām, kas attiecināmas uz laiku priekš vācu ienākšanas, starp lībiešu jūrmalas iedzīvotājiem esot bijuši arī latvieši, tomēr uz jūras lībieši bijuši spēcīgāki par latviešiem. Lībiešiem piederējušas upju grīvas un viņi nelaiduši latviešus jūrā, ar to nākdami ar pēdējiem naidā, un bez tam gadījies, ka lībieši laupījuši svešus kuģus un izklieguši latviešus par vainīgiem, vai atkal laiduši latviešu zemē svešniekus kaut un laupīt.

Zemgalieši dzīvoja gar Lielupi un Daugavas kreiso krastu. Vāciešiem ienākot viņi visvairāk nodarbojās ar tirdzniecību un, jādomā, arī ar kugniecību. Zemgaliešu osta atradās tagadējās Slokas vietā.

Latviešu kugniecība galvenā kārtā aprobežojās ar upju kugošanu.

Islandes vēsturnieks Snorri Sturlusons ^{x)} savā darbā "Heimskringla" (1230.g.) uz veou dokumentu pamata apraksta kauju starp dāņu un zviedru karaļiem 740.g., kurā piedalījušies arī libieši, kurši un igauņi. Zviedrijas bagāto pilsētu Sigtunu nopostījuši un nodedzinājuši kurši un kareļu flote 1187.g.

Brēmenes Ādams stāsta, ka Kurzeme (pēc dažu domām Sāmsala) esot liela 8 dienas gara sala, kas esot bagāta ar zeltu un brangiem zirgiem, bet to apdzīvojot briesmīgi jūras laupītāji, no kuriem katrs bēgot.

12.gadusimtenī kurši kopā ar igauņiem ieņēma Elandes salu pie Zviedrijas un no te ierīkotām laupītāju nometnēm izdarīja biežus uzbrukumus Dānijas un Zviedrijas piekrastēm. Tikai pēc grūtām cīņām dāņu karalim Valdemāram I.1171.g.izdevās viņus sakaut un nodedzināt laupītāju nometnes. Neraugoties uz to, kurši kopā ar igauņiem arī turpmākos gados bieži uzbruka Zviedrijas un Dānijas piekrastēm, tā kā zviedri un dāņi savās baznīcās lūguši Dievu sargāt viņus no kuršiem, bada un mēra, jo kuršu jūras laupītāji zemi ļoti izpostījuši, no kam bieži cēlies bads un mēris. ^{xx)}

x) A.Švabes "Latvijas kultūras vēsture" 55.lp.

xx) A.Bandrevičs, Mūsu senču zvejnieku darbi uz jūras Indriķa kronikā un tautas dziesmās, "Zvejnieku Vēstneša" 1926.g. pielikums.

No sacītā redzams, ka mūsu senči daudzus gadusimtus bijuši pazīstami kā spēcīgi un drošsirdīgi jūrnieki, ar kuņiem nopietni rēķinājušās apkārtējās jūras tautas.

Drīz pēc vācu ienākšanas Baltijā vietējie jūrnieki bija spiesti pāriet no jūras laupīšanas uz aizsargāšanos. Redzot, ka iehācēji vāci cenšas iekarot viņu zemi un atņemt brīvību, mūsu senču jūrnieki sāka uzbrukt uz Rīgu nākošiem vācu kugiem un dažkārt guva labus panākumus. Tā Indriķa kronikā lasām, ka 1210.gadā^{x)} kuršu kuģi uzbrukuši vācu flotei pie Kolkasraga un to iznīcinājuši. Šo panākumu pamudināti viņi kopā ar citiem jūrniekiem 1215.g. uzbrukuši Rīgai no jūras. Kuģu esot bijis tik daudz, ka Daugava un jūra bijusi pārklāta kā ar mākoņiem. Tomēr šis uzbrukums nav izdevies, jo daļa pie Daugavas dzīvojošiem lībiešu un latviešu palīdzējuši vāciem aizsargāt Rīgu.

Lai mazinātu vietējo iedzīvotāju jūras spēkus, vāci pūlējās vispirms ieņemt jūrmalu. Kad tas viņiem bija izdevies un ieņemtās pie upju grīvām atrodošās ostas, ar to bija izšķirts vietējās kuģniecības liktenis. Nākamajos gadu desmitos vēsture gan vēl min atsevišķas jūras kaujas starp vācu un vietējiem kugiem, tomēr tām jau ir samērā niecīga nozīme. Kurši beidza pretoties 1267.gadā, bet pēdējo igauņu sacelšanos min 1343.gadā. Zaudējot savu patstāvību, vietējiem iedzīvotājiem tika atņemta katra iespēja turpināt savu kuģniecību. Ar to nobeidzas mūsu senču kuģniecības pirmais posms.

x)

Indriķa kronika, XIV.un XIX.d.

Indriķa kronikā nav nekas minēts par mūsu senču kuģu lielumu. Jādodomā, ka viņu kuģi nebūs daudz atšķirušies no vikingu kuģiem, kuģu caurmēra garumu var rēķināt uz 50-80 pēdām. Latviešu Indriķis piemin pāris vietās, ka uz vienā igauņu laupītāju kuģa atradušies 30 vīri, neieskaitot gūstekņus un laupījumu, t.i. līdzīgi vikingu kuģiem.

Ka kuģi bijuši prāvi, to liecina arī sekošā tautas dziesma:

Trīs gad' s laivu kaldināju,
Daugaviņas malīnā.
Kad iekāpu laiviņā,
Vāczemē nolīgoju.

"Trīs gad' s laivu kaldināju" jāsaprot tā, ka pirmā ziemā būvkokus piegādāja laivas būvvieta, vasarā tos izžāvēja, nākamā vasarā būvēja un trešā vasarā nobeidza kuģa uztākelēšanu, kā to praktizēja arī jaunākos laikos. Mazos kuģus turpretim būvēja vienā vasarā.

Tautas dziesmās viscaur tiek lietots tikai apzīmējums laiva, bet ne kuģis. Vēl tagad vecie māņticīgie Dundagas jūrnalnieki izvairās lietot vārdu "kuģis". Nosaukums "kuģis", kā tas jau agrāk bija atzīmēts, pārņemts tikai vēlākos laikos, kā domājams, no Hanzas kuģu nosaukuma "Kogge". Tautas dziesmās bez laivas apzīmējuma vēl sastopam dzīvnieku un putnu vārdus, kā "melnā cūka", "sirna cūka", "balta aita", "melnais vērsis", "baltais gailītis" u.c. Tā, piemēram:

Melnais vērsis baltiem ragiem
Brien pa jūru baurodams:
Rīgas kungi pretī nāca
Siekim naudu mērīdami.

Te domāts melns kuģis baltiem mastiem, kurš miglas laikā lieto -

jis signālu taures.

Kugus būvēja no ozola, oša, ābeles koka. Sevišķi iecienīti bija vieglie oša koka kugi, kurus uzbrukumos bija viegli vadīt, kā arī viegli uzvilkt krastā. Bučas auda no liniem, kā ~~to~~ redzam no šādām tautas dziesmām:

Teci mana ošu laiva,
Simtu jūdžu dienīnā.
Es tev došu roņa taukus,
Smalku linu zēgelīti.
(L.D.30880)

Ozolīpa laivu taisu,
Abi gali apzeltīti,
Ne jūrā neiegāju,
Kad atspīda Vāczemē.
(L.D.30869)

Tēvs man taisa oša laivu,
Likus kokus ēvelē;
Māte auda zēgelīti,
Linu šķiesnas lasīdama.
(L.D.1928.g.1543)

Taisu, taisu ābel's laivu,
Abi gali apzeltīti,
Lieku baltu zēgelīti,
Braucu pāri jūriņai.
(L.D.30867)

No beidzamās tautas dziesmas redzam, ka līdzīgi vikingu kugiem, arī mūsu senču kugu abi gali bijuši izgreznoti dažādām figurām, visvairāk ar iemīļoto mājas dzīvnieku attēliem.

Būtu nepareizi domāt, itkā mūsu senči nodarbojušies tikai kā jūras laupītāji. Te atkal mums nāk palīgā bagāts tautas dziesmu krājums, no kurām redzams, ka senči plašos apmēros nodarbojušies ar jūras tirdzniecību. Raksturīgākās tautas dziesmas saka sekošo:

Jūrā gāju, jūrā bridu,
Jūra manim daudz vajaga.
Vajag miežu, vajag rudzu,
Vajag sīku sidrabīna.
(L.D.30916)

Viegli tek man laiviņa
Caunu ādu piepildīta;
Pretim nāca Rīgas kungi,
Siekim naudu mērīdami.
(L.D.30890)

Ziņas par mūsu senčiem piederējušo kugu skaitu ir visai trūcīgas. Atrodam tikai norādījumu, ka 1211.g.kaujā pie Kaupo pils igauņi pametuši vāciem par laupījumu 300 kugus,^{x)} mazās lai-

^{x)} N.Ozoliņš, Baltijas kugniecība, 24.lp.

viņas neskaitot. No tam var spriest, ka visas flotes sastāvs ir bijis itin prāvs.

BALTIJAS KUĢNIECĪBA NO 13.LĪDZ 19.GADUSIMTEŅA SĀKUMAM.

Otrais Baltijas kuģniecības posms, no 13.līdz 19.gadusim - teņa sākumam, sakrīt ar vācu varas laikmetu. Šinī, apmēram 600 gadu ilgā laikmetā gandrīz nevaram runāt par Baltijas zemnieku kuģniecību. Paši iekarotāji bruņinieki ar kuģniecību nenodarbo - jās, bet zemniekiem šī iespēja bija ņemta. Kā izņēmums minams Kurzemes hercogs Jēkabs 17.gadusimtenī, kad Kurzemes kuģniecība un kuģu būvniecība īsā laikā sasniedza ziedošu stāvokli. Citādi gandrīz vai vienīgie kuģotāji bija ostu pilsētās dzīvojošie vācu tirgotāji.

Rīgu dibinājis 1201.g. vācu tirgotāji ar garīdznieku palī - dzību. Tirgotāju mērķis bija padarīt Rīgu par svarīgu tirdzniecī - bas centru, un jāatzīst, ka tas viņiem arī izdevās. Pirmā laikā Rīgas tirgotājiem savu kuģu nebija, bet jūras tirdzniecības vaja - dzības apkalpoja Brēmenes kuģi. Par rīdzinieku kuģiem pirmo rei - zi dzirdam Rīgas-Smoļenskas 1229.g.tirdzniecības līgumā.^{x)} Tomēr viņu kuģu skaits nevarēja būt liels, jo vēl turpmākos gados re - dzam rīdziniekus dodoties karā uz lībiešu un igauņu jūrmalām ar vācu un pat zviedru kuģiem, bet visvairāk viņi šādus karus izda - ra ziemā pa ledu. Vēl 1345.gadā rīdzinieki devušies pa ledu uz Sāmsalu apspiest igauņu sacelšanos. 1398.g.rīdziniekus redzam

^{x)} A. Švabe, Latvju kultūras vēsture, 74.lp.

sūtot savu kugi ar 100 cilvēkiem pret jūras laupītājiem.

Jau vairāk dzīvības Baltijas kugniecībā novērojam 16. un 17. g.s., kas stāv ciešā sakarā ar vispārējo kugniecības uzplaukšanu Ziemeļ-Rietum-Eiropā, kad kugniecībā rosīgi darbojās holandieši un zviedri. Agrākais Rīgas pilsētas tirdzniecības monopols sāka zust sakarā ar Kurzemes hercogistes nodibināšanu 1561.g. un patstāvīgas tirdzniecības izveidošanos Kurzemē. Kurzemē nodibinājušās Liepājas un Ventspils ostas sāka atvilkt ievērojamu daļu no agrākās Rīgas tirdzniecības, kas jo jūtami paudās hercoga Jēkaba laikā. Kurzemes hercogi pēc iespējas centās apsargāt un veicināt savu tirdzniecību, kas viņiem arī izdevās, ņemot no precēm zemākus nodokļus un muitu nekā Rīgā. Attīstoties lieltirdzniecībai radās arī vajadzība pēc kugiem. Ziņas par tā laika kugniecību ir visai trūcīgas, tomēr no daudzajiem rīdzinieku sūdzību rakstiem var spriest, ka jau pirms hercoga Jēkaba Kurzemei bijusi sava kugniecība. Tā Jēkaba tēvocim Frīdriham (1587.-1642.) piederējuši vairāki tirdzniecības un pāris kaŗa kugi, arī vietējiem bagātākiem tirgotājiem bijuši savi preču kugi, kas braukuši uz Holandi, Franciju un Spāniju. Galvenās ostas bijušas Liepāja, Ventspils un Saka, bet mazākas ostas bijušas Palangā, Irbē un Rojā. Beidzamās vairāk lietojušas maižnieku piekrastes braucēju laivas lauksaimniecības produktu nogādāšanai uz ostu pilsētām. Piekrastes braucēju laivas apkalpojuši dzimtsļaudis.

No 1642. līdz 1681.g. Kurzemē valdīja apdāvinātais un labi izglītots hercogs Jēkabs. Viņš dzimis 1610.g., beidzis Leipciņas universitāti, kurā ievēlēts par goda rektoru. Pirms valdīšanas uzsākšanas daudz ceļojis un interesējies par svešvalstu saim-

nieciskām nozarēm, sevišķi par ārējo tirdzniecību, kuģniecību un koloniju politiku. Tūlīt pēc atgriešanās Kurzemē no ārzemju ceļojuma, viņš uzsāka piemērot darbā savus ārzemēs iegūtos pieredzes un ieteikumus. Kā vienu no tuvākiem uzdevumiem Kurzemes labklājības paaugstināšanai Jēkabs uzskatīja pārvērst līdzšinējo pasīvo tirdzniecības politiku aktīvā. Sākot ar 16.g.s. vidu Holandes kuģi vienmēr vairāk sāka iesaistīties Baltijas jūras tirdzniecībā, un jau 16.g.s. beigās gandrīz visa vietējā kuģniecība un jūras tirdzniecība bija koncentrēta holandiešu rokās. Cik lielā atkarībā bija Kurzemes kuģniecība, rāda tas (Sundzollisten), ka no 1562. līdz 1642.g. ^{x)} no Kurzemes caur Zundu izbrauca 2279 kuģi, no kuriem 2047 bija Holandes kuģi. Kurzemes kuģi tanī laikā nespēlēja gandrīz nekādu lomu. Lai tādu nevēlamu parādību novērstu, hercogs Jēkabs energiski stājās pie kuģu būves, ierīkojot lielas tirdzniecības un kuģu būvētavas Ventspilī, kuģu tuvumā atradās milzīgi, vēl neizmantoti meži. Jau Jēkabam esot par tronmantinieku, viņš licis Ventspilī uzbūvēt un izpost 4 kuģus, bet viņam kļūstot par Kurzemes hercogu, Jēkabs Ventspils kuģu būvētavas ievērojami paplašināja. Kuģu būve un kuģu municijas un ieroču izgatavošana prasīja atvērt lielāku skaitu rūpniecības uzņēmumu. Ventspilī pie kuģu būvētavas darbojās liela kalēju darbnīca, naglu kaltuve, āreijātava un koku zāģētava. Kuģu būvētavās vajadzīgos koku materiālus galvenā kārtā piegādāja uz Ventas un Abavas krastiem ierīkotās koku zāģētavas. Darvu tecināja Augš- un Lejas Bārtavā, Rucavā, Grobiņā, Skrundā, Kuldīgā

x) Walter Hekert, Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus, 147.lp.

u.c. Buŗu audeklu izgatavoja Skrundā un vēlāk vēl arī Vecsaulē un Vircavā. Virvju fabrikā atradās Zūrā, pulveŗa fabrikas Skrundā un Kandavā, ieroŗu fabrika Skrundā, lielgabalu fabrika netālu no Sakas. Naglas galvenā kārtā izgatavoja Baldonē, kugu enkuŗus Ēdolē un Baldonē. Lodes un granatas izgatavoja daudzos dzelzs un kapa para rūpniecības uzņēmos. 1650.g.ierīkoja lielu dzelzs āmuru Baldonē un drīz pēc tam arī Ēdolē, Meŗamuiŗā un Engurē (1679.) . Dzelzi gatavoja no vietējās purvu rūdas, kuŗas pārstrādāšanai tēraudā bija ierīkots dzelzāmurs Jelgavā. Tā kā no purva rūdas raŗotā dzelzs bija trausla, tad to vairāk izlietoja loŗu un granatu lieŗšanai un mājas piederumu izgatavoŗšanai. Papildus tika ievesta dzelzs rūda no Zviedrijas un pārstrādāta Kurzemes dzelzs āmuros.

Technisko darbu izpildīŗšana bija iespējama vienīgi ievēdot ārzemju speciālistus. Pie kugu darbiem galvenā kārtā strādāja holandieŗi un lībeķieŗi, bet mazākā skaitā arī norveģi un dāņi. Amatnieki bieŗi mainījās. Dzelzs rūpniecības uzņēmos pirmā laikā vairāk bija vāci, bet pēc 1661.g. tikai zviedri. Ar laiku blakus ārzemniekiem sāka kā amatnieki darboties arī latvieŗi, tomēr pēdējiem maksāja zemākas algas.

No 1639. līdz 1682.g. hercogs Jēkabs uzbūvēja 44 kaŗa kugus, kuŗu apbruoŗšanai bija vajadzīgi 1414 lielgabali (20 līdz 72 lielgabali uz kuga), un 60 lielākus un 19 mazākus tirdzniecības kugus. Visi ŗie 123 būvētie kugi gan nekad vienā laikā nestrādāja hercoga Jēkaba floti,^{x)} kā to daŗi nepareizi apgalvo. No

x) Walter Eckert, Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus, 1927, 149.lp.

būvēto kugu kopskaita jāatvelk citām valstīm būvētie kuģi, 40 - un 50-tos gados franču, spāniešu, holandiešu un angļu atņemtie, tāpat bojā gājušie kuģi.

Kugu būve hercogam Jēkabam bija ienesīgs ieņēmumu avots. Līdz Kārļa I.nāvei Jēkabs pārdeva Anglijai 6 kaŗa kugus. Arī Francija nopirka vairākus kaŗa kugus.

Jau 1646.g.hercogs Jēkabs bija savu mērķi lielā mērā sasniedzis. Viņa sarkanais karogs ar melno vēzi uz tā no 1646.līdz 1656.g. caurmēra 13 reizes gāja caur Zundu rietumu virzienā. ^{x)}

Ar to bija lauzts Holandes kugniecības monopolstāvoklis Kurzemes ostās. Agrāk holandieši izpildīja 88% no Kurzemes kugniecības, bet tagad šis procents bija noslīdējis uz 57%. Kurzemes kugu piedalīšanās procents tanī pat laikā bija pacēlies uz 26%.

Hercoga Jēkaba tirdzniecības kugu caurmēra lielums, kuģi brauca uz rietumiem caur Zundu, bija pāri 100 lastiem, ^{xx)} bet kuģiem, kas nodarbojās Baltijas jūras braucienos, caurmēra tilpība bija 70-80 lasti.

Sekojošā laikā jūras valstu politikai, arī hercogs Jēkabs mēģināja iegūt kolonijas. 1649.gadā viņš izsūtīja pirmos kugus uz Afriku, kur Jēkaba uzdevumā viņa uzticības vīrs Foks nopirka no vietējā Kumbo nēģeru virsaiša pie Gambijas upes grīvas atrodošos Svētā Andrēja salu. Te tika ierīkota kolonija, apcietinājumi un preču noliktavas. Vēlāk vēl tika iegūts zemes gabals

x) Walter Eckert, Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus, 147.lp.

xx) Tas pats, 141.lp.

apm. 60 jūdžu augšā pa upi, kur ierīkoja tā saukto Jēkaba fortu.

Otru koloniju Jēkabs ieguva ap 1652.g., nopērkot no Varvikas grafa (Anglijā) apm.97 kv.km. lielo Tabago salu Vakar-Indijā.^{x)} Pirmais Kurzemes kuģis ar 120 kolonistiem pienāca te 1654.g., kuriem nākamajos gados vēl pievienojās citi kolonisti. 1658.g. salā bija 12000 iedzīvotāju (8000 vietējo nēģeru un 4000 kolonistu). Arī te kolonisti nodibināja pilsētu un uzbūvēja cietoksni.

Ar šo divu koloniju iegūšanu sākās dzīv Kurzemes kugu un tirdzniecības sakari kā starp salām un Kurzemi, tā arī starp Sv. Andrēja salu un Vakar-Indiju, kur norisinājās vergu tirdzniecība. Tomēr citas jūras valstis, redzot Jēkaba sekmīgo koloniju politiku, pašas centās iegūt šīs kolonijas, kas viņā arī izdevās. Tabago sala vēlākos gados gāja no rokas rokā (holandiešiem, frančiem, angļiem), līdz beidzot 1680.g. Anglijas karalis to atdeva atpakaļ Jēkabam. Jēkabam vairs neizdevās sekmīgi kolonizēt šo salu, bet viņa pēcnācējs Kazimirs, flotei sabrūkot, salu pameta savam liktenim.

Svētā Andrēja salu 1661.g. pārņēma Anglija un, neraugoties uz visām Jēkaba pūlēm, to atgūt atpakaļ vairs neizdevās.

No hercoga Jēkaba koloniju politikas redzam, cik liela nozīme bijusi hercoga flotei, jo tikai ar tās palīdzību Jēkabam izdevās iegūt un apkalpot kolonijas.

Zviedrijas-Brandenburgas 1655.g. karā ar Poliju hercogs Jēkabs gribēja palikt uzticams Ēlijai, sakarā ar ko zviedri 1658.g.

x) Kuģniecības gada grāmata 1927.g., 24.lp.

sagūstīja Jēkabu un izpostīja viņa zemi un pilsētas. Liepājā un Ventspilī atņēma hercogam kugus, starp kuņiem pieci kuģi bija atbraukuši ar bagātu krāvu no Tabago salas. Ventspilī atrodošās kugu būvētavas zviedri galīgi iznīcināja, 1660.g. gan Jēkabs dabūja atpakaļ Kurzemi, tomēr visa valsts saimniecība bija jāsāk no gala, un to Jēkabam vairs neizdevās pacelt agrākās slavas augstumos.

Pēc Jēkaba nāves sāka panīkt Kurzemes hercogu ārējā tirdzniecība un kugniecība, līdz gandrīz pilnīgi apstājās. Kas bija palicis pāri no Jēkaba laikiem, to zviedri iznīcināja Ziemeļu kara laikā. Tā vietējā kugniecībā, ja neskaita samērā šauro pilsētnieku kugniecību, atkal iestājās klusums, kuŗu 19.gadusimtenī pārtrauc trešais Baltijas kugniecības attīstības posms.

BALTIJAS KUGNIECĪBA NO 19.G.S.SĀKUMA LĪDZ MŪSU DIENĀM.

600 gadiem vajadzēja paiet, līdz Baltijas iedzīvotāji sāka atkal par jaunu atgriezties pie kugniecības, ar kuŗu viņi tā bija saauguši pirmā Baltijas kugniecības attīstības posmā. Šinī laikā citas piejūras tautas jau bija tālu aizsteigušās uz priekšu, bet Baltijas iedzīvotājiem bija viss jāsāk no jauna. Vajadzēja atkal iesākt ar piekrastes kugniecību, šo katras tautas jūras kugniecības sagatavošanās posmu, lai tikai pēc vairākiem gadu desmitiem (1864.g.) uzsāktu tālos jūras braucienus. Dzimtsbūšanai izbeidzoties, kugniecības attīstība gāja ļoti gausi uz priekšu, kam par iemesliem bija vietējo zemnieku lielā nabadzība un jūrniecības zināšanu trūkums. Starp latviešiem piekrastes kugniecība ātrāk

cēlās pie vidzemniekiem un tikai vēlāk pie kurzemniekiem. Pirmiem zemnieku kuģiem par paraugu bija jūrmalas dzimtskungiem piederošās preču laivas jeb kuģi, kuģos tie veda uz pilsētu pārdot malku, degvīnu, ķieģeļus un citus savus ražojumus. No sākuma braucieni no tika vienīgi uz tuvāko ostas pilsētu un tikai vēlāk, iegūstot jau lielākus piedzīvojumus un būvējot stiprākus kuģus, varēja jau uzņemt braucienus uz tuvākām kaimiņu ostām. Ap 1840.gadu vidzemniekiem bija tikai kādi 40 kuģi 20-30 lastu = 40-60 reg.tonna lieli, bet kurzemniekiem kādi 20 kuģi.

Arī Rīgai 19.g.s. pirmā pusē bija niecīgs kuģu skaits. 1820.g. Rīgas rēderejām bez dažiem piekrastes braucēju kuģiem piederēja tikai 2 ārzemju braucieniem noderīgi kuģi: barks "Das Schloss zu Riga" un brigs "Caroline". Dzīvāka kuģniecība jau sākās ap 30. gadiem, kad ierīko vairākas jaunas kuģu būvētavas. 1834.g. Rīgai jau bija 9 krievu jūras kuģi un 8 lielāki un 6 mazāki piekrastes braucēju kuģi. 1846.g. neieskaitot piekrastes braucējus kuģus, bija jau 46 kuģi ar 3845 komerclastu celtspējas.^{x)}

Sīkāku pārskatu par 1851.-1865.g. Rīgas rēderejām piederošiem kuģiem sniedz sekošā tabele:^{xx)} (skat. tabeli 65.lp.).

1854.-1855.g. laikā no Rīgas kuģiem pārdoti uz ārzemēm 26 kuģi ar 2839 lastiem, un iensaidnieki atņēmuši 11 kuģus ar 1022 lastiem.

x) Das Rigasche Börsen-Comite in den Jahren 1816 bis 1866, 189.lp.

xx) Tas pats, tab.XXXIX.

Uz 31. XII.	Buŗu kuŗi		Tvaikoŗi			K o p ā	
	skaits	lasti	skaits	lasti	HP	kuŗu skaits	lasti
1851	50	4.968	9	304	420	59	5.272
1852	49	4.774	9	304	420	58	5.078
1853	55	5.450	7	250	314	62	5.700
1854	20	1.878	11	297	368	31	2.175
1855	14	1.357	11	297	368	25	1.654
1856	37	3.731	12	330	411	49	4.061
1857	56	5.949	13	277	368	70	6.226
1858	66	7.049	16	580	1.043	82	7.629
1859	65	6.870	14	492	885	79	7.362
1860	64	6.987	17	596	1.173	81	7.583
1861	63	7.108	19	621	1.293	82	7.729
1862	59	6.863	20	647	1.333	79	7.510
1863	51	6.192	20	683	1.333	71	6.875
1864	55	7.380	22	1.042	1.468	77	8.422
1865	54	7.303	22	1.042	1.468	76	8.345

1800.--1865.gados Rīgā būvēti kuŗi: ^{x)}

Gadi	Jaunbūves		Pārbūves	
	kuŗu skaits	lasti	kuŗu skaits	lasti
1800-1820	3	177	10	
1821-1830	5	428	7	
1831-1840	27	3.455	2	195
1841-1850	22	1.977	5	435
1851-1860	25	2.944	15	1.139
1861-1865	3	404	5	262

Šī tabele rāda, ka Rīgai ar kuŗu būvi nav veicies. Lielākos kuŗus vietējie rēderi pirkuši ārzemēs, bet piekrastes braucējus buŗu kuŗus galvenā kārtā būvēja jūrmalā.

Vispārējo pārskatu par Baltijas ostās uz 1.janvāri 1858.g. pierakstītiem jūras tirdzniecības kuŗiem sniedz sekošā tabele: ^{xx)}

x) Das Rigasche Börsen-Comite in den Jahren 1816 bis 1866, Tab.XXXXI.

xx) Морской сборник NN3,4,5,6. 1859.

Smagu sitienu Baltijas kugniecības attīstībai deva Krimas karš (1853.-1856.g.), kas angļi bloķēja piekrasti un bez žēlastības iznīcināja katru jūrā satikto vai piekrastē redzēto kuģi vai laivu, kamdēļ kuģiem nācās slēpties ostās. Bet postošam karā izbeidzoties iesākās daudz straujāka tirdzniecības, rūpniecības un kugniecības attīstība. Latvju kuģi sāka jau uzņemt braucienus uz kaimiņu iekšzemes un ārzemju ostām. Šo laikmetu, no 1856.līdz 1864.gadam, varam uzskatīt par pārejas laikmetu no latvju piekrastes uz tuviem ārzemju braucieniem. Te novērojama interesanta parādība, kad mūsu jūrmalas jūrnieki-praktiķi, neprazdami svešvalodas un bez vajadzīgām teorētiskām kugniecības zināšanām, apmeklēja ārzemju ostas. Pagātnes tumsa cīnās ar jaunlaiku prasībām. Paši kuģu vadītāji-praktiķi redz un smagi izjūt šos trūkumus, bet nav viņu spēkos trūkumus novērst. Liepājā un Rīgā gan nīkuļo vācu jūrskolas, bet līdzekļu trūkums un vācu valodas neprašana kavēja latvju jūrniekus šīs skolas apmeklēt. Šinī grūtajā laikmetā topošai latvju kugniecībai steidzas palīgā Krišjānis Valdemārs. Visa viņa dzīve lielā mērā veltīta Baltijas kugniecības veicināšanai; viņa nopelni šajā laukā tik lieli, ka visa mūsu jūrnieku saime dibināti uzskata viņu par Baltijas jūrniecības tēvu, kamdēļ mazliet apstāsimies pie šīs izcilās jūrniecības darbinieka personas.

Valdemārs dzimis 1825.g. Ārlavas draudzē, Lejaskurzemē, kā Vecjunkuru māju nomnieka dēls. Pirmos desmit gadus viņš pavadīja vecāku lauku mājās, pēc kam kopā ar vecākiem pārgāja uz dzīvi Sasmakā, kur vecākiem piederēja mazs namiņš. Divu gadu laikā apmeklēja Sasmakas, Pūņu muižas un Lubezeres skolas, pēc kam atgriezās

Sasmakā, kur paliek 4 gadus. Pašmācības ceļā papildinot savas zināšanas, viņš šajā laikā māca Sasmakā latviešu un žīdu bērnus, saņemot atalgojumu 3 kap.stundā vai apm.30-35 rubļus gadā. 20 gadu vecumā Valdemārs pieņem rakstveža palīga vietu Rundālē un pēc tam rakstveža vietu Lielbērstelē un vēlāk Ēdolē. Blakus dienesta pienākumiem Valdemārs centīgi nodarbojas sabiedriskā laukā, pulcinot ap sevi jauniešus, mudinot viņus lasīt grāmatas un ierīkot bibliotēkas, kā arī sniedzot vietējiem zemniekiem juridiskus padomus.

Radās skaugi, kas pūlējās Valdemāram kaitēt. Lai slēptu savus īstos nolūkus, Valdemārs dibina "Jūras izsmelšanas biedrību". Mērķis pa daļai sasniegts, jo minētās biedrības darbību vietējās uzraudzības iestādes uzskata par bērnišķu niekošanos un Valdemāru pa pusdullu jaunekli. Faktiski zem šīs segas Valdemārs iesāka idejisko cīņu ar vācietību Baltijā. Par šo Valdemāra darbību vēsturnieks J.Krodzenieks izteicas šādi: "Vai tas nostāsts patiesība, vai tas teika, neņemam spriest, bet viņš visai zīmīgs visai turpmākai Valdemāra darbībai. Izsmelt jūru, t.i. smelties no jūras turību, tikt caur jūru pie mantības un attīstības, tas ir pēc Valdemāra domām latvju tautas nepieciešamais pienākums".^{x)}

1849.g., būdams 24 g.vecs, Valdemārs iestājas Liepājas gimnazijā, kuru beidzot 1854.g. iestājas Tērbatas universitātē studēt tautsaimniecību, Pēc 4 gadiem spīdoši nobeidzis studijas, Valdemārs visu savu mūžu veltī sabiedriskam darbam, savas tautas

x) J.Kreicbergs, Ko devis latvju tautai Valdemārs, 6.lp.

kulturālās un materiālās labklājības pacelšanai. Sevišķi lieli nopelni ir Valdemāram Baltijas kugniecības pacelšanā.

Zēna gados Valdemāram kopā ar citiem Lubezeres skolniekiem izdevās uz 3 dienām būt Rojas jūrmalā. Pirmo reizi ieraugot jūru, tās "diženais izskats tik varen aizgrāba jaunekļa garu, ka tas visas 3 dienas gandrīz ne par ko citu nedomāja, kā par diženo jūru, pie kam ar bērnišķīgu drošumu jau toreiz tūlīņ uzmeta plānu jeb projektu, kādā kārtā varētu Rojas upē ietaisīt dziļāku ostu, lai tur palielas laivas un mazi kuģi varētu ienākt" ("Austrums"). Gūtīe iespāidi palika par pamatu Valdemāra turpmākai ražīgai darbībai kugniecības veicināšanas laukā. Galveno savu mērķi - latviešu un igauņu tirdzniecības flotes palielināšanu, Valdemārs spīdoši sasniegza ar prees palīdzību, personīgo propagandu un plaša jūrskolu tīkla noorganizēšanu Baltijā. Viņa apbrīnojami plašo un dziļo kugniecības veicinātāja darbu pareizi novērtējuši Kurzemes un Vidzemes jūrmalnieki savā 1888.g.20.augustā Valdemāra 20 gadu darbības jubilejā pasniegtā sekošā adresē:^{x)}

"30 gadus atpakaļ, vēl Tērbatas augstskolā būdami, Jūs uzsākāt modināt latviešus no garīgā miega. Jūs modinājāt viņus, pētīt plašo jūru, kas atrodas pie viņu kājām. Jūs atklājāt latviešu acīm neizsmeļamo un neizmērojamo mantu bagātību, kādu Vidzemes un Kurzemes jūrmalnieki var smelt iz šīs jūras. Jūs mundrinājiet tos uz citu kaimiņu zemju lielāku un mazāku tautu - sevišķi norvegu - priekšzīmēm, kur jūrmalnieki no mazturīgiem un habadzīgiem

x) Jūrniecības rakstu krājums I., sast. A. Bandreviča red., Rīgā, 1888.g., XIII.lp.

zvejniekiem palikuši par turīgiem jūras braucējiem.

Uz jauniem, līdz tam vēl Krievijā nepazīstamiem pamatiem Jūs dibinājāt latviešiem un igauņiem Vidzemē pirmo jūrskolu Aināšos. Vēlāk Pēterpilī būdami, Jūs izgādājāt visas Krievijas jūrmalniekiem un līdz ar to mums latviešiem jaunus jūrskolu likumus. Šie likumi smelti iz praktiskiem un labākiem iekš- un ārzemju jūrmalnieku piedzīvojumiem un ievērojumiem.

Uz šiem likumiem un uz šo likumu pamata dibinātām jūrskolām ir lepni visi Krievijas jūrmalnieki. Pēc šiem likumiem dibinātas arī 8 latviešu jūrskolas, kuņas sudzinājušas līdz 400 kugu lielu latviešu tirdzniecības floti.

Krievijas jūrniecības veicināšanai un jūrmalnieku-kugnieku vajadzību aizstāvēšanai Jūs dibinājuši kopā ar citiem istiem krievu patriotiem Maskavas jūrniecības biedrību, kuņai svarīgas vidutājas tiesības starp jūrmalniekiem jūras braucējiem un valsts augstākām iestādēm. Šīs biedrības darbu vadīšana un izpildīšana no paša biedrības dibināšanas laika pastāvīgi uzticēta Jums un it sevišķi caur Jūsu neapnikušo rīkošanos šī biedrība ieguvusi vispārīgu cienīšanu un autoritāti Krievijā un ārpus tās.

Jums neapnikuši mudinājot, kugu būve Vidzemē un Kurzemē arvien jo vairāk attīstījās. Tagadējās jūrskolās izmācītie un skolotie latviešu kugu kapteiņi un stūrmaņi, iz Vidzemes un Kurzemes jūrmalniekiem, vada tagad kugus zem Krievijas varenā karogā pat uz tālākām Afrikas, Amerikas un Āzijas ostām, pa kuņām senāk mūsu latviešu jūrmalnieki dzirdēja tikai Baltijas vācu pilsētnieku kugniekus stāstam. Vidzemes un Kurzemes jūrskolās izmācītie

kugu kapteiņi un stūrmaņi pazīstami tagad kā krietni jūras braucēji un top meklēti un atraduši vietās Baltajā, Kaspijas un Melnā jūrās, tālējās Pečoras, Ob un Amuras upēs. Ārzemju kugniekiem Krievijas jūrmalās jāatkāpjas un jādod vieta un maize pašas Krievijas jūrmalniekiem - jūras braucējiem".

Uz Valdemāra ierosinājumu un pēc viņa uzstādītā plāna Krievija 1864.-1876.gados pārorganizēja Rīgas un Liepājas jūrskolas un atvēra jaunas jūrskolas Ainažos, Mangaļos, Engurē, Dundagā, Ventspilī, Feliksbergā, Ušavā un Palangā (tuvāk skat.nodaļā par kugu administratīvā personāla sagatavošanu). Pastāvot plašam jūrskolu tīklam, kugniecības zināšanas ātri izplatījās vietējos iedzīvotājos, kas daudzus pamudināja ķertie pie koka buņu kugu būves, ko ļoti sekmēja teicamais un lētais koka būvmateriāls un darba spēks. Bet tā kā lielāku jūras kugu būve prasīja prāvus līdzekļus (līdz 1902.gadam apm. 80-130 rb., bet pēc 1902.gada pat līdz 150 rb. pat netto reģistra tonnu), kuņu jauniem, pa lielākaļ daļai no jūrmalas zvejniekiem un saimniekiem sastāvošiem kugu īpašniekiem nebija, tad parasti kugu būvei sadēvās kopā vairāki, pat līdz 10 un vairāk personas, pie viena kuņa. Kuņu būvē viņi ieguldīja netikvien savus ietaupījumus, bet bieži arī savu personīgo darbu, kas ievērojami palētināja kuņu izmaksu un palielināja darba kvalitāti. Tā ar lielām grūtībām mūsu jūrmalnieki tika ar laiku pie ziedošas buņu kugu flotes. Pirmiem kuņiem laimīgi izdodoties braukt un pelnīt, turpmākos kuņus būvējot, jau vairs nebija jākaujas ar tik lielu naudas trūkumu kā sākumā.

Lai veicinātu vietējo kuņu būvniecību, Krievijas valdība 1884.g. uzlika prāvu ievēdmuitu uz kuņiem, kuņi būvēti ārzemēs uz

Krievijas pilsoņu rēķina, vai kuņus pēdējie pērk no ārzemniekiem. Blakus tam no valsts mešiem izsniedza par stipri pazeminātām cenām kugu būvei vajadzīgos kokus un atsvabināja no ievēdmitas kugu ustākelēšanai vajadzīgos piederumus, kā enkuņus, enkuņķēdes, tauvas u.c. Šādu apstākļu un labu buņu kugu peļņu dēļ (caurmērā 10-20% tīrpeļņas gadā un pirmos gadus par vēl vairāk), buņu kugu būvniecība Vidzemes un Kurzemes jūrmalā, mazākā mērā arī ostu pilsētās, sasniedza tiem laikiem augstu stāvokli. Visvairāk būvēja 150 līdz 300 netto registra tonnas lielus buņu kuņus, div- un trīsmastu gafelšonerus, parētam arī šonerus. Tālbraucēju kuņus būvēja pēc klasifikācijas biedrību prasībām. Lielākais būvētais buņu kuģis bija 528 netto registra tonnas tilpības.

Būtu jādomā, ka vietējās iestādes izturēsies visai labvēlīgi pret latvju kuģniecības attīstību. Tomēr izrādījies pretējs. Tā, piemēram, uz Krievijas valdības 1888.g.5.maija pieprasījumu par vietējās kugu būves pabalstīšanu Rīgas biržas komiteja, kuņā dominēja vācu iespaids, izsacījusies, ka vietējā kugu būvniecība neesot dzīves spējīga un valdībai neesot pamata to pabalstīt.^{x)} Bet tas nevarēja apturēt latvju kuģniecības attīstību, un mēs redzam, ka 1857.-1913.gados uzbūvēti jūrmalā šādi buņu kuģi, lielāki par 100 netto reg. tonnām tilpības: ^{xx)}

x) Rigaer Handelsarchiv XVI, 1889.g., 75.lp.

xx) A.Bandrevičs, Latviešu kuģniecības stāvoklis bēgļu laikmetā, 28.lp.

Latviešu būvētie kugi.

Gadi	K u ģ u		Kuga vidējā netto tonnāža.
	skaits	netto reg. tonnāža	
1857/65	8	1.346	168
65	2	313	157
66	14	2.151	154
67	3	557	186
68	5	814	163
69	7	1.250	179
1870	3	595	198
71	8	1.720	215
72	19	3.349	176
73	13	2.684	206
74	12	2.413	201
75	26	5.221	201
76	20	3.633	182
77	13	2.451	189
78	13	2.507	193
79	9	1.605	178
1880	10	1.897	190
81	5	972	194
82	15	3.337	222
83	12	2.508	209
84	10	2.026	203
85	12	3.090	258
86	12	2.565	214
87	8	2.220	278
88	4	711	178
89	5	1.259	252
1890	7	1.631	233
91	22	5.865	267
92	12	2.630	219
93	20	4.274	214
94	11	2.391	217
95	14	2.757	197
96	9	1.573	175
97	11	2.331	212
98	15	2.578	172
99	26	4.861	187
1900	14	2.148	153
01	30	4.802	160
02	33	6.074	184
03	9	2.011	223
04	11	2.354	214
05	7	1.008	144
06	-	-	-
07	3	507	169
08	5	942	188
1910	4	997	249
13	1	178	178
K o p ā	532	105.106	

Galvenās latviešu jūrmalnieku kuģu būves vietas bijušas šādas:

Būves vieta	Būvēto kuģu	
	skaits	netto reg. tonnāža
Ainaži	50	11.442
Upesgrīva	49	9.366
Kaltene	36	7.612
Vandzene, Roja	33	7.164
Mangaļi	27	5.817
Kirbiži	27	5.765
Pernigele	27	5.553
Roja	26	4.827
Skulte	17	4.626
Salace	23	4.130
Sarkanmuiža	19	3.970
Mērsragciems	22	3.398
Dunte	13	3.154
Oraja	11	2.779
Kesterciems	15	2.579
Uģunciems	12	2.542
Pļieņi	10	2.269
Enguri	14	2.250
Ģipka	9	1.772
Nogale	9	1.748
Mazirbe	8	1.245
Majori	3	1.132
Ilmate	5	1.091
Sleķi	3	1.012
Lielirbe	6	980
Dreimanciems	5	973
Melnšīle	4	885

Šīs flotes būves vērtība, rēķinot caurmērā 100 z.rb. par netto reg.tonnu, būtu 10.510.600 rbļ.

Bez augstāk minētiem kuģiem vēl būvēti piekrastes braucēju kuģi, mazāki par 100 netto reg.tonnām, kuģu būves kopvērtību var rēķināt uz 2,5-3 milj.rubļ.

Redzot ka latviešu jūrmalnieku kuģu būve un nodarbošanās ar jūrniecību ievirzīta pareizās un drošās sliedēs, Valdemāra

skati vērsās tālāk. Viņa domas bija pievilkt ienesīgai jūrniecībai visas iedzīvotāju šķiras, lai tādā ceļā tauta ātrāk tiktu pie materiālās labklājības un saimnieciskās neatkarības. Lai to sasniegtu, Valdemārs gan ar preses palīdzību, gan personīgi griezās pie tautas ar uzsaukumiem "latvjiem braukt jūriņā, zeltu krāt pūriņā".^{x)} Un tauta šim uzaicinājumam ticēja un ar sajūsmu sekoja. Neatkarīgi no pastiprinātās kugu būves jūrmalā, nodibinājās kugniecības sabiedrības:^{xx)} 1879.g. Rēvelē kugniecības sabiedrība "Linda" ar apm.300.000 rb.lielu pamatkapitālu, 1881.g. kugniecības sabiedrība "Kurzeme" Dundagā un 1882.g. kugniecības sabiedrība "Austra Rīgā. "Austrai" 1886.g. bija ap 1300 biedru ar 223.500 rb.iemaksāta kapitāla. Visi apstākļi runāja par labu šo sabiedrību sekmīgai attīstībai, tomēr iznāca otrādi, kam par iemeslu bija lietderīgu un uzticamu vadītāju trūkums. Pašu latviešu starpā vēl trūka piedzīvojušu kugu fraktētāju, kamdēļ "Kurzemes" vadību uzņēmās Rīgā dzīvojošais Vācijas pilsonis J.Grells, "Austras" vadību - Dānijas pilsonis P.Bornholdts, bet "Lindas" vadību - daži turienes namīpašnieki. Rezultāti izrādījās bēdīgi. Kugniecības sabiedrības "Austra" darbība pašā sākumā bija apmierinoša, bet tad ar katru gadu stāvoklis pasliktinājās, līdz 1887.g. pilnīgi pārveidoja biedrības pārvaldi, sakarā ar ko apstākļi gan uzlabojās, tomēr visā visumā tos par teicamiem nekad nevar uzskatīt.

x) C.Woldemar, Aurf zu praktischer Tätigkeit zur Hebung unseres Seewesens, namentlich im Baltischen Meere, Moskau, 1868.

xx) A.Birkerts, Krišjānis Valdemārs un viņa centieni, Rīgā, 1925.g. 171.lp. un atsevišķi raksti "Baltijas jūrnieku kalendros, kā arī kugn.sab."Austra"gada pārskati.

Abas pārējās sabiedrības - "Kurzeme" un "Linda" viņu vadītāju nemākulīgās un neseimnieciskās rīcības dēļ likvidējās 1886. un 1895.g.

Redzot visu trīs minēto kugniecības sabiedrību bēdīgos rezultātus, lielā mērā zuda tautas sajūsma par dzimtenes jūrniecības ienesīgumu. Zuda uzticība piedalīties jaunās kugniecības sabiedrībās un, jāatzīst, ka pret piedalīšanos kugniecības akciju sabiedrībās radusies neuzticība daudziem nav zudusi pat vēl līdz šim laikam. Katra skola maksā naudu, bet toreizējo latviešu kugniecības sabiedrību dalībniekiem šī skola bijusi sevišķi dārga, jo daudziem nācies zaudēt līdz divi trešdaļām no iemaksātā kapitāla.

Vienā ziņā gan kugniecības sabiedrība "Austra" atnesusi neatsveramu labumu, pērkot no ārzemniekiem lietotus, tomēr vēl pietiekoši stiprus tālbraucēju buņu kugus, "Austra" tos laida braucienos pāri Atlantijas okeānam. Šai priekšzīmei sākot ar 1887.g. sekoja citi mūsu jūrmalnieku buņu kuģi. Uz Vakar-Indijas salām un Centrāl- un Dienvidus-Ameriku braucošiem kuģiem atklājās plašs un pateicīgs darba lauks, kur no seklām, mūsu buņu kuģiem pieejamām ostām maksāja augstas vedummaksas. No Vakar-Eiropas uz turieni, kā arī uz Afriku, Vidus- un Balto jūru braucošo latvju buņu kuģu skaits drīz vien ievērojami pieauga. Tā, piemēram, no 233 Vidzemes un Kurzemes buņu kuģiem,^{x)} kas 1900.gadā atradās ārzemju braucienos, 15 kuģi apmeklējuši Balto jūru, galvenā kārtā Arhanģeļskas ostu, 49 kuģi - Vakar-Indiju un Ameriku, 6 kuģi - Afriku, viens kuģis - Australiju un 18 kuģi - Vidusjūru. Pārējie kuģi pa

x) "Balss" 1901.g.tirdzniecības un kugniecības pielikums Nr.2.

lielākai daļai braukuši Baltijas-Ziemeļjūras braucienos.

Vispasaules kugniecībai pakāpeniski pārejot no koka buķu kugiem uz konkurences spējīgākiem tērauda tvaikojem, šī parādība nepalika apslēpta tālredzīgam Valdemāram. Pagājušā gadusimtenā 90-tos gados viņš katrā izdevīgā gadījumā pūlējās griezēt mūsu tirgotāju un kugu īpašnieku vērību uz šo apstākli, izteikdamies, ka "arī mums būs drīzumā jāpāriet uz tērauda un dzelzs kugu būvi. Uz šo lielisko pārmaiņu mūsu jūrniecībā mums jā sagatavojas cik ātri vien iespējams, jo jauni laiki ar saviem prasījumiem uz mums jau negaidīs. Jūrmalā nosēsties un tikai raudāt par to, ka diženietrismestu koka kugiem tuvojas gals, tas nebūtu vīrišķi darīts un nesakristu ar mūsu dūšīgo jūrnieku garu". ("Austrums"). Šim Valdemāra norādījumam gan labprāt sekoja pilsētu kugu īpašnieki un tirgotāji, bet ne jūrmalnieki-latvieši, kas līdz pat 1904.g.intensīvi turpināja koka buķu kugu būvi un izmantošanu. Tas arī pilnīgi saprotams, jo jūrmalas zvejniekiem un zemniekiem bija nesamērojami vieglāk tikt par jūrmalā būvējamā buķu kugu līdzīpašnieku, nekā piedalīties ar lielāku kapitālu pilsētnieku dārgo tvaikoju pirkšanā, kur parasti līdzdalībniekus pieņēma tikai ar lielāku iemaksu. Kā šādu apstākļu sekas novērojam buķu kugu tonnāžas nenormāli lielu pārsveru pār tvaikoju tonnāžu, kas redzams no zemāk pievestā pie Rīgas ostas pierakstīto kugu pārskata. (skat. tabeli 77.lp.).

Ja salīdzinām pie Rīgas ostas pierakstīto buķu kugu tonnāžas procentu ar vispasaules buķu kugu tonnāžas procentu, tad noverojam, ka vēl 1900.-1914.g., kad visas pasaules ievērojamākās jūras valstis centās atsvabināties no buķu kugiem un pāriet uz

Pie Rīgas ostas pierakstītie jūras tirdzniecības kuģi. x)

Gads, mēnesis, diena l. l.	Buŗu kuģi		Tvaikoņi xx)		Kopā kuģu		Buŗu kuģu netto tonnā- žas %	Tvaikoņu lie- lums netto reg. tonnās	Buŗu kuģu lie- lums netto reg. tonnās
	skaits	netto tonnāža	skaits	netto tonnāža	skaits	netto tonnāža			
1866.g.	56	14.942	22	2.478	78	17.420	85,8		
1867."	58	15.496	25	2.078	83	17.574	88,2		
1868."	58	14.230	27	2.630	85	16.860	84,4		
1869."	64	14.468	28	2.760	92	17.228	84,0		
1870."	64	14.800	30	2.828	94	17.628	84,0		
1871."	66	15.396	31	3.066	97	18.462	83,4		
1872."	63	15.660	30	3.268	93	18.928	82,7	61- 528	54- 596
1873."	63	15.964	9	2.538	72	18.502	86,3	150-528	82- 596
1874."	53	14.776	9	2.538	62	17.314	85,3	150-528	82- 596
1875."	49	14.135	10	3.258	59	17.393	81,3	150- 720	82- 596
1876."	42	11.906	12	4.344	54	16.250	73,3	114-720	82- 598
1877."	42	11.928	12	4.442	54	16.370	72,9	114-950	82- 598
1878."	44	12.772	12	4.500	56	17.272	73,9	150-950	82- 598
1879."	45	13.176	11	3.778	56	16.954	77,7	150-720	82- 598
1880."	41	12.528	11	3.838	52	16.366	76,5	150-720	118- 598
1881."	46	14.114	12	4.387	58	18.501	76,3	151-730	152- 672
1882."	48	14.870	12	4.053	60	18.923	78,6	153-595	122- 672
1883."	55	17.543	12	4.053	67	21.596	81,2	151-595	122- 680
1884."	55	19.061	13	4.723	68	23.784	80,1	151-670	122- 910
1885."	51	18.991	12	4.349	63	23.340	81,4	151-670	122- 911
1886."	44	15.421	12	4.349	56	19.770	78,0	151-670	120- 677
1887."	39	14.553	12	4.349	51	18.902	77,0	151-670	120- 677
1888."	33	12.331	9	3.572	42	15.903	77,5	151-670	102- 677
1889."	31	11.105	7	3.085	38	14.190	78,3	201-670	102- 672
1890."	21	10.994	8	3.597	39	14.591	75,3	201-670	102- 672
1891."	30	10.276	8	3.597	38	13.873	74,1	201-670	103- 670
1892."	29	9.926	8	4.089	37	14.015	70,8	201-910	103- 670
1893."	51	14.485	9	5.242	60	19.727	73,4	201-1153	82- 670
1894."	53	14.860	10	5.392	62	20.252	73,4	150-1152	74- 670
1895."	50	14.208	10	5.392	60	19.600	72,5	150-1153	60- 670
1896."	45	13.000	11	5.628	56	18.628	69,8	150-1153	60- 670
1897." xxx)	170	42.536	11	5.772	181	48.308	88,1	150-1153	60- 670
1898."	177	45.317	11	8.298	188	53.615	84,5	510-1153	60-1002
1899."	201	52.070	13	11.327	214	63.397	82,1	304-1944	100- 650
1900."	201	51.783	13	11.327	214	63.110	82,1	304-1944	100-1002
1901."	211	52.931	21	20.021	232	72.952	72,6	304-2031	79-1002
1902."	211	52.921	21	20.021	232	72.942	72,6	304-2031	79-1002
1903."	220	51.482	20	19.451	240	70.933	72,6	304-2031	47- 496
1904."	224	51.521	22	19.421	246	70.941	72,6	279-2143	47- 496
1905."	233	52.706	22	19.679	255	72.385	72,8	279-2143	47- 456
1906."	227	50.863	22	18. 638	249	69.501	73,2	279-1644	52- 456
1907."	212	46.066	23	19.539	235	65.605	70,2	279-1644	47- 456
1908."	203	44.209	25	20.571	228	64.780	68,2	279-1644	47- 456
1909."	194	42.172	26	22.939	220	65.111	64,8	279-2368	47- 414
1910."	188	40.630	30	24.122	218	64.752	62,7	170-2368	47- 414
1911."	171	37.479	35	29.751	206	67.230	55,7	142-2368	52- 414
1912."	159	35.048	43	34.741	202	69.789	50,2	142-2368	52- 414
1913."	146	32.738	47	37.881	193	70.619	46,4	41-2368	78- 414
1914."	139	30.870	48	39.830	187	70.700	43,7	39-2368	78- 414

x) Aprēķināts pēc Rīgas tirdzniecības archīva 1866.-1915.g.

xx) Ziņās par tvaikoņiem no 1866.-1872.g. ieskaitīti arī ostu un upju tvaikoņi.

xxx) Līdz 1896.g.sarakstā uzņemti vienīgi Rīgas rederiem piederošie kuģi, bet pēc tam arī ārpus Rīgas dzīvojošo rēderu kuģi.

tvaikoņu kugniecību, latvieši joprojām turējās pie saviem buņu kugiem. Tas gaiši rāda, ka latvieši nepietiekoši sekoja vispa - saules kugniecības attīstībai. Ja mūsu ziedošā tālbraucēju buņu kugu flote pasaules kaņā nebūtu gandrīz tikpat kā pilnīgi iznī - cināta, tad šo kugu īpašniekiem vēlākos pēckaņa gados nāktos dār - gi izpirkt savu neuzmanību kugu izvēles ziņā.

Ar tvaikoņu kugniecību galvenā kārtā nodarbojās pilsētnie - ki, kam bija daudz vieglāk savākt tvaikoņu iegūšanai vajadzīgās lielās naudas summas. Arī kugu fraktēšanā viņi izrādījās daudz izveicīgāki nekā vienkāršie jūrmalas iedzīvotāji. Tvaikoņu līdz - īpašnieku un tvaikoņu sabiedrību dalībnieku starpā bija daudz ār - zemnieku, tā ka grūti noskaidrot, kāda daļa no Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās pierakstītiem tvaikoņiem faktiski piederējusi vietējiem Vidzemes un Kurzemes iedzīvotājiem, jo Krievijā tanī laikā kugu registrācija vēl nepastāvēja.

1902.g. Krievijas valdība atcēla ievēdmaitu ārzemēs iegū - stamiem metāla tvaikoņiem, sakarā ar ko ievērojami pastiprinājās tvaikoņu pirkšana ārzemēs. Tika pirkti galvenā kārtā lietoti preču tvaikoņi, kuņu ekspluatēšana visai labi atmaksājās.

Saskaņā ar oficiālo Krievijas jūras tirdzniecības kugu sa - rakstu, uz 1914.g.1.janvāri pie tagadējām Latvijas ostām bija pie - rakstīti kugi, lielāki par 20 brutto registra tonnām tilpība: (skatē tabeli 79.lp.).

Vadoties no viedokļa, ka daļa no tvaikoņiem, kas bija pie - rakstīti pie Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām, nepiederēja vie - tējiem pilsoņiem, resp. vietējām kugniecības sabiedrībām, Latvi - jas jūrniecības departaments, izejot no kugu piederības, aprēķi -

Latvijas ostās pierakstītie jūras tirdzniecības kuģi.^{x)}

Ostas	Tvaikoņi			Buru kuģi		
	Skaitis	Tonnāža		Skaitis	Tonnāža	
		Brutto	Netto		Brutto	Netto
Rīga	75	67.925	39.098	206	40.038	34.855
Liepāja	25	60.672	34.420	36	4.247	3.700
Ventspils	14	5.900	3.110	28	4.511	3.973
Kopā	114	134.497	78.628	270	48.796	42.528
Visā Baltijas jūrā	265	218.558	128.298	719	81.956	71.532
Visā Krievijā ...	1.044	872.037	513.003	2.597	285.844	256.726

Ostas	Motorkuģi			K o p ā		
	Skaitis	Tonnāža		Skaitis	Tonnāža	
		Brutto	Netto		Brutto	Netto
Rīga	4	296	237	285	108.259	41.190
Liepāja	-	-	-	61	64.919	40.120
Ventspils	-	-	-	42	10.411	7.083
Kopā	4	296	237	388	183.589	121.393
Visā Baltijas jūrā	8	725	511	992	301.239	200.341
Visā Krievijā....	59	21.253	13.290	3.700	1.179.134	783.019

ф/ Список судов русского торгового флота к 1. I. 1914.,
XXI, XXVIII, XXIX лр.

nājis vietējo tvaikoņu floti uz 1914.g.l.janvāri līdzīgu 59 tvaikoņiem ar 77.626 brutto un 45.194 netto reģ.tonnām tilpības, kas arī figurē visos turpmākos pēckaņa Latvijas jūras tirdzniecības flotes salīdzinājumos.

No sniegtā pārskata redzam, ka visas latviešu, resp.Vidzemes un Kurzemes jūras tirdzniecības flotes netto tonnāža 1914.gadā ($45.194 + 42.528 + 237 = 87.959$ reģ.tn.) līdzinās 44% no Krievijas Baltijas jūras tirdzniecības flotes, vai 11% no visas Krievijas jūras tirdzniecības flotes koptonnāžas. Ja ņemam vērā samērā īso laiku un gūtos apstākļus, kādos latviešu tirdzniecības flotei nācās attīstīties, tad gūtie rezultāti jāatzīst ne tikai par apmierinošiem, bet pat par teicamiem.

1914.gadā iesācies pasaules kaņš pilnīgi pārtrauca mūsu ziedošās jūras tirdzniecības flotes turpmāko attīstību. Lielākā daļa mūsu kuģu, ko kaņš pēkšņi pārsteidza, atradās kaņa darbības rajonā. Baidoties no kaņa varbūtējām sekām, daudzus kuģus evakuēja uz Somijas jūras līča ostām; daļu rekvizēja Krievijas valdība kaņa vajadzībām, bet daudzus nogremdēja kā aizsprostojumus Liepājas un Ventspils ostās un Kolkasrga jūras šaurumā; citus aizveda vācieši okupācijas laikā uz Vāciju, tāpat aizturēja kaņa sākumā Vācijas ostās kaņa izcelšanās laikā pārsteigtos, kā arī jūra nokertos latviešu kuģus. Vēl vienu daļu kuģu viņu īpašnieki bija spiesti kaņa laikā pārdot uz ārzemēm, citi gāja bojā vētru, avāriju un citu kuģniecības nelaiemes gadījumu dēļ. Bet vislielākie zaudējumi cēlās no aktīvām kaņa operācijām, kā: mīnām, zemūdenēm u.t.t. Tā izputēja un izgaisa tas milzu kapitāls, kuģu kā bites savā nemitīgā darbā bija savākušas latvju jūrnieku-rūķu čaklās

rokas. Pasaules kara izbeidzoties un reevakuējot no Krievijas (Pēterpils un Kronštadtes) tur atrodošos kugus, izrādījās, ka uz 1922.g.1.janvāri, ieskaitot prizētos, kā arī sīkos jaunbūvētos buņu kugu, palikusi pāri tikai apmēram ceturdaļa no pirmskara tonnāžas. Un pie tam palikušie kugi galīgi nolaisti un prasīja kapitālus remontus, kam trūka līdzekļu. Tik drūmos, nospiestos apstākļos nācās uzsākt darbību saujiņai latviešu kugu.

Bet latviešu jūrniekos bija vēl dzīvs Valdemāra gars, kuŗu nekad un nekas nevarēja salauzt. Šis latviešu jūrnieku centīgais gars, kas pirms kara dažos gadu desmitos atrada zināšanas un spēku izbūvēt spēcīgu tālbraucēju buņu kugu floti un iegūt prāvu tvaikoņu skaitu, stājās pie flotes atjaunošanas darba, Lēnām, bet nepārtraukti, soli pa solim virzījās uz priekšu uzsāktais grūtais atjaunošanas darbs, kuŗu izpostītiem kugu īpašniekiem nācās veikt gandrīz bez jebkādiem valsts pabalstiem. Neraugoties uz visu to, flotes atjaunošanas darbs veicās sekmīgi, kā to raksturo šāda tabele (skat.tabeli 82.lp.):^{x)}

Šī tabele rāda, ka visos pēckara gados mūsu jūras tirdzniecības flote nepārtraukti augusi un uz 1930.g.1.janvāri viņas netto tonnāža jau par 20% pārsniedz pirmskara tonnāžu. Bet pats flotes sastāvs, salīdzinot ar pirmskara stāvokli, ievērojami mainījies savu ārējo izskatu un pārvadāšanas spējas. Tā 1913.gadā pirmā vietā ar 51,4% no kopējās netto tonnāžas stāvēja tvaikoņi, kam seņojā buņu kugi ar 48,3% un beidzamā vietā buņu-motorkugi ar 0,3%. Tagad

x) Latvijas jūras tirdzniecības flote uz 1930.g.1.janvāri, Finanču ministrijas jūrniecības departamenta 1930.g.izdevums, papildināts ar datiem uz 1930.g.1.aprili.

(uz 1.I.1930.g.) tvaikoņu tonnāžas procents jau pacēlies uz 96,6%; buņu kugiem vairs palikuši tikai 2,9%, bet buņu-motorkugiem 0,5%. Šie skaitļi nepārprotami runā, ka arī mūsu buņu kugu laikmets ir pārdzīvots, un mēs esam pārgājuši uz tvaikoņu kugniecību, kuņas turpmākais izveidojums, pēc lielo jūras valstu parauga, būs tvaikoņu flotes pavairošana ar motorkugiem. Tagadējā mūsu kugu īpašnieku negatīvā izturēšanās pret motorkugu iegūšanu izskaidrojama no vienas puses ar krietno motorkugu pašreizējām augstām cenām un no otras puses ar sagatavotu motorkugu mēchaniku un motoristu trūkumu.

Lai novērotu mūsu pēckaņa jūras tirdzniecības flotes pakāpenisko attīstību, aplūkosim viņā notikušās pārmaiņas, kas izteicās tonnāžas pieaugumos un zaudējumos. Galvenie tonnāžas pieaugumi sastādās no prīzētiem, reevakuētiem, iekšzemē būvētiem un ārzemēs pirktiem kugiem, kuņiem 1926.-1929.gados pievienojās zem Latvijas karoga pārnākušie ārvalstu pilsoņiem piederošie kugi. Tonnāžas zaudējumi turpretim sastādās no bojā gājušiem, vecuma dēļ no apgrozības izņemtiem uz ārzemēm pārdotiem un ārvalstu pilsoņiem zem Latvijas karoga braucošo kugu pārvešana zem ārvalstu karoga.

Pamatkodolu mūsu jūras tirdzniecības flotei sastādīja pēc pasaules kara pārpalikušies latviešu kugi, kas Latvijas valstij nodibinoties, pacēla Latvijas karogu. Šiem kugiem pienāca klāt Latvijas valsts iegūtie tirdzniecības kugi.

Pirmais valsts jūras tirdzniecības kugis bija vēsturiskais preču-pasažieru tvaikonis "Saratov", kuņu Latvijas valsts pārņēma savā rīcībā (konfiscēja) Liepājā 1918.gadā. Tvaikonis agrāk piederēja "Krievijas Ziemeļ-vakaru tvaikoņu akciju sabiedrībai" un

bija pierakstīts pie Liepājas; būvēts 1888.g.; tilpība 1679 brutto un 996 netto reg.tonnas. Ar šo kuģi cieši saistīti Latvijas valsts pirmie gadi. Līdz 1922.g.beigām "Saratovu" izmantoja pirmā laikā kā jūras transportkuģi, bet vēlāk kā tirdzniecības kuģi, līdz beidzot uz Ministru kabineta lēmumu to atdeva Padomju Krievijai, kā agrākās kuģa īpašnieces mantinieci. Tomēr Latvijas politiskās un saimnieciskās cīņās norūditam veteranam, acīmredzot, negribējās šķirties no senā ciņas lauka un tas pirmā braucienā zem Padomju Krievijas flagas, sarkano jūrnieku vadīts, ceļā no Rīgas uz Liepāju uzskrēja sēklī pie Akmeņraga, kur vēl tagad rēgojas viņa vraks.

Tvaikonim "Saratovam" drīz vien pievienojās 1920.gadā priestie:

- 1) agrākie Krievijas preču tvaikoni: "Kilāin", tagadējais "Imanta", 1247 brutto reg.tn., "Federacija, agr. "Vera", tagad "Daugava", 1429 brutto reg.tn.;
- 2) agrākie Vācijas kuģi: tanku tvaikonis "Westerplatte", vēlākais "Gauja" 1268 brutto reg.tn., preču tvaikonis "Pomona", vēlākais "Viesturs", 798 brutto reg.tn., hidrograf.tvaikonis "Weichsel", vēlākais "Hidrografs, 285 brutto reg.tn., ugunskugis "Elbe II", vēlākais "Laima", 272 brutto reg.tn.

Ļodoties kara stāvoklim ar Vāciju, Liepājā vēl tika aizturēti vācu preču tvaikoni "Helene Hugo Stinness" un "Holsatia", kurus, kā lielākus par 1600 tonnām, pēc Versaļas miera līguma nācās nodot sabiedrotiem.

Kā raksturīgs fakts atzīmējams, ka uz Versaļas miera līgu-

ma pamata Vācijai nācās atdot Antantei visus jūras tirdzniecības kuģus, lielākus par 1600 tonnām, pusi no 1000-1600 tonnu lieliem kuģiem un ceturtdaļu no zvejas kuģiem, ieskaitot šajos kuģos arī visus būvē atrodošos kuģus; bez tam turpmākos 5 gados Vācijai bija uzlikts par pienākumu uzbūvēt un nodot Antantei ik gadus 200.000 tonnas. Saskaņā ar "Matin" informāciju, uzvarētās Centrālvalstis nodevušas Sabiedrotiem kuģus kopš kopš 4.630.914 bruto reg.tonnas, kuģi sadalīti sekošā kārtā:^{x)}

Lielbritānijai	2.238.000
Itālijai	760.000
2.Amerikas Sav.valstīm...	620.000
Francijai	549.000
Brazīlijai	220.000
Portugālei	150.000
Ķīnai	40.000
Beļģijai	24.915
Kubai	15.000
Siamai	14.000

Vēlti mūsu kaņā izpostītā valsts un lielā bezdarba jūrnieku saime cerēja, ka arī Latvijai piešķirs līdzdalību minētā kuģu sadalīšanā. Tas tomēr nenotika.

Pēc Latvijas-Krievijas miera līguma noslēgšanas, 1921 .gadā tika reevakuēti no Pēterpils un Kronštadtes tur atrodošies Latvijas jūras tirdzniecības kuģi:(Skat.tabeli 86.lp.)

Visi reevakuētie kuģi bija ārkārtīgi nolaiesti, un pirms viņu darbā laišanas tos nācās pamatīgi izremontēt. Reevakuēto 51 g.veco tvaikoni "Graf Tolstaš" vairs nestmaksājās remontēt un to pārdeva uz Vāciju noplēšanai.

x) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, VII.B., 401.lp.

1921.g.no Pēterpils un Kroštadtes revakuētie Latvijas jūras tirdzniecības kuģi.

Kuģa vārds un šķira		Būves gads	Tilpība reg.tn.	
			brutto	netto
Preču tv.	"Lucy"	1906	3.802	2.317
" "	"Velta"	1890	2.347	1.382
" "	"Dagmar"	1900	2.139	1.331
" "	"General Skobeļev"	1901	1.977	1.260
" "	"Graf Tolstoj"	1870 ✓	1.333	731
Preču-pasaž.tv.	"Fernigel"	1896	172	43
" " "	"Teodors"	1870 ✓	94	28
Buķu-motorkuģis	"Zvaigzne"	1911	43	28
Buķu kuģis	"Censonis"	1906	332	295
" "	"Dzenis"	1904	292	248
" "	"Katarina"	1876 ✓	247	219
" "	"Aleksandrs"	1903	107	94
Preču tvaikonis	"General Dragomirov"	1899	1.970	1.150
K o p ā 13 kuģi			14.877	9.126

Blakus mūsu tirdzniecības flotes atjaunošanai ar prizētiem, reevakuētiem un pēc kara pārpalikušiem kuģiem, jau sākot ar 1919/20. g. iesākās jaunu koka buķu kuģu būve jūrmalā, kā to rāda šāda ta-
bele.

Būvētie kuģi.

Laiks	Kuģu skaits			Tilpība reg.tonnās		Būvēto kuģu brutto tonnāža		Būvēto kuģu vidējā brutto tonnāža
	Tvai-kopi	Buķu kuģi	Buķu motor-kuģi	Brutto	Netto	Maksi-mālā	Mini-māla	
1920.g.	-	4	-	348	292	216	27	87
1921."	-	7	1	909	767	365	32	114
1922."	"	5	-	518	466	172	53	104
1923."	-	1	1	56	37	34	22	28
1924."	-	2	-	458	412	384	74	229
1925."	1	1	-	1.966	32	1.932	34	983
1926."	-	-	1	507	426	507	-	507
1927."	"	1	-	49	44	49	-	49
1928."	-	-	-	-	-	-	-	-
1929."	-	2	-	246	180	127	119	123
kopā 10 gados	1	23	3	5.057	2.656			

No 1920.-1929.g. būvētiem 27 kuģiem ar 5.057 brutto reg.

lielo koptonnāžu 26 kugi ir iekšzemē būvētie koka buņu kugi un tikai viens kugis - divskrūvju tērauda tvaikonis-ledlauzis "Krišjānis Valdemārs", 1932 brutto reg.tonnas liels, būvēts 1925.g. Anglijā, Latvijas pēckaņa kugu būvniecībā novērojama nelielu tās atdzi-vošanas 1921. un 1922. gados, kas vairāk gan bija radusies piekra-
stes kugniecībā augsti sakāpušo vedumaksu dēļ. Būvēja gandrīz bez izņēmuma buņu kugus malkas un vispāri koku materiālu pārvadā-šanai no jūrmalas uz Latvijas ostām.

Lai veicinātu vietējo kugu būvniecību, Latvijas Satversmes Sapulce 1920.g. 7. decembrī pieņēma likumu par koku izsniegšanu no valsts mežiem kugu un liellaivu būvei un remontiem par takses ce-nām. Par starpību starp izsniegto būvkoku tirgus un takses cenām, koku saņēmējam vajadzēja izdot obligāciju uz kugi, kuņa līdz ar polisi par attiecīgu summu palika finanču ministrijas glabāšanā 12 gadus, pēc kam tās saņem atpakaļ kuņa vai liellaivas īpašnieks. Ja pirms 12 gadu termiņa notecēšanas īpašnieks kugi vai liellaivu pār-dotu ārvalsts pilsonim, vai kugis vai laiva ciestu avariju, tad ob-ligācija bekvējoties jāizpērk. Likumu izdeva uz 3 gadiem un uz turpmākiem gadiem to vairs neatjaunoja. Uz šā likuma pamata par takses cenām izsniegti būvkoki jūras tirdzniecības kugu būvei un remontiem 4400 kb.mtr. un liellaivu būvei un remontiem 3930 kb.mtr. Starpība starp 1920.-1923.g. izsniegto koku tirgus un takses cenām iztaisa jūras kugiem Ls 14.400,-, liellaivām Ls 18.500,-. Tagad no valsts mežiem kokus kugu būvei un remontiem izsniedz vienīgi par tirgus cenām, bet liellaivu būvei un remontiem - par takses cenām.

Neraugoties uz minēto likumu, kas faktiski gan sniedza vi-sainiecīgu pabalstu, koka jūras kugu būve Latvijā gandrīz pilnī-

gi apstājusies un arī nav nekādu pamatu, ne izredzes tā suzplaukšanai. Agrāk, kad būvmateriāls un darba spēks mūsu jūrmalā bija nesamērojami lētāks un kad tērauda kugi bija mazāk izplatīti, mēs vēl varējām domāt sacensties kugu būvē ar ārzemēm, bet tagadējos apstākļos mums no lielāku koka jūras kugu būves jāatsakas. Pat ja kokus kugu būvei valsts izsniegtu par brīvu (kuņu vietējā tirgus vērtība iztaisa tikai apm. 20% no visas koka būvu kuga vērtības), pat tad pievesto motīvu dēļ mums nav izredzes uz mūsu koka kugu būves atzelsanu kaut cik ievērojamos apmēros.

Kas attiecas uz tērauda kugu būvi Latvijā, tad, pēc mana ieskata, tā ir iespējama, vismaz attiecībā uz mazāko kugu, kā: jachtu, velkoņu, upes kugu, zvejas motorlaivu un mazākas tilpības preču un zvejas kugu būvi. Jau tagad Liepājas kaļa ostas darbnīcas ar samērā niecīgiem kapitāla ieguldījumiem dažu papildus mašīnu iegādāšanai varētu uzņemties būvēt nelielas tilpības jūras tirdzniecības tvaika un motorkugus. Sākumā gan rastos zināmas grūtības ar mašīnu un motoru būvi, kuņus pirmā laikā varētu saņemt no ārzemju fabrikām, bet vēlāk tos izgatavot uz vietas. Priekš pasaules kaļa Rīgā sekmīgi darbojās "Langes un dēla" kugu būvētava, kā arī 1913/14.g. ierīkoja Vecmīlgrāvī plašo Cīzes kugu būvētavu. Pagaidām šīs kugu būvētavas nav atjaunotas.

Galvenais un, praktiski runājot, beidzamos gados gandrīz arī vienīgais mūsu jūras tirdzniecības flotes tonnāžas palielināšanās veids ir lietotu ārzemju kugu pirkšana. Pēc pasaules kaļa, līdz pat 1923.gadam, tika pirkti vienīgi mazākas tilpības kugi mūsu piekrastes kugniecības vajadzībām. Tikai sākot ar 1923.g., kad bija ievērojami kritušās kugu cenas un valsts radikāli mainī-

ja savu kugniecības politiku, izsniedzot valsts aizdevumus netikvien kugu būvei un remontiem, kā to praktizēja iepriekšējos gados, bet arī kugu pirkšanai, redzam strauju tonnāžas pieaugumu no ārzemēs pirktiem kugiem.

Latvijas pilsoņu ārzemēs pirktie kuģi.

Gads	Tvaikoņi		Buģu kuģi		Buģu-motorkuģi		K o p ā		
	skaits	brutto reg. tonnās	skaits	brutto reg. tonnās	skaits	brutto reg. tonnās	skaits	brutto reg. tonnās	netto reg. tonnās
1920	-	-	3	308	-	-	3	308	270
1921	1	231	1	46	4	443	6	720	519
1922	4	1.171	2	128	2	255	8	1.554	852
1923	12	16.420	1	48	-	-	13	16.468	9.980
1924	5	5.446	2	249	3	692	10	6.387	4.000
1925	16	12.396	1	73	-	-	17	12.469	7.444
1926	9	12.573	-	-	2	1.652	11	14.225	8.572
1927	13	22.125	1	166	1	136	15	22.427	13.917
1928	14	30.182	-	-	-	-	14	30.182	18.317
1929	21	42.405	3	238	1	174	25	42.817	25.802
Kopā	95	142.949	14	1.256	13	3.352	122	147.557	89.673

Vienā pašā 1923.gadā pirkšanas ceļā iegūta tonnāža trīs - kārt pārsniedz visos 3 iepriekšējos gados Latvijā būvēto un pirktu kugu koptonnāžu. Ar to bija likts drošs pamats mūsu tirdzniecības flotes atjaunošanai un turpāmākai palielināšanai, tomēr ņemot vērā brīvo kapitālu trūkumu iekšzemē un kugu pirkšanai ļoti aprobežotos apmēros izsniedzamos valsts aizdevumus, visā visumā mūsu tirdzniecības flotes attīstība gājusi daudz lēnākā gaitā, nekā tā varēja iet, ja vien būtu izsniegti valsts aizdevumi cik nebūt plašākos apmēros.

Kugu un liellaivu būvei, pirkšanai ārzemēs un kugu kapitālremontiem izsniegti valsts aizdevumi:

1919.-1922.g.	Ls	468.277,-	
1923.-1926."	"	1.554.223,-	Izsniegti naudā caur Latvijas hipotēku banku.
1927.	"	227.000,-	
1928.	"	626.700,-	
1929.	"	866.800,-	

Kopā 11 gados Ls 3.743.000,- vai caurmērā gadā apm.Ls 340.000,-

No minētās aizdevumu kopsummas uz 1930.g.1.janvāri bija atmaksāti Ls 1.514.600,-, tā kā neatmaksāto aizdevumu kopsumma veirs līdzinās tikai Ls 2.228.400,-

Līdz 1926.gadam valsts kugniecības aizdevumus izsniedza Finanču ministrijas Kredīta departaments no saimnieciskās dzīves atjaunošanas fonda, aprēķinot par aizdevumiem gadā 6% par kapitālu un 1% pārvaldes izdevumiem. Tā kā Latvijā kugu hipotēku institūts vēl nebija ieviests (to ievēda tikai ar 1925.g.15.janvāri Latvijas republikas satversmes 81.p.kārtībā izdotiem noteikumiem par kugu hipotēkām un jūras prasībām), tad kugniecības aizdevumus līdz Ls 2.000,- izsniedza pret galvniekiem uz 9 mēnešiem, bet lielākus aizdevumus pret rokas ķīlām uz 9 mēnešiem. Nodrošinot aizdevumu ar nekustamu mantu, aizdevumus izsniedza līdz 5 gadiem. Aizdevumus piesprieda Kredīta departamentā pēc vajadzības sasaucāmā 8 vīru komisija, kurā iegāja pa vienam pārstāvim no Kredīta, Rūpniecības, Lauksaimniecības, Pašvaldības un Jūrniecības departamentiem, Valsts kontroles, Latvijas rūpnieku un amatnieku savienības un Rīgas fabrikantu biedrības. Lieki būtu sacīt, ka šī kugniecības aizdevumu piespriedšanas komisija (kurā reizē ar to piesprieda aizdevumus arī rūpniecībai, svejniecībai, pilsētu un miestu namu celšanai u.c.) bija pārāk smags aparāts un, neieskaitot Jūrniecības departamenta pārstāvi, nepietiekoši izprata kugniecības va -

vadzības, kamdēļ vairāk pūlējās kopējos saimnieciskās dzīves atjaunošanas fonda sprobežotos līdzekļus piespriest citām nozarēm. Ar to pa daļai arī izskaidrojami kugniecībai ļoti skopos apmēros piespriestie valsts aizdevumi.

Ar šādu kugniecības interešu nepietiekošu ievērošanu bija ļoti sarūgtināti mūsu izpostītie kugu īpašnieki un jūrnieki, kas jo spilgti izpaudās pirmā Latvijas jūrnieku kongresā 1926.g.27.un 28.februārī. Savā rezolūcijā kongress prasīja, lai tiktu pārorganizēta kugniecības aizdevumu piešķiršanas kārtība, pieaicinot aizdevumu piešķiršanas komisijā jūrnieku un kugu īpašnieku pārstāvjus, kā arī paaugstināt kugniecības aizdevumu kopsummu uz 1 miljonu latu gadā. Līdzšinējo aizdevumu procentu likmi 7% gadā kongress atrada par pieņemamu un to nelūdza pazemināt, pastrīpojot ar to, ka kugniecība ir ienesīga un šī procentu likme nav par augstu.

Ievērojot jūrnieku kongresa un kugu īpašnieku vēlēšanos, Ministru kabinets, ar 1926.g.14.septembrī pieņemtiem papildinājumiem Latvijas hipotēku bankas statutos, atļāva hipotēku bankai paplašināt savas operācijas ar ilg- un īstermiņa kugniecības aizdevumiem. Saskaņā ar vēlāk izstrādāto instrukciju Latvijas hipotēku bankai, pēdējā izsniedz kugniecības ilgtermiņa aizdevumus pret metāla kugiem uz laiku no 4 līdz 9 gadiem, bet īstermiņa aizdevumus arī pret koka kugiem uz laiku līdz 12 mēnešiem.

Aizdevumus izsniedz pret metāla kugiem vai citiem metāla ādens satiksmes līdzekļiem līdz 40%, pret koka kugiem līdz 30% no taksētās un hipotēku bankas valdes atzītās vērtības. Pret jauniem modernā būvētiem un iekārtotiem kugiem banka var izsniegt aizdevu-

mus arī līdz 50% no bankas atzītās vērtības, bet ne ilgām kā līdz 6 gadiem. Kuga vecums ieķīlāšanas laikā nedrīkst pārsniegt metāla kugiem 30 gadus, koka kugiem 8 gadus. Uz koka kugiem aizdevumus izsniedz ilgākais uz 4 gadiem.

Kopš 1929. gada bankas pārvaldes procents (1%) pazemināts uz 0,5% gadā, tomēr to aprēķina ne no parāda pārpalikušās summas, bet gan no aizdevuma pirmsummas, kas ievērojami sadārdzina kredītu un ko nepieciešami novērst.

Lai nodrošinātu kugniecības aizdevumu lietderīgu sadalīšanu, tad visus lūgumus pēc aizdevumiem vispirms skata cauri un ieteic piešķiršanai vai noraidīšanai sevišķa aizdevumu komisija, sastāvotā no viena Latvijas hipotēku bankas locekļa kā priekšsēdētāja un pa vienam pārstāvim no Finanču ministrijas valsts saimniecības departamenta, Jūrniecības departamenta, Jūrnieku kongresa padomes, Latvijas kugu īpašnieku savienības un Rīgas biržas komitejas. Šīs komisijas priekšlikumus līdz Ls 20.000,- apmēram izlemj hipotēku bankas valde, bet lielākus uz valdes priekšlikumu apstiprina bankas padome.

Uz Latvijas kugiem, pie kuņiem kā līdzīpašnieki pie dalās arī ārvalstu pilsoņi, aizdevumus izsniedz tikai tad, ja ārzemnieku līdzdalība pie kuga nepārsniedz 30%, pie kam aizdevumu izsniedz tikai uz Latvijas pilsoņiem piederošām kuga ideālām daļām. Uz kugiem, kuņi ieķīlāti Latvijas hipotēku bankai, otrās un tālākās kuga hipotēkas atļauts izdot par labu ārzemniekiem ne vairāk kā 30% apmērā no kuga taksētās vērtības.

Ar pašreizējo caur Latvijas hipotēku banku izsniedzamo kug-

niecības aizdevumu piešķiršanas veidu un aizdevumu procentu mūsu kugnieku aprindas ir apmierinātas, bet gan viņas tālu nav apmierinātas ar kugniecības kreditiem ik gadus nepietiekošos apmēros piešķirtām summām. Vadoties no apziņas, ka mūsu valstij stāv vēl priekšā daudz un dažādi neatliekami uzdevumi, kas saistīti ar lieliem izdevumiem, bet no otras puses kugniecība ir vienā no svarīgākām un ienesīgākām mūsu tausaimniecības nozarēm, kuŗa savlaicīgo darbību spīdoši pierādījusi visos pēckaŗa gados, abi Jūrnieru kongresī (1926. un 1927. g.) savās rezulūcijās prasīja, lai turpmāk kugniecībai tiktu piegriezta lielāka vērība un kugniecības aizdevumiem ik gadus piešķirtu vismaz 1 miljonu latu. Kā no agrāk sniegtā pārskata redzams, tad šī dibinātā kugu īpašnieku un jūrnieru vēlēšanās līdz šim vēl nav ievērota, kaut gan daudzām citām, mazāk nozīmīgām un ar zaudējumiem saistītām vajadzībām nauda vienmēr ir atradusies.

Runājot par kugniecības aizdevumu drošību, jākonstatē, ka pie tagadējās Latvijas hipotēku bankas rūpīgās kugniecības aizdevumu piešķiršanas kārtības un aizdevumu izsniegšanas ne vairāk kā līdz 40% (faktiski līdz 35%) no ieķīlājamā kuga taksētās vērtības, normālos apstākļos zaudējumi gandrīz nav iespējami. Saskaņā ar hipotēku bankas pastāvošiem ieķīlāšanas noteikumiem, visiem ieķīlātiem kugiem jābūt apdrošinātiem vismaz divkārtīgos aizdevuma summas apmērā. Pie mūsu vidēja vecuma tērauda kugiem aizdevuma summa gandrīz nepārsniedz kuga metala vērtību, zem kuŗas kuga vērtība nekad nevar krist. Tamdēļ no aizdevumu nodrošināšanas viedokļa valsts kugniecības aizdevumi jāuzskata par solīdi nodrošinātiem, ko ap

stiprina fakts, ka līdz šim vēl neviens kugniecības valsts aizdevums nav sagādājis zaudējumus. Bez tam kā papildus drošība ir ieķīlāto kugu īpašnieku neaprobežota atbildība.

Kā liels kugniecības attīstības kavēklis ir tas, ka vēl līdz šim Latvijas hipotēku banka nav rūpējusies par kugniecības aizdevumiem vajadzīgo naudas līdzekļu iepludināšanu no ārzemēm. Pašreizējos politiskos apstākļos mūsu nekustamu īpašumu obligācijas novietot ārzemju tirgū ir ļoti grūti, kurpretim kugu obligācijas Vakar-Eiropas jūras valstīs bauda daudz lielāku uzticību. Visus beidzamos gadus mūsu bagātākiem kugu īpašniekiem ārzemnieki, galvenā kārtā angļi, labprāt pārdod kugus uz izmaksu, nodrošinot parādu ar 7-9% kuga hipotēkām. Ja Latvijas hipotēku banka kugus pērkot vai būves pasūtīt uzņemtos vidutājas-garantētās lomu, tad ārzemju hipotekāros kreditus varētu saņemt arī mazākie kugu īpašnieki, un par kugu pirkšanai vajadzīgo kreditu trūkumu nebūtu jāsūdzas. Lai ārzemju hipotekāros kreditus nesadārdzinātu, būtu nepieciešami, lai garantijas hipotēku banka uzņemtos par brīvu vai par ļoti zemu procentu.

Kugu trūkuma dēļ pirmos pēckaņa gadus visiem uz Latviju pārnākošiem latviešu jūrniekiem nebija iespējams atrast jūrnieku vietas un daudzi no viņiem bija spiesti emigrēt uz ārzemēm, galvenā kārtā uz Ziemeļ-Amerikas Savienotām valstīm. Vēl citi pārgāja kra-
sta uzņēmumu dienestā, kuņiem nebija nekas kopējs ar jūrniecību. Tā palēnām izšķīda uz visām pusēm piedzīvojušais, augsti kvalificētais latviešu jūrnieku kadrs, ko nevar iegūt vienā otrā gadā. Lai kautcik nāktu pretim smagam bezdarna jūrnieku stāvoklim, Saeima

1923.g.17.martā pieņēma likumu par kuģu registrāciju un flagas patentu izdošanu, kuŗš, pretēji agrākam likumam, atļāva braukt zem Latvijas karoga arī ārvalstu pilsoņiem, sabiedrībām un vispāri juridiskām personām piederošiem tirdzniecības kuģiem, ja šos kuģus registrē Latvijas ostās un ja viņu galveno rīkotāju pastāvīgās dzīves vietas ir Latvijā. Ne mazāk kā trešdaļai no kuģniecības sabiedrību valžu locekļiem jābūt Latvijas pilsoņiem. Latvijas piekrastes kuģošana š.diem kuģiem aizliegta.

Pamatojoties uz šo likumu un nolūkā izmantot latviešu jūrnieku lēto darba spēku, kas caurmērā bija 2 līdz 2,5 reizes lētāks par angļu jūrnieku atalgojumu, zem Latvijas karoga pārnāca sekoši ārzemju kuģu īpašniekiem piederoši preču tvaikoņi:

Gads	Tvaikoņu skaits	Tilpība reg.tonnās		Kuģa īpašnieka pavalstniecība.
		brutto	netto	
1926	7	7.934	4.409	Lielbritanijas
1927	2	3.262	1.802	Dānijas
1928	1	2.305	1.502	Lielbritanijas
"	1	3.638	2.362	Agr.Krievijas
"	1	2.039	1.265	Z.A.S.V.
"	1	951	519	Lietuvas.
1929	1	2.161	1.350	Dānijas
"	1	2.150	1.286	Norvegijas.
Kopā 4 gados	15 tvaikoņi	24.440	14.495	

Daļu no minētiem tvaikoņiem viņu īpašnieki pārdeva uz ārzemēs, un vienu (tvaikoni "Valka", 2.039 br.reg.tn.) nopirka latvieši. Sakarā ar to un vēl citiem iemesliem, no kuģiem, kas bija pārnākuši zem Latvijas karoga, atkal aizgāja zem ārvalstu karoga:

Gads	Tvaikoņu skaits	Tilpība reg.tonnās		Kuga īpašnieka pavalstniecība
		brutto	netto	
1927	1	1.152	689	Lielbritānijas
1928	1	3.638	2.362	Agr.Krievijas
"	4	2.366	1.074	Lielbritānijas
1929	1	2.039	1.265	Pārdots Latvijas pilsoņiem.
Kopā 4 gados 7 tvaikoņi		9.195	5.390	

Uz 1930.g.1.janvāri Latvijas jūras tirdzniecības flotē skaitījās 8 ārvalstu pilsoņiem piederošie tvaikoņi ar 15.245 brutto un 9.105 netto reg.tonnām, kas līdzinās 8,6% no visas Latvijas tonnāžas. Bez tam ārvalstu pilsoņiem kā līdzīpašniekiem pieder pie citiem Latvijas tvaikoņiem 2.341 netto reg.tonna vai 2,2% no visas flotes tonnāžas, tā kā kopsummā ārvalstu pilsoņiem no tagadējās Latvijas jūras tirdzniecības flotes pieder 10,8 vai, noapaļojot, apm.11%. Šinī skaitā gan neietilpst kugniecības akciju sabiedrību izlaistās bezvārda akcijas, no kurām neliela daļa atrodas ārvalstu pilsoņu īpašumā. Pēc ievāktās informācijas, ārvalstu pilsoņiem piederošo bezvārda akciju daļību pie Latvijas kugiem var pieņemt līdzīgu apm.1-2% no visas Latvijas tonnāžas. Ņemot arī to vērā, jāatzīst, ka salīdzinot ar mūsu banku, rūpniecības, tirdzniecības u.c.uzņēmumiem, ārvalstnieku daļība pie mūsu tonnāžas (ap 12-13%) nav augsta.

Tonnāžas zaudējumi sastādās galvenā kārtā no bojā gājušiem un ārvalstu pilsoņiem pārdotiem kugiem. (skat. I.un II.tabeli 97.lp.).

Pirmā tabele rāda, ka pirmos pēskara gados bojā gājušo kugu tonnāžas procents bija visai ievērojams, kas izskaidrojams ar

I. Bojā gājuši.

Gads	Tvaiko- ņu skaits	Buru kugu skaits	Buru-mo- toru kugu skaits	Tilpības reg.ton.		Bojā gāju- šo kugu brutto ton- nāžas % uz 31.XII.
				brutto	netto	
1920	1	3	-	681	520	3,7%
1921	1	4	1	1.288	1.050	3,8
1922	1	3	1	1.008	867	3,0
1923	-	3	1	802	688	1,7%
1924	1	9	1	2.402	1.960	4,6
1925	1	-	1	461	325	0,7
1926	3	7	1	2.757	2.213	3,2
1927	2	5	-	1.142	907	1,1
1928	3	1	-	1.551	734	1,2
1929	1	3	3	1.325	910	0,8
Kopā 10 gados 14		38	9	13.417	10.174	

II. Pārdoti ārvalstu pilsoņiem.

Gads	Tvaikoņu skaits	Buru kugu skaits	Buru- motoru- kugu skaits	Tilpība reg. tonnās	
				brutto	netto
1922	2	-	-	2.601	1.456
1923	1	-	-	172	58
1924	1	-	-	798	492
1925	-	-	2	538	356
1926	2 ^x)	-	1	2.306	1.338
1927	2	2	-	1.524	1.066
1928	2 ^{xx})	-	1	3.735	2.476
1929	-	-	-	-	-
K o p ā	10	2	4	11.674	7.242

bojā gājušo kugu lielo vecumu, no kuriem daudziem bija jau pienācis viņu noplēšanas laiks. Šo darbu izpildīja stiprās rudens vētras. Leunprātīgas kugu strandēšanas nav gandrīz nekad konstatē-

x) No tiem tv. "Latvija" (486 br.reg.tn.) pārdots Lielbritānijas pilsonim, bet palicis braukt zem Latvijas karoga.

xx) No tiem tv. "Albert" (951 br.reg.tn.) pārdots Lietuvas pilsonim, bet turpina braukt zem Latvijas karoga.

tas. Reizšamos gados bojā gājušo kugu tonnāžas procents līdzinās apmēram 1%, kas uzskatāms par pilnīgi normālu.

No otras tabeļes redzam, ka uz ārvalstīm mūsu pilsoņi es -
vus kugus pārdod tikai izņēmuma gadījumos. Galvenā kārtā pārdod
neoikonomiskos un mūsu kugniecības sptākļiem nepiemērotos kugus,
tāpat vecos tvaikoņus noplēšanai. Latviešu kugu īpašniekiem pie-
mit retā īpašība reiz iegūtos kugus paturēt līdz pēdējai iespēja-
mībai. Šī īpašība ir apsveicama, tomēr tikai tad, ja iegūtie ku-
gi izrādījušies par ekspluatēšanai noderīgiem un oikonomiskiem, kas
ne katrreiz tā ir. Nevienam nav noslēpums, ka mūsu jūras tirdz-
niecības flotē ir krietns procents tvaikoņu ar nesamērīgi lielu
akmeņogļu patēriņu un citiem kuga konstrukcijas defektiem, kas re-
zultātā ļoti samazina kuga peļņu. No saimnieciskā viedokļa būtu
pareizāk, ja šādus tvaikoņus mūsu kugu īpašnieki pārdotu uz ārze-
mēm, iegādājoties viņu vietā citus, oikonomiskākus kugus.

Pēc nodarbošanās Latvijas jūras tirdzniecības flote (kugi,
lielāki par 20 brutto reg.tonnām) 1930.g.1.janvārī sadalījās se-
koši:

	Privātipašniekiem piederoši kugi			Valstij piederoši kugi		
	Skaitis	tonnāža		Skaitis	tonnāža	
		brutto	netto		brutto	netto
Preču tvaikoņi	87	158.423	95.414	7	10.106	5.931
Preču-pasažieru tvaikoņi.....	5	927	377	-	-	-
Dienesta tvaikoņi, ieskaitot 3 ledlaužus ar 6180 IHP.....	-	-	-	5	3.031	67
Buru kugi (6 trimastu un 28 divmastu gaisēšoneri).....	34	3.535	3.048	-	-	-
Buru-motorkugi.....	7	773	423	1	137	76
Kopā.....	133	163.658	99.262	13	13.274	6.074

Minētie kugi bija pierakstīti pie sekošāmpiederības
ostām:

Piederības osta	Tvaikoņi		Buŗu kugi		Buŗu-motor- kugi		K o p ā		
	skaits	brutto reg. ton.	skaits	brutto reg. ton.	skaits	brutto reg. ton.	skaits	brutto reg. ton.	brutto tonnā- žas %
Rīga	88	159.311	29	3.210	7	890	124	163.411	92,4%
Liepāja	10	4.469	3	161	1	20	14	4.650	2,6
Ventspils	6	8.707	1	70	-	-	7	8.777	5,0
Ainaži	-	-	1	94	-	-	1	94	-
Kopā	104	172.487	34	3.535	8	910	146	176.932	100%

No visiem 99 preču un preču-pasažieŗu tvaikoņiem tikai 5 mazākie tvaikoņi nodarbināti ar preču un pasažieŗu pārvadāšanu Latvijas piekrastes braucienos, uzturot līnijas: 1) Rīga-Vidzemes jūrmala līdz Ainažiem, 2) Rīga-Kurzemes jūrmala līdz Kolkašragam un 3) Rīga-Liepāja-Ventspils. Visi pārējie 94 tvaikoņi ir preču tvaikoņi ("trampi") ar caurmēra ātrumu 8 jūŗas jūdzes stundā. Ar to arī izskaidrojams, ka visas kārtējas kugu satiksmes līnijas no Latvijas ostām uz ārzemēm sagrābuši savās rokās ārvalstu kugi. 1929.gadā kārtēja kugu satiksme tika uzturēta: ar angļu tvaikoņiem no Rīgas uz Dancigu, Tallinnu, Londonu, Hulli; no Liepājas uz Londonu un Klaipēdu; ar vācu tvaikoņiem uz Štettinī, Hamburgu, Libeku; ar dāņu tvaikoņiem no Rīgas un Liepājas uz Kopenhagenu; ar franču tvaikoņiem no Rīgas uz Havri; ar zviedru tvaikoņiem no Rīgas uz Stokholmu; ar somu tvaikoņiem no Rīgas uz Helsinki un Dancigu; ar igauņu tvaikoņiem no Rīgas uz Arensburgu un Pērnavu; ar hōlandiešu tvaikoņiem no Rīgas uz Rotterdamu un ziemas laikā ar krievu tvaikoņiem no Rīgas uz Londonu un Hamburgu.

No Latvijas kugu īpašnieku puses nav bijuši mēģinājumi

iekaŗot vai atkaŗot kaut jēl daŗas no ienesīgākām kārtējas kuŗu satiksmes līnijām, sakarā ar ko mūsu kuŗi palikuŗi gandrīz vai vienīgi par lēto masu kuŗavu (akmeņogļu, koku materiālu) pārvadātājiem, atstājot dārgāko importa-eksporta preču pārvadāšanu ārvalstu kuŗiem. Œim jautājumam Latvijas valsts līdz Œim nav piegriezusi ne mazāko vērību un nav mēģinājusi kaut kādā veidā pabalstīt nacionālo kārtējas kuŗu satiksmes līniju nodibināšanu. Tam spilgtu pretstatu novērojam viscaur ārzemēs, kur kārtējas satiksmes kuŗu līniju pabalstīšanu valstis uzskata par vienu no galveniem kuŗniecības politikas uzdevumiem.

Tabele par jūŗas tirdzniecības kuŗu sadalīšanu pēc kuŗu piederības ostām (skat. 99.lp.) rāda, ka no visas jūŗas tirdzniecības flotes koptonnāŗas pie Rīgas ostas pierakstīti 92,4%, pie Ventspils - 5% un pie Liepājas - 2,6%. Salīdzinot ar pirmskaŗa stāvokli, redzam Liepājas un Ventspils kuŗniecības stipru atpakaļslidēšanu, kuŗa sākusi nopietnāk atjaunoties vienīgi beidzamos 2-3 gados.

Jūŗas tirdzniecības kuŗu sadalījums pēc kuŗu īpaŗniekiem.

Kam kuŗi pieder	Tvaikoņi		Buŗu kuŗi	
	skaits	brutto reg. tonnas	skaits	brutto reg. tonnas
Rēderejām	48	81.314	23	2.754
Akciju sabiedrībām.....	28	45.615	-	-
Vienām personām	15	31.926	11	781
Komandit sabiedrībām....	1	495	-	-
Valstij	12	13.137	-	-
K o p ā	104	172.487	34	3.535

Kam kuģi pieder	Burū-motor-kuģi		Kopā		
	skaits	brutto reg. tonnas	skaits	brutto reg. tonnas	brutto tonnāžas %
Rēderejās.....	4	183	75	84.250	47,6%
Akciju sabiedrībām	-	-	28	45.615	25,8
Vienām personām....	3	590	28	33.298	18,9
Komandit sabiedrībām	-	-	1	495	0,2
Valstij	1	137	13	13.274	7,5
K o p ā	8	910	146	176.932	100%

Lielākie kuģu īpašnieki.

	Tvaikopu skaits	Brutto reg. tonnas
Rēderejas:		
A.Kalniņš un biedri, Rīgā	7	16.050
"Brāļi Seeberg"	6	13.300
"P.Dannebergs"	5	11.913
M.Faulbaums un E.Jansons.....	3	6.532
Akciju sabiedrības:		
Krievu-Baltijas akc.sab.....	5	13.685
Akc.sab."Jūras", Ventspilī.....	3	6.075
Latvijas-Belģijas līnija, Rīgā..	2	3.882
Vienas personas:		
Pilsonis Fr.Grauds, Rīgā.....	5	14.929
" H.Taube	1	3.984
Valsts autonomas uzņēmums		
"Valsts kuģu pārvalde".....	6	9.846

No pievestā pārskata redzams, ka visvairāk pie mums ir izplatītas rēderejas (47,6%), kurām seko tvaikopu akciju sabiedrības (25,8%). Akciju sabiedrību mazā izplatīšanās izskaidrojama ar to, ka visas jūras kuģniecības akciju sabiedrības apliktas ar tirdzniecības-rūpniecības nodokli, kurpretim rēderejas un citi kuģniecības uzņēmumi no šā nodokļa brīvi. Bez tam agrāko Baltijas

kugniecības akciju sabiedrību "Austra", "Kurzeme" un "Linda" ne - sekmīgās "saimniekošanas" sekas vēl daudziem pārāk labā atmiņā, kamdēļ veco kugniecības darbinieku aprindās pagaidām vēl nav zudusi dziļi iesakņojusies neuzticība pret piedalīšanos jaunās kugniecības akciju sabiedrībās.

Kā līdzīpašnieki pie pēckaņa jūras tirdzniecības kugiem, galvenā kārtā, piedalās pirmskaņa tirdzniecības flotes kugu līdzīpašnieki un kugu kapteiņi, bet jau mazākā mērā pilsētu tirgotāji, namīpašnieki un pilsētās dzīvojošā intelligences, kā: ārsti, advokāti, notāri, aktieři, valsts ierēdņi u.c. Intelligences piedalīšanās kugniecības uzņēmumos sevišķi novērojama beidzamos pāris gados.

Jūrmalas iedzīvotāji, izņemot turīgākos pirmskaņa buķu kugu līdzīpašniekus, pie kugiem kā līdzīpašnieki piedalās samērā niecīgos apmēros. Tas izskaidrojams ar mūsu jūrniecības vājo propagandēšanu un ar lielāku brīvu kapitālu trūkumu, jo tvaikoņu rēderējās kā līdzīpašniekus parasti uzņem tikai personas ar mazākais Ls 2.000,- lielu līdzdalības iemaksu, bet kugniecības akciju sabiedrībām mūsu zemnieki maz uzticas. Rezultātā redzam, ka pagaidām mūsu kugniecība vēl nav tautas lieta, ko viņa varētu sasniegt, ja kugniecību plašāk propagandētu un noorganizētos lielākas pilnu uzticību baudošas kugniecības akciju sabiedrības un rēderejas, kurās par līdzdalībniekiem uzņemtu arī personas ar mazām līdzdalības summām, kā, piemēram, to dara Anglijā, kur jo plaši ir izplatītas kugniecības sabiedrības ar 1/1.-.- lielām dalības pajām. Ja šo grūto, bet pilnīgi reālo uzdevumu izdotos sekmīgi veikt, tad nebūtu jāsūdzas par līdzekļu trūkumu mūsu kugniecības pacelšanai

pienācīgos augstumos.

JŪRAS TIRDZNICĪBAS KUGU LIELUMS.

Uz 1930.g.1.janvāri mūsu jūras tirdzniecības flote sastāvēja no šāda lieluma kugiem.^{x)}

Kugu lielums brutto tonnās	Tvaikoņi		Buņu kugi	
	skaits	+brutto tonnas	skaits	brutto tonnas
līdz 50 tonnām	-	-	8	277
no 51 - 100 "	3	238	12	883
" 101 - 200 "	7	1.134	10	1.387
" 201 - 300 "	9	2.278	4	988
" 301 - 400 "	4	1.449	-	-
" 401 - 500 "	2	980	-	-
" 501 - 600 "	3	1.612	-	-
" 601 - 1000 "	5	4.017	-	-
" 1001 - 1500 "	13	16.729	-	-
" 1501 - 2000 "	14	25.432	-	-
" 2001 - 2500 "	22	48.890	-	-
" 2501 - 3000 "	9	25.053	-	-
" 3001 - 4000 "	13	44.675	-	-
K o p ā	104	172.487	34	3.535

Kugu lielums brutto tonnās	Buņu-motorkugi		K o p ā	
	skaits	brutto tonnas	skaits	brutto tonnas
līdz 50 tonnām	5	157	13	434
no 51 - 100 "	-	-	15	1.121
" 101 - 200 "	2	240	19	2.761
" 201 - 300 "	-	-	13	3.266
" 301 - 400 "	-	-	4	1.449
" 401 - 500 "	-	-	2	980
" 501 - 600 "	1	513	4	2.125
" 601 - 1000 "	-	-	5	4.017
" 1001 - 1500 "	-	-	13	16.729
" 1501 - 2000 "	-	-	14	25.432
" 2001 - 2500 "	-	-	22	48.890
" 2501 - 3000 "	-	-	9	25.053
" 3001 - 4000 "	-	-	13	44.675
K o p ā	8	910	146	176.932

x) Latvijas jūras tirdzniecības flote uz 1930.g.1.janvāri, 31, lp.

Visizplatītākie mūsu flotē ir 1000 līdz 2500 brutto reģistra tonnas lieli preču tvaikoņi, kuŗi kopsummā līdzinās 47% no kopējā tvaikoņu skaita, vai 53% no koptonnāžas. Beidzamos divos gados novērojama tieksme pirkt lielākus, 3000 līdz 4000 brutto reģistra tonnas lielus tvaikoņus, kuŗus galvenā kārtā izlieto koku un akmeņogļu krāvu pārvadāšanai starp Baltijas jūras un Lielbritānijas un kontinenta ostām.

Ievērojamu lomu spēlē arī 100 līdz 500 brutto reģ. tonnas lieli tvaikoņi, kas sekmīgi nodarbojas Latvijas piekrastes un vispār Baltijas jūras braucienos.

Tvaikopa visējā brutto tonnāža bija 1.janvārī 1923. gadā 1106 tonnas, 1925.g. - 1192 tonnas, 1927.g. - 1194 tonnas, 1929.g. - 1545 tonnas un 1930.g. - 1659 tonnas, tas ir novērojama noteikta tieksme pāriet uz lielāku tvaikoņu iegūšanu un ekspluatēšanu.

Pašreizējā mūsu jūras tirdzniecības flotē (bz 1930.g.1.I.) lielākie kuģi ir:

preču tvaikonis	"Margarete",	3984	brutto,	2499	netto	reg.tn.
"	buŗu-motorkuģis "Eurasia"	513	"	268	"	" "
"	buŗu kuģis "Dzenis"	292	"	248	"	" "

JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUĢU SADALĪJUMS PĒC BŪVMATERIĀLA.

Visi mūsu buŗu un buŗu-motorkuģi un divi mazāki tvaikoņi, ar kopējo tilpību 4.821 brutto reģ. tonnām, vai 2,7% no visas jūras tirdzniecības flotes tonnāžas ir koka kuģi, bet pārējie 102 tvaikoņi ir tērauda un dzelzs kuģi.

JŪRAS TIRDZNICĪBAS KUGU BRAUCIENI.

Priekš pasaules kara latviešu tālbraucēju buņu kugu iemīlotākās un ienesīgākās tekas veda no Eiropas uz Amerikas austrumu ostām, galvenā kārtā uz Meksikas, Venecuēlas un Vakar-Indijas salu ostām. Tāpat daudzi buņu kuģi brauca uz Balto un Vidus jūrām. Arī tvaikoņi labprāt apmeklēja Ār-Eiropas ūdeņus.

Pēckara laikmets stipri sašaurināja Latvijas tirdzniecības kugu darbības rajonu. Buņu un buņu-motorkuģi (izņemot 4-mastu b/m."Eurasia", 513 br.reg.tn., kuģš uztur braucienus starp Eiropu un Rīt-Ameriku) nodarbojas gandrīz vai vienīgi Baltijas jūrā, galvenā kārtā Latvijas piekrastes braucienos, bet tvaikoņi ierobežojusi savus braucienus ar Eiropas un Vidusjūras ūdeņiem, kā to raksturo zemāk sniegtā tabele par mūsu jūras tirdzniecības tvaikoņu braucieniem.^{x)}

Valstis, kuņu ostas apmeklējuši Latvijas tvaikoņi	1927.g. apmeklējušo kugu		1929.g. apmeklējušo kugu	
	skaits	netto reg. tonnāža	skaits	netto reg. tonnāža
Latvija	333	288.537	511	460.092
Anglija	306	220.972	320	315.044
Holandē	128	143.116	166	226.940
Somija	144	147.576	160	225.229
Danciga	176	152.479	239	198.970
Beļģija	104	110.236	156	197.872
Dānija	129	78.934	168	126.827
Francija	76	84.771	86	124.123
Vācija	54	25.035	117	90.102
Zviedrija	65	29.849	149	88.058
Polija	23	21.742	116	86.791
Italija	6	10.629	22	37.948
S.P.R.S	-	-	16	23.336
Spānija	11	10.608	16	22.699
Norvegija	6	4.198	18	14.420
Alžira	2	2.776	8	13.686

x) Pēc Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas nepublicē -
tiem datiem

Valstis, kuŗu ostas apmeklējuŗi Latvijas tvaikoni	1927.g. apmeklējoŗo kuŗu		1929.g. apmeklējoŗo kuŗu	
	skaits	netto reg. tonnāŗa	skaits	netto reg. tonnāŗa
Lietuva	16	9.064	17	11.518
Islande	-	-	4	6.058
Tunisa	-	-	4	5.742
Portugale	6	4.631	4	5.164
Igaunija	13	7.002	9	4.389
Amerika	-	-	2	3.785
Griekija	-	-	2	2.662
Egipte (Alexandria)	1	2.317	1	2.375
Dievid-Slāviŗa	-	-	1	1.745
Maroko	1	1.712	-	-
Azoru salas	1	268	-	-
Kopā	1.601	1.356.452	2.312	2.295.575

No atseviŗkām Latvijas ostām izgājuŗie tvaikoni.

Osta	Tvaikonu	
	skaits	netto tonnāŗa
Rīga	308	306.964
Danciga	239	198.970
Ģente	108	145.813
Rotterdama	91	117.373
Gdynia	116	86.791
Calais	39	68.925
Liepāŗa	104	68.707
Ventspils	79	67.378
Schiedama	27	45.755
Kopenhagena	46	42.358
Antverpene	40	42.147
Bjorko	22	34.652
Hulla	25	33.307
Tyne	30	31.639
Londona	31	30.524
Rouen	20	28.438
Karalauŗi	58	26.438
Kotka	16	24.474
Sunderlanda	17	23.215
Amsterdama	16	22.027
Ķeningrada	14	20.972
Newcastle	15	19.385
Trangsunda	14	19.253
Manshestere	18	19.118
Makslahti	10	18.622
Yxpila	12	16.342

Osta	Tvaikoņu	
	skaits	netto tonnāža
Hamburga	11	16.145
Hartlepoola	13	15.759
Frederikshamna	11	15.722
Helsinki	14	14.597
Grangemouth	13	14.323
Stettine	18	14.156
Terneuzen	9	13.251
Aarhus	13	12.873
Stockholma	13	12.493
Methil	10	12.272
Immingham	9	11.916
Klaipēda	17	11.518
Ainaži	8	11.355
Blyth	13	10.834
Dinkerka	8	10.664
u.t.t.		

Pavisam 1929.gadā Latvijas tvaikoņi apmeklējuši 295 dažādas ostas.

Galvenā tvaikoņu kugniecība notiek starp Latviju, Angliju, Holandi, Somiju, Dancigu, Beļģiju, Dāniju, Franciju, Zviedriju un Poliju. Visbiežāk apmeklētās ārzemju ostas ir Danciga, Gdynia, Ģente, Rotterdama, Karalauči, Kopenhagena, Antverpene, Calais, Londona u.c. Vidus un Biskajas jūru ostas mūsu kuģi pa lielākaī daļai apmeklē tikai ziemas laikā, kad Baltijas jūras koku izvedējas ostas aizsalst un atbrīvojušies koku pārvedēja tvaikoņu tonnāža atrod pagaidu nodarbošanos siltās dienvidus jūrās, nodarbojamās te ar akmepogļu, rūdas, fosfatu u.c. krāvu pārvadāšanu.

Salīdzinot Latvijas tvaikoņu 1929.g.braucienus ar iepriekšējiem gadiem, redzam, ka sākot ar pagājušo gadu mūsu tvaikoņi uzsākuši braucienus arī uz Krieviju. Tā 1929.gadā Pēterpili apmeklējuši 14 Latvijas tvaikoņi ar 20.972 netto reg.tonnām un Archan -

geļsku 2 Latvijas tvaikoņi ar 2.364 netto reg.tonnām tilpības. Uz 1930.g.vasaru nofraktēti jau vairāki Latvijas tvaikoņi koku krāvu pārvadāšanai no Pēterpils uz Vakar-Eiropu.

Izsmelšu pārskatu par Latvijas jūras tirdzniecības tvaikoņu braucieniem virzieniem 1929.g. sniedz šāda tabele. (Skat. tabeli 109.lp.)

JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUGU VECUMS.

Pēc tonnāžas vecuma Latvijas jūras tirdzniecības flote starp pārējo valstu flotēm (Skat.tabeli 38.lp.) ieņem vienu no pēdējām vietām, kā to redzam no sekošām tabelēm (Skat. tabeles 110.lp.).^{x)}

Tikai 12,5% no visas mūsu tonnāžas ir jaunāka par 20 gadiem, 60% ir 20-30 gadu vecumā un 27,5% vecāka par 30 gadiem. Tādam tonnāžas sastāvam nav gadījuma raksturs, bet pie mums visos pēckara gados praktizēta parādība pirkt vairumu tvaikoņu 30-30 gadu vecumā.

Sabiedrībā nākas bieži dzirdēt pārmetumus mūsu kugu īpašniekiem, ka viņi jauno, moderno un oikonomisko tvaikoņu un motorkugu vietā pērkot vecos, neoikonomiskos tvaikoņus, kurus drīz nāksoties pārdot noplēšanai. Sakarā ar to no svāra noskaidrot jautājumu, kādu kugu iegūšana saimnieciski attaisnojama mūsu tagadējos apstākļos un sakarā ar to, kā kvalificējama mūsu pašreizējā jūras tirdzniecības flote. Te spēlē lomu tikai tvaikoņu flote, jo gandrīz visa sīko buņu un buņu-motorkugu flote nodarbojas Latvijas piekraustes braucienos, kamdēļ uz starptautisko jūras transportu tā nekādu mēspaidu neatstāj.

x) Latvijas jūras tirdzniecības flote uz 1930.g.1.janvāri, Finanšu ministrijas izd., 31.lp.

Latvijas jūras tirdzniecības kuģu vecums.

Kuģu vecums	Tvaikoņi		Būru kuģi		Būru-motorkuģi		K o p ā		
	skaits	brutto tonnas	skaits	brutto tonnas	skaits	brutto tonnas	skaits	brutto tonnas	brutto tonnāžas procentē
Līdz 5 gadiem	1	1.932	6	425	1	513	8 ✓	2.870	1,6%
No 5 - 10 "	-	-	7	515	2	52	3 ✓	567	0,3
" 10 - 15 "	8	11.117	5	388	2	135	15 ✓	11.640	6,6
" 15 - 20 "	6	6.518	5	550	1	45	12 ✓	7.113	4,0
" 20 - 25 "	19	40.293	1	292	-	-	20 ✓	40.585	23,0
" 25 - 30 "	31	64.781	6	665	-	-	37 ✓	65.446	37,0
" 30 - 35 "	13	23.284	1	206	-	-	14 ✓	23.490	13,3
" 35 - 40 "	12	18.419	2	400	-	-	14 ✓	18.819	10,6
" 40 - 45 "	8	5.262	1	94	-	-	9 ✓	5.356	3,0
" 45 - 50 "	1	77	-	-	-	-	1 ✓	77)	
" 50 - 55 "	2	425	-	-	-	-	2 ✓	425)	0,6
" 55 - 60 "	2	288	-	-	-	-	2 ✓	288)	
Nezināms būves gads	1	91	-	-	2	165	3 ✓	256)	
K o p ā	104	172.487	34	3.535	8	910	146	176.932	100%

Tvaikoņu vecums.

Vecums	Procentos no kopējās brutto tonnāžas uz l.I.					Vispasaules tvaikoņu un motorkuģu brutto tonnāžas vecums.
	1923.g.	1925.g.	1927.g.	1929.g.	1930.g.	
Līdz 5 gadiem	1,3%	-	2,5%	1,5%	1,1%	15,6%
No 5 - 10 "	5,5	0,7%	3,4	2,1	-	25,6
" 10 - 15 "	1,0	1,0	3,3	4,6	6,4	20,9
" 15 - 20 "	21,8	25,5	9,3	8,4	3,8	12,6
" 20 - 25 "	27,2	29,8	25,3	25,9	23,4	9,9
" 25 - 30 "	4,7	14,8	30,7	30,5	37,6)	
" 30 - 35 "	30,6	19,0	10,7	9,8	13,5)	
" 35 - 40 "	-	5,0	11,5	15,7	10,7)	15,4
" 40 - 50 "	1,7	3,0	2,2	1,1	3,1)	
" 50 - 60 "	6,2	1,2	1,1	0,4	0,4)	
K o p ā	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Kopējā brutto tonnāža	22.115	42.907	77.634	128.211	172.387	66.407.393

Iai spriestu par to, vai pareizi darīts, pērkot vidēja vecuma un pat vecākus tvaikoņus, salīdzināsim jaunu un vecu tvaikoņu priekšrocības un trūkumus, piemērojoties mūsu vietējiem pēckara apstākļiem. Salīdzinājumam ņemsim 5.000 kravas tonnu tilpības lielus jaunu un 25 g. vecu preču tvaikoņus, kāda lieluma tvaikoņus beidzamos gados sāk vienmēr vairāk lietot mūsu kugu īpašnieki koku krāvu pārvadāšanai no Baltijas jūras uz Vakar-Eiropas ostām.

Vadoties no pašreizējām tirgus cenām,^{x)} šāda jauna moderna tvaikoņa vērtība būs $\text{Z } 11.-- \cdot 5000 = \text{Z } 55.000.-- = \text{Ls } 1.386.000,$ bet 25 gadus vecam, vidēji uzturētam tvaikonim ap 30% no būves vērtības, t. i. $\text{Z } 16.500.-- \cdot \text{a/k. Ls } 25,20 = \text{Ls } 415.800,--.$ Jaunā tvaikoņa ātrums pie pilnas kravas un apm. 14 tonnu akmeņogļu patēriņa katrās 24 stundās būs 9 jūras jūdzes stundā; 25 gadus vecam tvaikonim pie 18 tonnu akmeņogļu patēriņa ātrums 8 j. jūdzes stundā. Sakarā ar šiem datiem jaunā tvaikoņa iegūšanai nāksies ieguldīt par $\text{Ls } 1.386.000,-- - \text{Ls } 415.800,-- = \text{Ls } 970.200,--$ lielāku kapitālu, kas pie mūsu kapitāla dārdzības, aprēķinot caurmērā 10% gadā, rentēs uz tvaikoņu vērtības starpību gadā iztaisīs $\text{Ls } 97.020,--.$ Arī kuga amortizācijai, aprēķinot gadā tikai 5% no kuga pārpalikušās vērtības, šī starpība iztaisīs $\text{Ls } 48.510,--.$

Jaunu kugu apdrošināšana gan ir par apm. 5% lētāka par 25 g.-30 g. vecu kugu apdrošināšanu, tomēr ņemot vērā jaunā kuga lielāku vērtību, apdrošināšanas izdevumi tvaikonim būs par (6% no $\text{Ls } 1.386.000,-- = \text{Ls } 83.160,--$ minus 11% no $\text{Ls } 415.800,-- = \text{Ls } 45.740,--$) $\text{Ls } 37.420,--$ lielāki nekā 25 g. vecam tvaikonim. Kopsu-

x) "Hansa", 12.IV.1930.Nr.15, 647.lp.

mā jaunā tvaikoņa lielākie izdevumi, ieskaitot ieguldītā kapitāla starpības rentes, līdzināsies $Ls\ 97.020 + Ls\ 48.510 + Ls\ 37.420 = Ls\ 182.950,-$.

Kā pretstats šiem izdevumiem ir jaunā tvaikoņa mazākie izdevumi kuga remontiem. 25 g. vecam tvaikonim ik gadus (ņemot vēršos izdevumus par 4 gadiem, t.i. par kuga klasifikācijas periodu) caurmērā remontiem iziet, neieskaitot krāsošanu, ap $Ls\ 30.000,-$, jaunam tvaikonim tikai ap $Ls\ 5.000,-$; tā tad ikgadējs ietaupījums uz remontizdevumiem ir $Ls\ 25.000,-$. Bez tam jaunais tvaikonis uz remontdarbiem vajadzīgo laiku ietaupīs gadā apmēram 6 dienas.

Izlietojot abus tvaikoņus koku un akmeņogļu krāvu pārvadājumiem starp Latvijas un Ziemeļjūras ostām, var pieņemt, ka 25 g. vecais tvaikonis gadā atradīsies braucienos apm 162 dienas, bet ostās 203 dienas. Gadā šis tvaikonis nobrauks apm. 31.104 jūras jūdzes un iztērēs ap 2.916 tonnas akmeņogļu. Jaunais 9 j. jūdžu ātrais tvaikonis šo pašu attālumu nobrauks 144 dienās, iztērējot pie tam tikai 2.016 tonnu akmeņogļu. Citiem vārdiem sakot, jaunais tvaikonis ietaupīs gada laikā 900 tonnas akmeņogļu un 18 dienas.

Bez tam, kugim stāvēt ostās, kopējo akmeņogļu ietaupījumu jaunam kugim var rēķināt līdzīgu apm. 0,5 tonnām dienā vai 203 dienās ap. 100 tonnas, kas kopsummā ar braucienos ietaupītām akmeņoglēm dos gadā ietaupījumu apm. 1.000 tonnas, vai pārvēršot naudā ā $Ls\ 23,-$ par 1 tonnu akmeņogļu = $Ls\ 23.000,-$ gadā.

Bez tam jaunais, tikai 1 j. jūdži ātrāk braucošais tvaikonis ietaupīs gadā izdevumiem $18 + 6 = 24$ dienās ā $Ls\ 500,- =$

= Ls 12000,-. Kopsavilkumā jaunā tvaikoņa ekspluatācijas priekšrocības izteiksies šādos ietaupījumos gadā:

1. Uz remonta izdevumiem	Ls 25.000,-
2. " akmeņoglēm un smērvielām...	" 24.000,-
3. " izdevumiem 24 dienās	" 12.000,-
Kopā.....	Ls 61.000,-

Šiem ietaupījumiem vēl pieskaitāma kuga peļņa par gadā ietaupītām 24 dienām.

Uz pievestā kalkulācijas pamata salīdzinot veco tvaikoņu trūkumus un priekšrocības ar jauniem tvaikoņiem, jānāk pie slēdziena, ka tagadējos mūsu apstākļos, pie dārgā kapitāla un vispārējā privāto līdzekļu trūkuma kugniecībā un ņemot par pamatu mūsu tvaikoņu galveno nodarbošanos Baltijas-Ziemeļjūras braucienos, mums ir izdevīgāk pirkt lietotus tvaikoņus.

Aina mainās, ja kugiem nākas nodarboties garākos braucienos, kur kuga brauciena laiks ievērojami pārsniedz kuga ostā atrašanās laiku un sakarā ar to pieaug kā akmeņogļu un smērvielu oikonomija, tā arī braucienos ietaupītais laiks. Pie tagadējās gausās koku krāvu iekrāušanas un izkrāušanas nav arī iespējams pilnīgi izmantot modernās jauno kugu iekrāušanas un izkrāušanas ierīces, kamdēļ kokuskrāvu pārvadājot jauno moderno tvaikoņu un motorkugu priekšrocības ievērojami samazinās, un tamdēļ šajos braucienos pa lielākai daļai izmanto vecākus kugus, novietojot jaunus kugus kārtējas satiksmes uzturēšanai, kā arī garos braucienos un vispār dārgāku preču pārvadāšanai, kur arī kuga ātrumam ir daudz lielāka nozīme.

Tāpat aina mainītos, ja mūsu kugu īpašnieki varētu sa ←

ņemt ilgtermiņa kugniecības aizdevumus par 3-4% gadā un ja valsts sāktu domāt pabalstīt nacionālās kārtējās satiksmes kugu līniju nodibināšanu, kā to redzam pat pie mūsu kaimiņiem igauņiem, somiem un poļiem. Tad rastos iespēja drīzi vien pakāpeniski pāriet uz jaunu tvaikoņu un motorkugu iegādāšanu un varētu ievērojami paplašināt tagadējās mūsu jūras tirdzniecības darba lauku.

Lietotu tvaikoņu pirkšanai par labu vēl runā tas apstāklis, ka mums ir lēts jūrnieku darba spēks, kamdēļ nodarbinot mazliet lielāku kuga personālu, mums ir iespēja ar pašu kuga kalpotāju spēkiem veikt sīkākos remontu darbus un vispār uzturēt kugi labi uzkoptā stāvoklī, kas ievērojami pagarina kuga mūžu un dod zināmu izdevumu oikonomiju. Kuga dilšana norisinās daudz lēnāk, un remontu izdevumi samazinās.

Otrs jautājums ir, cik vecus tvaikoņus mums tagadējos apstākļos būtu izdevīgāk pirkt. Uz šo jautājumu ir visai grūti atbildēt, un sakarā ar to vispirms jāaplūko, kā mainās kuga vērtība atkarībā no viņa vecuma.

Parasti pieņemts, ka preču tērauda tvaikoņu nodilumam ik gadus novelk no kuga ķermeņa pārpalikušās vērtības 5-6%, mašīnām 5% un kuga katliem 8-10%. Šis nodiluma procentu likmes ir derīgas kugim normālos braucienos un kārtīgi kugi kopjot. Bet ja kugis slikti kopts, ja viņam ik gadus nācies uzturēties jūrā 60% un pat ilgāk, ja pastāvīgi nācies pārvadāt smagas kravas, kā rūdu, dzelzs kravas u.t.t., tad šādu kugu nodilšana norisinās jau daudz ātrāk. Tomēr kuga stāvoklis un viņa mūža gaņums galvenā kārtā atkarājas no kuga pareizas kopšanas. Bez tam kugu vērtību dažādos vecumos vienmēr iespaido piedāvājumi un pieprasījumi. Ir

vispār pazīstama lieta, ka pastāvot lieliem kugu tonnāžas pieprasījumiem, veciem kugiem cena aug daudz ātrāk, nekā jauniem, jo pie augstām vedumaksām īsā laikā var iegūt lielu peļņu. Turpretim kugniecības križu laikmetos vecu kugu cenas krīt ātrāk zem normālām cenām nekā jauniem kugiem.

Kā normālos apstākļos mainās preču kugu vērtība attiecībā pret kuga būves vērtību, rāda zemāk sniegtās tabeles. Pirmo tabeļi, kuŗa aprēķināta, atvelkot nodilumam ik gadus 5% no kuga pārpalikušās vērtības, lieto Latvijas hipotēku bankas taksatori hipotēku bankā ieķīlājamo tvaikoņu taksācijai, bet otrā tabele bija pieņemta Vācijas kugu īpašnieku pasaules kaŗā zaudēto kugu novērtēšanai.

I

II^{x)}

Kuga vecums gados	Kuga atlikusē vērtība pret būves vērtību %	Kuga atlikusē vērtība pret būves vērtību		
		pie labas uzturēšanas %	pie vidējās uzturēšanas %	pie sliktas uzturēšanas %
0	100,0	100,0	100,0	100,0
1	95,0	95,5	94,0	92,0
2	90,3	91,4	88,5	84,5
3	85,7	87,6	83,0	77,5
4	81,5	84,1	78,2	71,5
5	77,4	80,7	73,5	66,0
6	73,5	77,7	69,5	61,0
7	69,2	74,2	65,7	56,3
8	66,4	72,0	62,0	52,0
9	63,0	69,1	58,5	48,0
10	59,9	66,1	55,8	44,3
11	56,9	63,5	52,3	41,0
12	54,1	60,7	49,6	38,0
13	51,3	58,0	46,9	35,2
14	48,7	55,6	44,2	32,7
15	46,3	53,2	41,6	30,3
16	44,0	50,8	39,0	28,0
17	41,8	48,0	37,2	25,9
18	39,7	46,5	35,2	23,9
19	37,8	44,3	33,2	22,0
20	35,9	42,5	31,4	20,3

x) Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen von Dr. Ing. C. Commentz, 1927, 45.lp.

Kuga vecums gados.	Kuga atlikusē vērtība pret būves vērtību %	Kuga atlikusē vērtība pret būves vērtību		
		pie labas uzturēšanas %	pie vidējas uzturēšanas %	pie sliktas uzturēšanas %
21	34,1	40,5	29,6	18,7
22	32,4	48,6	28,0	17,2
23	30,8	37,0	26,5	15,8
24	29,1	35,3	25,0	14,5
25	28,0	33,7	23,5	13,7
26	26,3	32,3	22,2	12,5
27	25,0	30,8	21,0	
28	23,8	29,2	19,8	
29	22,6	28,0	18,7	
30	21,5	26,7	17,6	
31	20,4	25,5	16,7	
32	19,9	24,3	15,7	
33	18,4	23,2	15,0	
34	17,2	22,3	14,0	
35	16,6	21,2	13,5	
36	15,8	20,1	12,5	
37	15,0	19,3		
38	14,3	18,3		
39	13,5	17,5		
40	12,9	16,7		
41	12,2	16,0		
42	11,6	15,1		
43	11,0	14,5		
44	10,5	13,8		
45	10,0	13,0		
46	9,5	12,5		
47	9,0			
48	8,5			
49	8,1			
50	7,7			

Vadoties no sniegto tabeļu datiem, nebūtu ieteicams pirkt tvaikopus, vecākus par 25 gadiem. Šis vecums ir tā robeža, kad kugiem, klasi atjaunojot, rodas vajadzība izdarīt lielus kapitālremontus, kā, piem., atjaunot klāja un dibena plātes, izdarīt ogļu bunkuru stiprinājumus, mainīt katlus u.t.t. Sevišķa vērtība piegriežama kugu katliem, kuņu mainīšana savienota ar lieliem izdevumiem. Pie šāda ieskata pieturas arī lielākās mūsu rēderejas,

tomēr naudas līdzekļiem nabagākie kugu īpašnieki-iesācēji vēl jo-
projām turpina pirkt lētos 30-40 gadu vecos tvaikoņus. Visā vi-
sumā tomēr valda tieksme lēnām pāriet uz jaunākas 18-30 g. vecas
tvaikoņu tonnāžas pirkšanu, izvairoties no kara gados (1916.-1919.)
būvēto kugu iegūšanas, kuru caurmēra kvalitāte stāv zem normālā
līmeņa.

IEKŠĒJO ŪDENS SATIKSMES LĪDZEKĻI.

Saskaņā ar Jūrniecības departamenta datiem, uz 1930.g. 1.
janvāri visās Latvijas ostās un uz iekšējiem ūdensceļiem bija re-
gistrēti:

106 virzuļmašīnu velkoņi ar mašīnspēju 10.853 IHP	
2 motor-velkoņi " " 380 HP	
48 upes preču-pasažieru kuģi " 3.524 IHP	
722 liellaivas,	
217 buņu jachtas,	
75 motor-jachtas,	
370 motorlaivas.	

Bez tam ostas apgādātas 5 pāldziņiem, 17 zemessmēlējjiem un
zemessūcējjiem, 2 tvaika šalandām, 2 peldošiem dokiem un 11 peldo-
šiem celtniem ar celtspēju: pieci celtni ar celtspēju katrs 5
tonnas, viens - 6 tonnas, divi - pa 25 tonnām, viens - 30 tonnas,
viens - 35 tonnas un viens - 130 tonnas.

Vairums minēto ostas un upju kugu ir pirmekara mantojums,
t.i. neoikonomiski un nemoderni kuģi, kas tagadējos apstākļos gan
veic savu darbu, bet ostu apgrozībai pieaugot nāksies viņu skaitu
palielināt ar modernākiem peldošiem līdzekļiem.