

## TIRDZNIECĪBAS TVAIKOŅU TECHNISKĀ MODERNIZĒŠANA.

Sakarā ar kugniecībā pielietojamās tehnikas straujo progresu, kurš jūtami apdrau veco un nepraktisko kugu eksistenci, dabīgi pacēlies jautājums, vai nebūtu iespējams modernizēt arī jau pastāvošos kugus.

Šo jautājumu sīki iztirzājis Hamburgas inženiers Dr. C. Commentz. Viņš norāda, ka pie veciem kugiem ar lietderīgiem uzlabojumiem gan piedzenošā mēchanismā, gan siltuma saimnieciskā izmantošanā esot iespējams sasniegt lielāku kuga ātrumu un mazāku degvielas patēriņu. Pie jaunu kugu būves pielietotos tehniskos jaunizgudrojumus pa lielākai daļai esot iespējams pielietot arī pie veciem kugiem un vēl esot liels jautājums, vai tagadējos apstākļos izdevīgāk būvēt jaunus kugus, vai uzlabot jau esošos. Ar viena jauna kuga būvei izlietoto summu varot modernizēt 20-30 jau pastāvošos kugus un šādi modernizētos kugos ieguldītais kapitāls rentējoties labāk nekā jaunbūvējamos kugos.

Neieejot sīkumos, atzīmēsim tikai galvenās tvaikoņu modernizēšanas iespējamības.

Daudz un ilgas pūles pielikuši konstruktori veidojot izdevīgākās, mazāko pretestību radošās kuga korpusa un dzenamskrūves formas. Tomēr tikai visjaunākā laikā nākuši pie noteiktas atziņas, ka labāku rezultātu sasniegšanai nepieciešami panākt abu minēto elementu saskaņotu darbību, t.i. ka dzenamskrūve jāveido atkarībā no kuga formas un ka dzenamskrūves tuvumā pēc iespējas jāsamazina virpuļradošie faktori. Tāpat beidzamā laikā novērots, ka liela nozīme piekrīt dzenamskrūves rumbas izveidošanai, kam

agrāk piegrieza maz vērības. Novērots, ka pie dzenamskrūvēm ar pareizu rumbas izveidošanu dzenamskrūves liederība uzlabojas līdz 2%.

Liela nozīme piekrīt dzenamskrūves materiālam. Novērojumi rāda, ka bronzas dzenamskrūvēm ir 4-6% lielāks izmantošanas koeficients nekā tērauda vai čuguna dzenamskrūvēm, jo darbā bronzas dzenamskrūves virsma nav padota izēdumiem un paliek vienmēr gluda.

Lai dzenamskrūvei lietderīgi pievadītu ūdeni un lai pēc tam to pēc iespējas atkal bezvirpuļaini novadītu, liela nozīme piekrīt kuga korpusa pakaļgala lietderīgai izveidošanai. Šīnī nolūkā lieto speciāla profila vadņus un stūres, kuņas dod iespēju pacelt kuga ātrumu līdz 0,8 jūras jūdzēm stundā.

Beidzamos gados arī jūras tirdzniecības flotē ievestas tā saucamās balansstūres, kuņas stūres griešanās ass vairs neiet caur stūres priekšējo malu, bet tā, ka daļa no stūres lāpstas atrodas šīs ass priekšpusē. Ar to panāk uz stūri darbojošo spēku izliedzināšanu, kamdēļ stūres grozīšanai agrāk vajadzīgie 2-5% no visa katla tvaika samazinas līdz 10-kārtīgi. Tikai gan jāpiezīmē, ka kugu braucieniem ledū balansstūre nav derīga.

Vēl lielāka nozīme pie kuga ekspluatēšanas piekrīt degvielas lietderīgai izmantošanai un pareizai mašīnu, katlu un palīgmechanismu iekārtai. Bieži gadas, ka ierīces izmaksas samazināšanas nolūkā kugos iebūvēti mazāka apmēra katli nekā būtu vaja dzīgs, sakarā ar ko kuģi, kuři dod vajadzīgo jaudu mēģinājuma braucienā, pēc zināma braukšanas laika zaudē savu ātrumu, jo katliem trūkst rezerves spējas. Lai šo trūkumu novērstu nepieciešami ierīkot mākslīgo velkmi, kas preču tvaikoņos tvaika ražoša-

nu paceļ līdz 25% un pat vairāk.

Degvielas pilnīgākas izmantošanas nolūkā katliem ierīko degtuvē ieplūstošā gaisa sasildīšanu ar dūmu gāzēm, kas dod iespēju degvielas izmantošanu pacelt līdz 10%.

Tāpat teicamus rezultātus dod degtuves ar automatisku akmeņogļu padošanu, kuņas visu laiku tura akmeņogļu slāni degtuvē vajadzīgā biezumā, caur ko panākama pilnīgāka sadegšana. Ārzu tīrīšanai ierīko kustīgās ārdis.

Ļoti labus rezultātus dod kombinētā dzinēja, t.i. virzuļmašīnas turbīnes ierīkošana kugī. Te iespējamas divas kombinācijas: racionāli atvietojojot virzuļmašīnas zemspiediena neoikonomiskistrādājošo cilindri ar ļoti oikonomiski strādājošo turbīni, vai būvējot katlus ar augstu spiedienu, vaimarī apvienojot abas šīs kombinācijas kopā. Šādā veidā iespējams sasniegt degvielas ietaupījumu līdz 25%. Turbīnes iebūvē kugī gan prasa vairāk nedēļu laika un savienota ar lielākiem izdevumiem un grūtībām virzuļmašīnas un turbīnas dažādo apgriezīenu skaita dēļ. Tomēr preču kugos kapitāla ieguldījums atmaksājas 3-5 gados, atkarībā no mašīnu un katlu konstrukcijas, kugu braucieniem u.c.

Tāpat ievērojamus panākumus var gūt, ievēdot katlu barojamā ūdens priekšsildīšanu ar palīgu mēchanismu atstrādāto tvaiku un tvaiku no galvenās mašīnas resiveriem. Ar šo paņēmīnu pie niecīgiem izdevumiem var viegli gūt, atkarībā no uzlabojamās ierīces labuma, ap 5% un pat augstāku kurināmā oikonomiju.

Uzskaitītās tirdzniecības tvaikopu tehniskās modernizēšanas galvenās iespējamības dod norādījumu, kādā virzienā nāksies strādāt mūsu tālredzīgākiem kugu īpašniekiem. Ja mūsu pašreizē-

jie apstākļi vēl nedod iespēju iegūt modernos tvaikoņus un motor-  
kugus, tad tonnāžas kvalitātes uzlabošanai būtu laiks sākt pie-  
griezt nopietnāku vērību, jo līdz šim veco tvaikoņu modernizēša-  
nai un intensīvai mašīnvadībai piegriezta pārāk maza vērība. Par  
liemeslu tam bija tam bija mūsu tvaikoņu iepriekšējo gadu augstās  
peļņas, kas kugu īpašniekus nespieda nopietni domāt par intensī-  
vas mašīnvadības un kugu modernizēšanas vajadzību.

Intensīvai mašīnvadībai par sliktu vēl runā tas apstākļis,  
ka tikai apmēram 35% no visiem mūsu kugu mēchanikiem ir diplomē-  
tie kugu mēchanikī, bet visi pārējie ir kugu mēchanikī-praktikī.  
Daļa no pēdējiem gan ieguvuši mēchanikā dienestam vajadzīgās te-  
oretiskās zināšanas pašmācības ceļā, bet tomēr lielai kugu mēcha-  
nikū-praktikū daļai ir grūti un citiem pat neiespējami sekot jau-  
nākiem tehnikas sasniegumiem. Tamdēļ nav brīnums, ka tikai samē-  
rā uz retiem tvaikoņiem atrodam mašīnvadībā ļoti vajadzīgo indi-  
kātoru, nemaz jau nerunājot par citiem dažādām analizēm vajadzī-  
giem tehniskiem instrumentiem.

Daudzi kugu īpašnieki-rīkotāji gan seko kugu vadībai, bet  
nepietiekoši seko mašīnvadībai. Par kugu mašīnu, katlu un palīg-  
mēchanismu trūkumu izpētīšanu no lietpratējiem un novērotu trūku-  
mu novēršanu ļoti maz domāts un darīts. Šinī ziņā mūsu kugniecī-  
ba palikusi tālu pakaļ modernāko ārvalstu kugniecībai.

Bet vedumaksām krītoņā jūrnieku darba algām un sociālās  
dabas izdevumiem ceļoties un starptautiskai jūras pārvadājumu kon-  
kurencei pieaugot, nāksies nopietnāk piedomāt pie pastāvīgo kugu  
eksploatācijas izdevumu samazināšanas, kas lielā mērā iespējams  
pārejot uz intensīvo mašīnvadību un darbā atrodošo tvaikoņu moder-

nizēšanu. Šo darbu atvieglos beidzamos gados tirdzniecības flotē vienmēr lielākā skaitā ieplūstošie jaunie, iaglitotie kuģu mācha-  
niķi.

### JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUĢU IENESĪGUMS.

Jautājums par mūsu jūras tirdzniecības kuģu ienesīgumu pēc-  
kaņa gados ir viens no grūtākiem, jo te trūkst pietiekošu datu, uz  
kuģu pamata varētu taisīt noteiktus slēdzienus. Dažās lielākās  
privātās rēderejas savas darbības rezultātus publiskai atklātībai  
ne labprāt izdod, uzskatīšamas tos par veikala noslēpumu, bet ma-  
sākās rēderejas pa lielākai daļai sistemātisku grāmatvedību neved  
un tāpat uz ārieni savas darbības rezultātus neizpauž.

Kā raksturīgu pēckara jūras tirdzniecības tvaikoņu uzņēmū-  
ma aplūkosim valsts autonomo uzņēmumu "Valsts kuģu pārvalde", kuģš  
līdz 1922.g.1.aprīlim darbojās kā Jūrniecības departamenta kuģu  
eksploataācijas nodaļa, bet pēc tam viņu pārorganizēja par valsts  
autonomu uzņēmumu.

Saskaņā ar Ministru kabineta 1922.g.4.augustā pieņemtiem  
Valsts kuģu pārvaldes statutiem, kuģus Sacima 1926.g.10.februārī  
nedaudz grozīja, Valsts kuģu pārvaldes uzdevums ir valsts kuģu un  
citu valstij piederošo jūras peldošo līdzekļu uzturēšana un iz-  
mantošana, izņemot tos, kuģi nodoti citām valsts iestādēm. Uzņē-  
muma kapitāli ir 1 miljonu latu lielais pamatkapitāls, ko devusi  
valsts naudā, peldošos līdzekļos un citos īpašumos, uzņēmuma re-  
zerves un amortizācijas kapitāli. Uzņēmums atrodas Finanču mi-  
nistra pārziņā un tā pārvaldīšana piekrīt valdei, sastāvošai no  
direktora - valdes priekšsēdētāja un diviem locekļiem. Bez tam

uzņēmuma kantorī vēl darbojas kanclejas darbinieki: darbvedis, kugu inspektors, kasiers un mašīrakstītāja, tā tad pavisam 7 personas, bet beidzamos gados vēl arī viens grāmatvedis. Darbības gads skaitās no 1.janvāra līdz 31.decembrim. Pārvaldes darbību pārbauda sevišķa revīzijas komisija, sastāvoša no priekšsēdētāja un diviem locekļiem, no kuņiem divus, tanī starpā arī priekšsēdētāju, iecel finansu ministris un trešo - valsts kontrolieris. Gada pārskatu apstiprina finansu ministris.

Katru gadu no uzņēmuma gada peļņas pieskaitāmi amortizācijas kapitālam 10% no kugu un citu amortizējamo mantu iegūšanas, resp.grāmatu vērtības.

No tīras peļņas, kas atlikusi pēc minētā atskaitījuma, 25% atskaita rezerves kapitālam un līdz 20% valdes un uzņēmuma darbinieku tantjemām. Tantjumu kopsumma nosaka Ministru kabinets, tomēr katram atsevišķam darbiniekam tantjemas nedrīkst pārsniegt 2 mēnešu algas apmērus. Pārējā tīras peļņas daļa ieskaitāma valsts ieņēmumos.

Obligatoriiskie atvilkumi turpinās rezerves kapitālam par labu, līdz tas sasniedz 50% no pamatkapitāla, un amortizācijas kapitālam par labu līdz tas sasniedz 90% no kuga amortizējamās grāmatvedības.

Amortizācijas kapitālu valde izlieto: 1)kugu iegādāšanai - pārdoto, atsavināto vai novecojušo vietā; 2)kugu mašīnu un katu pamatremontiem, un 3)kugu klasificēšanas izdevumiem.

Rezerves kapitālu valdei atļauts izlietot zaudējumu un negaidītu izdevumu segšanai, sevišķi avarijas gadījumos.

Valsts kugu pārvaldei nodibinoties, t.i. 1922.g.1.aprīlī,  
viņas bilance bija:

## A k t ī v s:

## 1. Tvaikoni:

"Windau" X 600 vai L.rb.	660.000,-	
"Viesturs" " 4.000 " " "	4.400.000,-	
"Gauja" " 15.000 " " "	16.500.000,-	
"Imanta" " 6.000 " " "	6.600.000,-	
"Daugava" " 5.000, " " "	5.500.000,-	
"Saratov" " 475 " " "	522.500,-	
Velkopa "Otrad- nij" korpuss " "	<u>87.822,90</u>	34.270.322,90
2. Kasē .....		463.695,39
3. Debitori .....		16.272.288,52
4. Avansi .....		316.117,30
5. Materiāli .....		108.257,15
6. Inventārs .....		42.158,25
7. Tekoši rēķini .....		11.824.376,80
8. Pārejošās summas .....		<u>747.925,05</u>

L.rbļ..... 64.045.141,36

=====

## P a s ī v s:

1. Kapitāls .....	55.404.917,95
2. Kreditori .....	3.486.181,88
3. Tīrā peļņa .....	<u>5.154.041,53</u>

L.rbļ..... 64.045.141,36

=====

1922.g.Valsts kugu pārvalde likvidēja neizdevīgos tvaiko-  
ņus: atdeva atpakaļ viņu agrākiem īpašniekiem - Padomju Krievi -  
jai preču-pasažieru tvaikoni "Saratov" un Ventspils pilsoni F.  
Reinke preču tvaikoni "Windau" (281 netto reg.tn.); pārdeva an -

gļiem tanku tvaikoni "Gauja" (būvēts 1915.g., 1268 brutto un 725 netto reg.tn.) par 15.000.-- kaudan 1920.g.angļi šo tvaikoni vēlējās iegūt par 125.000.--, bet toreizējais Ministru kabinets pārdevumam nepiekrita. Preču tvaikonis "Viesturs" (492 netto reg. tn.) 1922.gada beigās cieta smagu avariju pie Tallinnas, sakarā ar ko to pēc avarijas ieguva Liepājas Kara ostas darbnīcas, kuņas pēc "Viestura" izremontēšanas viņu pārdeva uz Vāciju.

Uz 1923.g.1.janvāri Valsts kugu pārvaldes rīcībā vairs bija palikuši tikai preču tvaikoņi "Imanta" un "Daugava", 2 jūras prāmji "V.K.P.Nr.1" un "V.K.P.Nr.2" un velkoņa "Otradnij" nederīgais korpuss.

1923.g. Valsts kugu pārvalde pārdeva velkoņa "Otradnij" korpusu. 1926.g.vienu jūras prāmi pārdeva, bet otru nodeva Jūrniecības departamenta rīcībā.

Darbības paplašināšanas nolūkā tika iegūti jauni preču tvaikoņi:

1923.g. par 16.250.-- tvaikonis "Venta"  
 1925." " " 9.500.-- " " "Gauja"  
 1926." " " 6.500.-- " " "Abava"  
 1928." " " 11.500.-- " " "Bārta".

Uz 1930.g. 1.janvāri Valsts kugu pārvaldei piederēja 6 jūras tirdzniecības preču tvaikoņi:

Tvaikoņa vārds.	Būves gads	Tonnāža		d.w.tn.
		brutto	netto	
"Bārta"	1900	2.324	1.451	3.900
"Venta"	1908	1.921	1.156	3.150
"Gauja"	1899	1.501	895	2.170
"Daugava"	1891	1.430	748	1.900
"Abava"	1900	1.423	864	2.250
"Imanta"	1903	1.247	731	1.950
Kopā		9.846	5.845	15.320



Valsts kugu pārvaldes lietišķas vadības dēļ viņa visos gados strādājusi ar labiem rezultātiem, kā tas tuvāk redzams no 1922.-1929.g.bilancēm un peļņas un zaudējumu kontiem. (Skat. 127. un 128.lp.).

Kā no sniegtā pārskata redzams, tad Valsts kugu pārvalde pie 1.milj.latu lielā pamatkapitāla mēcējusi 8 gadu laikā nopelnīt tīrpeļņu Ls 988.669,87. Atskaitot no šīs peļņas 25% rezerves kapitālam ( Ls 247.167,45) un Ls 110.515,9 uzņēmuma darbinieku tantjemām, iemaksāta valsts ieņēmumos tīrpeļņa:

par 1922.g.	.....	Ls 84.156,71
" 1923."	.....	" 41.186,60
" 1924."	.....	" 43.687,12
" 1925."	.....	" 20.622,11
" 1926."	.....	" 153.129,82
" 1927."	.....	" 111.101,64

Kopā..... Ls 453.884,00

Pēc 1928.un 1929.gadu pārskatu apstiprināšanas vēl tiks iemaksāta valsts ieņēmumos tīrpeļņa:

par 1928.g.	.....	Ls 60.977,03
" 1929."	.....	" 116.125,60

Kopā 8 gados ..... Ls 630.986,63

Pārskata laikā no kugu brutto peļņām uzkrāts amortizācijas kapitāls Ls 697.431,82, no kuŗa Ls 418.392,67 izlietoti kugu kapitālremontiem, bet pārpalikušais amortizācijas kapitāls Ls 279.039,15 izlietots jaunu tvaikoņu pirkšanai.

Bilances kopsumma no Ls 1.300.005,29 1922.g. 1.janvārī pieaugusi uz Ls 1.823.328,29 1930.g.1.janvārī.

Visi Valsts kugu pārvaldes tvaikoņi savesti krietnā stāvoklī un tiek priekšzīmīgi kopti.

## VALSTS KUĢU PĀR VALDES BILANCES.

## Aktīva.

## Pasīva.

		Us 31/XII. 1922.	Us 31/XII. 1923.	Us 31/XII. 1924.	Us 31/XII. 1925.	Us 31/XII. 1926.	Us 31/XII. 1927.	Us 31/XII. 1928.	Us 31/XII. 1929.			Us 31/XII. 1922.	Us 31/XII. 1923.	Us 31/XII. 1924.	Us 31/XII. 1925.	Us 31/XII. 1926.	Us 31/XII. 1927.	Us 31/XII. 1928.	Us 31/XII. 1929.	
		La	La	La	La	La	La	La	La			La	La	La	La	La	La	La	La	
1.	Kugi un citi peldošie līdzekļi:									1.	Pamatkapitāls	1.045.446,65	1.048.971,35	1.064.800,16	1.064.800,16	1.000.000,-	1.000.000,-	1.000.000,-	1.000.000,-	
	Tv. "Imanta"	132.000,-	132.000,-	132.000,-	132.000,-	132.000,-	132.000,-	132.000,-	132.000,-	2.	Rezerves kapitāls	33.626,83	49.761,70	36.538,11	93.318,65	211.761,08	251.294,59	277.129,49	303.656,74	
	"Daugava"	110.000,-	110.000,-	110.000,-	110.000,-	110.000,-	110.000,-	110.000,-	110.000,-	3.	Amortizācijas kapitāls	19.800,-	77.691,50	136.438,-	89.062,21	114.804,22	221.839,15	347.459,15	279.039,15	
	"Vents"	-	401.658,-	401.658,-	401.658,-	401.658,-	401.658,-	401.658,-	401.658,-	4.	Kreditori	100.251,26	65.115,43	65.812,25	59.108,64	59.446,26	2.211,42	6.975,32	1.205,67	
	"Gauja"	-	-	-	232.542,-	232.542,-	232.542,-	232.542,-	232.542,-	5.	Agenti	-	-	-	9.974,76	4.735,50	7.050,91	14.496,27	-	
	"Abava"	-	-	-	-	229.500,-	229.500,-	229.500,-	229.500,-	6.	Avansi	-	-	-	-	2.798,41	606,97	-	-	
	"Bārta"	-	-	-	-	-	-	300.000,-	300.000,-	7.	Pārējošas summas	-	-	791,86	-	429,08	1.246,21	1.247,34	-	
	Prāmis "V.K.P.Nr.1"	14.000,-	14.000,-	14.000,-	14.000,-	-	-	-	-	8.	Nākošā gada iekšmumi	-	-	247,46	-	-	-	-	-	
	"V.K.P.Nr.2"	8.000,-	8.000,-	8.000,-	8.000,-	-	-	-	-	9.	Neizmaksātās algas	-	-	-	2.201,48	12.696,45	8.926,02	7.535,61	3.946,49	
	Velkoņa "Otradnij" korpuss	2.000,-	-	-	-	-	-	-	-	10.	Neizmaksātās tantjemas	16.723,84	7.218,-	7.875,-	15.373,95	21.378,95	36.418,95	39.565,-	42.635,-	
		266.000,-	665.658,-	665.658,-	898.200,-	1.105.700,-	1.105.700,-	1.405.700,-	1.405.700,-	11.	1922.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	84.156,71	84.156,71	-	-	-	-	-	-	
2.	Kase	7.605,65	12.061,06	11.289,33	13.651,46	1.287,25	281,02	1.742,72	1.917,63	12.	1923.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	41.186,60	-	-	-	-	-	-	
3.	Tekošie rēķini	724.706,57	376.509,72	566.221,70	78.396,82	245.442,16	574.914,02	256.401,44	244.027,55	13.	1924.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	43.687,12	43.687,12	-	-	-	-	
4.	Inventārs	1.003,92	1.665,12	1.705,98	2.433,99	3.060,90	3.171,43	3.388,27	7.489,84	14.	1925.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	-	20.622,11	20.622,11	20.622,11	-	-	
5.	Debitori	258.136,96	298.372,97	109.802,35	25.338,56	28.521,13	20.475,18	20.898,80	45.668,23	15.	1926.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	-	-	153.129,82	153.129,82	200,-	-	
6.	Agenti	-	-	-	152.696,57	161.187,98	55.316,76	94.916,53	56.430,43	16.	1927.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	-	-	-	111.101,64	111.101,64	-	-
7.	Avansi	5.146,14	5.571,01	2.881,56	7.230,45	8.457,25	5.620,13	12.071,09	9.265,90	17.	1928.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	-	-	-	-	60.977,03	60.977,03	
8.	Vekseli portfeli	-	-	14.979,92	19.735,91	-	-	-	-	18.	1929.g. tīrpeļņas daļa, iemaksājamā valsts iekšmums	-	-	-	-	-	-	-	116.125,60	
9.	Avarijas	4.991,30	-	-	-	123,79	6.724,20	565,25	17.260,14											
10.	Kapitālsremonti	6.619,70	4.413,14	-	-	-	-	-	419,01											
11.	Pārējošas summas	15.795,05	9.850,27	9.294,15	9.140,-	10.100,50	10.128,51	10.880,01	-											
12.	Nākošā gada izdevumi	-	-	24.706,97	28.073,94	30.551,44	23.170,44	42.438,22	56.430,43											
13.	Tv. "Abava" pirkšanas izdevumi	-	-	-	162.201,38	-	-	-	-											
14.	Tantjemas	-	-	-	-	2.650,-	8.095,-	10.845,-	8.330,-											
		1.300.005,29	1.374.101,29	1.406.539,96	1.398.149,08	1.597.082,40	1.813.596,69	1.859.847,33	1.823.328,29			1.300.005,29	1.374.101,29	1.406.539,96	1.398.149,08	1.597.082,40	1.813.596,69	1.859.847,33	1.823.328,29	

## VALSTS KUĢU PĀRVALDES

Peļņits.

PEĻŅAS UN ZAUDĒJUMU RĒĶINI.

Zaudēts.

		1922.g. /9 mēn./	1923.g.	1924.g.	1925.g.	1926.g.	1927.g.	1928.g.	1929.g.	Kopā			1922.g. /9 mēn./	1923.g.	1924.g.	1925.g.	1926.g.	1927.g.	1928.g.	1929.g.	Kopā	
		ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls			ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls	ls	
1.	Kuģu eksploatācija:																					
	Tv. "Windau"	7.276,87	-	-	-	-	-	-	-	7.276,87			9.809,53	-	-	7.515,91	165,-	-	-	-	-	17.490,44
	"Imanta"	57.977,80	55.649,15	20.489,96	10.994,-	42.114,35	35.649,21	32.331,42	9.820,12	263.026,01			12.200,79	16.267,42	15.965,26	24.070,13	29.827,89	32.654,08	33.568,58	39.640,52	204.194,67	
	"Daugava"	91.481,20	26.604,92	46.035,47	29.845,69	44.166,21	34.602,98	39.827,16	34.190,89	346.754,52			207,92	-	-	-	-	-	-	-	207,92	
	"Venta"	-	37.479,17	66.827,55	68.181,64	103.621,40	90.636,43	80.955,41	93.797,10	541.498,70			2.219,71	2.206,56	4.413,14	-	-	-	-	-	8.839,41	
	"Gauja"	-	-	-	10.820,95	65.736,39	64.114,95	52.217,13	69.730,06	262.619,48			1.494,33	3.524,70	25,70	1.261,90	-	-	3.413,58	-	9.720,21	
	"Abava"	-	-	-	3.408,65	83.303,19	94.088,45	37.239,56	80.313,61	298.853,46			-	17.044,12	-	-	136,39	-	-	-	17.180,51	
	"Bārta"	-	-	-	-	-	-	9.044,14	57.577,-	66.621,14			12.110,17	-	15.920,02	-	-	-	-	-	28.030,19	
	Prāmji "V.K.P.Nr.1 un Nr.2"	8.972,99	4.805,85	7.020,09	1.628,73	-	-	-	-	22.427,66			-	1.551,33	1.014,96	-	-	-	-	-	2.566,29	
		165.708,86	124.539,09	140.373,07	124.879,66	338.941,54	317.092,02	251.614,82	345.928,78	1.809.077,84			154.307,38	122.430,97	127.545,99	107.852,75	315.086,09	299.033,85	233.219,37	326.625,29	1.686.101,69	
2.	Kursu starpība	2.529,37	-	9.059,40	4.313,01	2.529,37	3.674,28	26,05	1.505,82	21.107,93			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3.	Procenti	5.944,92	11.463,79	15.354,29	11.508,02	4.954,03	14.738,36	12.127,62	3.770,18	79.861,21			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4.	Dažādi ienākumi	5.051,58	10.044,45	98,31	-	1.319,80	-	3.019,46	15.061,03	34.594,63			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5.	Tv. "Gauja" / ex "Westerplatte" / pārdošana	13.115,10	-	-	-	-	-	-	-	13.115,10			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6.	Avarijas	-	16.977,77	-	-	-	-	-	-	16.977,77			-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		192.349,83	163.025,10	164.885,07	140.700,69	345.215,37	335.504,66	266.787,95	366.265,81	1.974.734,48			192.349,83	163.025,10	164.885,07	140.700,69	345.215,37	335.504,66	266.787,95	366.265,81	1.974.734,48	
<u>Pelņas sadalīšana.</u>																						
	Brutto pelņa	154.307,38	122.430,97	127.545,99	107.852,75	315.086,09	299.033,85	233.219,37	326.625,29	1.686.101,69			154.307,38	122.430,97	127.545,99	107.852,75	315.086,09	299.033,85	233.219,37	326.625,29	1.686.101,69	
	Amortizācijai un kapitālremontiem 10%	19.800,-	57.891,50	58.796,50	70.358,-	92.513,-	130.845,-	125.570,-	141.657,82	697.431,82			19.800,-	57.891,50	58.796,50	70.358,-	92.513,-	130.845,-	125.570,-	141.657,82	697.431,82	
	<u>Tīrpelņa</u>	134.507,38	64.539,47	68.749,49	37.494,75	222.573,09	168.188,85	107.649,37	184.967,47	988.669,87			134.507,38	64.539,47	68.749,49	37.494,75	222.573,09	168.188,85	107.649,37	184.967,47	988.669,87	
	Rezerves kapitālam 25%	33.626,83	16.134,87	17.187,37	9.373,69	55.643,27	42.047,21	26.912,34	46.241,87	247.167,45			33.626,83	16.134,87	17.187,37	9.373,69	55.643,27	42.047,21	26.912,34	46.241,87	247.167,45	
	Tantjemas pārvaldei	12.378,84	5.413,-	5.300,-	4.050,-	4.560,-	4.360,-	4.360,-	4.960,-	45.381,84			12.378,84	5.413,-	5.300,-	4.050,-	4.560,-	4.360,-	4.360,-	4.960,-	45.381,84	
	" kugu personālam	4.345,-	1.805,-	2.575,-	3.448,95	9.240,-	10.680,-	15.400,-	17.640,-	65.133,95			4.345,-	1.805,-	2.575,-	3.448,95	9.240,-	10.680,-	15.400,-	17.640,-	65.133,95	
	Iemaksai valsts izpējumam	84.156,71	41.186,60	43.687,12	20.622,11	153.129,82	111.101,64	60.977,03	116.125,60	630.986,63			84.156,71	41.186,60	43.687,12	20.622,11	153.129,82	111.101,64	60.977,03	116.125,60	630.986,63	

Aprēķinot Valsts kugu pārvaldes peļņu no kugu iegūšanas vērtības, neatskaitot amortizāciju un ņemot vērā kugu darbības ilgumu viņu pirkšanas gados, dabūjam šādus peļņas procentus:

1922.g.	58,45%	1927.g.	21,05%
1923."	20,45%	1928."	13,29%
1924."	19,16%	1929."	16,88%
1925."	9,33%		
1926."	24,32%	Caurmērā 8 g.	22,86%.

Atskaitot no šīs summas amortizācijai ik gadus 6% no kugu iegūšanas vērtības un ņemot vērā 1922.gadu, Valsts kugu pārvalde beidzamos 7 gados strādājusi caurmērā ar 11,6% lielu tīrpeļņu.

Viena no mūsu vecākām Rīgas rēderejām, kuņai piederēja:

1923.-1925.g.	3 tvaikoņi	.....	Ls	780.000,-	vērtībā
1926."	2 "	.....	"	600.000,-	"
1927."	4 "	.....	"	1.167.000,-	"
1928."	5 "	.....	"	1.507.200,-	"
1929."	6 "	.....	"	1.822.200,-	"

ieguvusi 1923.-1929.g., ieskaitot amortizāciju, sekošu tīrpeļņu, aprēķinātu procentos no kugu iegūšanas vērtības:

1923. gadā	14,24%
1924. "	17,80%
1925. "	9,96%
1926. "	26,59%
1927. "	20,12%
1928. "	14,83%
1929. "	14,29%

Atsevišķie kugi devuši šādu tīrpeļņu, ieskaitot amortizāciju:

Gads	T v a i k o ņ i						
	A	B	C	D	E	F	G
1923	12,76	8,06	27,03				
1924	17,41	21,99	11,47				
1925	7,78	12,05	10,13				
1926	29,87	23,31					
1927	10,18	31,54		17,17	23,87	10,03	
1928	10,42	16,90		14,06	27,87	10,03	
1929	16,04	16,62		12,39	24,79	10,00	10,56
Vidējā peļņa	14,92	16,31	16,21	14,54	25,31	10,01	10,56

Otra no Rīgas lielākām rēderejām, kurai piederēja 1927.-1928.g. 4 tālbraucēju tvaikoņi Ls 1.184.600,- vērtībā un 1929.g. 5 tvaikoņi Ls 1.600.400,- vērtībā, izmaksājusi dividendi, atskaitot amortizāciju:

	<u>1927.g.</u>	<u>1928.g.</u>	<u>1929.g.</u>	<u>Vidējais</u>
par tvaikoņi Nr.1	30%	15%	15%	20%
" " Nr.2	15%	10%	3%	9,3%
" " Nr.3	20%	8%	10%	12,7%
" " Nr.4	5%	12%	10%	9%
" " Nr.5			7%	7%

Abu minēto rēdereju tvaikoņi visus pārskata gadus nodarbojušies galvenā kārtā ar koku, akmeņogļu un linu kravu pārvadāšanu Baltijas-Ziemeļjūras braucienos. Kugi vidēja vecuma, 1100 - 1800 netto registra tonnas vai 2900 - 5000 kravas tonnas lieli.

Vienai no vecākām un lielākām Rīgas kugniecības akciju sabiedrībām piederēja:

1921.-1923.g.	3	tālbraucēji tvaikoņi ar 5085 netto reg.tonnām,
1924.-1927.g.	4	" " 6797 " " "
1927.-1929.g.	5	" " 8482 " " "

Bez tam sabiedrībai pieder nekustams īpašums Rīgā Ls 122.130,60 vērtībā (pēc bilances uz 1930.g.1.janvāri).

Pie Ls 2.240.000,-liela akciju kapitāla un tvaikoņu grāmatu vērtības 1923.g. 31.decembrī Ls 1.170.000,-, 1924.-1927.g. Ls 1.722.000,- un 1928.-1929.g. Ls 2.129.000,-, šī sabiedrība izmaksājusi dividendes, atskaitot tvaikoņu amortizāciju:

	<u>Dividendes</u>	<u>Amortizācijas kapitālam</u>
1923.g.	5%	2%
1924.g.	6%	2%
1925.g.	5%	1,5%
1926.g.	6%	2%
1927.g.	6,5%	4%
1928.g.	5%	3%
1929.g.	6%	3%

Visi sabiedrības tvaikoņi nodarbojas ar krāvu pārvadāšanu ārzemju braucienos.

Kāda cita 1924.g. dibinātā Rīgas kugniecības akciju sabiedrība, kurai pieder divi tālbraucēji preču tvaikoņi, 2750 un 2900 kravas tonnas lieli, pie akciju kapitāla Ls 750.000,- un tvaikoņu grāmatu vērtības Ls 774.430,-, atskaitot no peļņas amortizācijai 1926.g. un 1929.g. 2%, bet 1927. un 1928.g. 5% no tvaikoņu vērtības, izmaksājusi dividendes:

1926.g. un	1927.g.	ā	15%
1928." "	1929." "	ā	10%

Šīs sabiedrības kugi pārskata laikā nodarbojas galvenā kārtā ar koku un linu krāvu pārvadāšanu no Latvijas un Beļģijas ostām un akmeņogļu pārvadāšanu no Dancigas un Gdynia's uz Latviju.

Jāpiezīmē, ka līdzīgi Valsts kugu pārvaldes tvaikoņiem, arī ausgtāk apskatīto 2 redereju un 2 akciju sabiedrību kugi tiek ļoti rūpīgi remontēti un kopti, kas pirmos gados pirktu, nolaiesto kugu uzkopšanai prasa lielus kapitālasieguldījumus, kamdēļ itin dabīgi, ka attiecīgi samazinās izmaksājams dividendes.

Līdzīgi apskatītiem tvaikoņiem darbojas arī pārējā Latvijas jūras tirdzniecības tvaikoņu tonnāža.

Pēc visiem novērojumiem un ievāktām izziņām Latvijas jūras tirdzniecības tvaikoņu vidējo pēckara tīrpeļņu, atskaitot amortizāciju, var pieņemt līdzīgu 12-15% gadā. Tiem tvaikoņiem, kuru pirkšanai izmantoti 6,5-7% valsts aizdevumi vai 6-8% ārzemju hipotekārie krediti, tīrpeļņas procents attiecīgi paaugstinās.

Pie sacītā jāpiezīmē, ka mūsu jaunās jūras tirdzniecības flotes kugu īpašnieku starpā ir krietna daļa sava aroda iesācēju,

kas pielaiduši un pielaiž daudz rupju kļūdu kugu izvēlē un ekspluatēšanā. Krietni liels ir peļņas iegūšanai "neizdevīgo" kugu skaits. Daudzu iegūto tvaikoņu neattaisnojami lielais degvielu patēriņš, lieli remontu, nepietiekoša prasme izmantot izdevīgāko vedumaksu konjunktūras u.t.t. - ir lietas, ar kurām nākas bieži sadurties. Tamdēļ nav brīnums, ka vienādos ārējos apstākļos strādājošiem mūsu kugniecības uzņēmumiem ir ļoti dažādi tīrpeļņas rezultāti - dažiem oikonomiskākiem un parocīgākiem tvaikoņiem tīrpeļņas procents izdevīgos gados pārsniedz 20%, kurpretim citiem tas turās apakš 10%.

Kas attiecas uz buņu kugu peļņām, kuŗi beidzamos gados gandrīz visi nodarbojas ar koku materiālu pārvadāšanu no Latvijas jūrmalas uz ostām, tad te vedumaksas un arī kugu peļņas atkarīgas no jūrmalas mežos sagatavoto un uz jūrmalu izvesto koku materiālu vairuma. Tā kā mūsu likums piekrastes kugošanas tiesības piešķir vienīgi Latvijas kugiem, kuŗu piekrastes apkalpošanai ir diezgan ierobežots skaits, un tā tad ārzemju kugu konkurence te izslēgta, tad lielāka tonnāžas pieprasījuma gadījumā aug kugu vedumaksas. Nepietiekošas tonnāžas dēļ pirmos pēckara gados pastāvēja visai augstas vedumaksas, un piekrastes braucēji buņu kugi krietni pelnīja. Bet tonnāžai vairojoties un koku materiālu izvedumiem sašaurinoties, vedumaksas slīdēja vienmēr vairāk uz leju. Sevišķi zemas tās paredzamas 1930.gada vasarā, jo 1929/30.g.nelabvēlīgā ziema stipri sašaurinājusi koku materiālu sagatavošanu un izvešanu jūrmalā.

Piekrastes braucēju buņu kugu pēdējo gadu caurmēra peļņa nepārsniedz 10% gadā. Šo kugu īpašnieki pa lielākai daļai sastāv no personām, kas pašas nodarbojas uz saviem kugiem kā kapteiņi,

vai arī pieder malkas tirgotājiem un mežu rūpniekiem.

Sakarā ar daudzām pēckara gados notikušām piekrastes braucēju kuģu avarijām un strandēšanām, visas Latvijas apdrošināšanas sabiedrības atsacījušās pieņemt šos kuģus apdrošināšanā, kamdēļ tagad tos nākas eksploatēt neapdrošinātus.

#### VALSTS PABALSTI TIRDZniecības FLOTES ATJAUNOŠANAI UN PAPLAŠINĀŠANAI.

Neraugoties uz to, ka latviešu jūras tirdzniecības flote pasaules kara gados zaudējusi vairāk kā trīs ceturtdaļas no savas tonnāžas, līdz pat šim laikam valsts pārāk maz darījusi tirdzniecības flotes atjaunošanai. Ja tomēr notecējušos 11 gados Latvijas jūras tirdzniecības flote netikvien atjaunota, bet pat pārsniedz pirmskara tonnāžu, tad tas galvenā kārtā ir privātas iniciatīves, ne valsts kuģniecības veicināšanas politikas rezultāts.

Valsts tiešie un netiešie kuģniecības pabalsti ir šādi:

- 1) kuģu būvei, kapitālremontiem un kuģu pirkšanai ārzemēs izsniegtie valsts aizdevumi;
- 2) kuģu būvei un remontiem par takses cenām izsniegtie būvkoki;
- 3) iekšzemē būvējamo kuģu būvmateriālu, piederumu un inventāra un ārzemju braucējiem kuģiem zemūdens daļu krāsošanai vajadzīgo krāsu atbrīvošana no ievēdmuitas;
- 4) pazemināts tonnāžas nodoklis Latvijas kuģiem apmeklējot Latvijas ostas;
- 5) pabalsti jūrmalas glābšanas staciju atjaunošanai un jau-



nu glābšanas staciju ierīkošanai;

6) pabalsti jūrnieku namu ierīkošanai un uzturēšanai Lat-  
vijas ostās.

Aplūkosim katru no šiem pabalstiem atsevišķi.

Valsts kugniecības aizdevumi un kugu būvkoču izsniegšana.

Kā jau agrāk tuvāk aplūkotajos jautājumos par valsts kugniecības aizdevumiem un būvkoču izsniegšanu redzējām, 1919.-1929.gados visa mūsu kugniecības nozare, ieskaitot arī iekšējo ūdeņu satiksmes līdzekļus, saņēmusi valsts 7%, vēlāk 6,5% aizdevumus kopsummā tikai 3,74 milj.latus, no kuģiem uz 1930.g.1.janvāri palikuši vēl neatmaksāti 2,71 milj.latu. Neviens kugniecības aizdevums līdz šim valstij nav nesis zaudējumus, un noteiktos termiņos noliktās atmaksas nācies pagarināt tikai ļoti retos izņēmuma gadījumos.

Kugu un liellaivu būvei un remontiem no valsts mežiem par taksas cenām 1920.-1923.gados izsniegto būvkoču izmaksas starpība starp tirgus un taksas cenām sasniedz pavisam tikai nepilnus Ls 33.000,-. Sākot ar 1924.g.būvkočus kugu vajadzībām izsniedz vienīgi par tirgus cenām.

Šie divi valsts pabalstu veidi ir gandrīz vienīgie nopietnākie kugniecības pabalsti, kas atstājuši jūtamu iespaidu uz mūsu tirdzniecības flotes atjaunošanas gaitu. Pārējiem ir tikai blakus nozīme.

Iekšzemes kugu būvniecības pabalstīšana.

Iekšzemes kugu būvniecības aizsardzības nolūkā Latvijas 1922.g. ievedmuitas tarifs paredzēja atbrīvot no ievedmuitas en-

kuņus, enkuņu ķēdes un drāts tauvas, kuņus izlieto Latvijā jaunbūvēto kuņu pirmai ierīkošanai. Citus, uz vispārējiem pamatiem ar ievēdmuitu apliktos kuņu piederumus un materiālus, kā piem. audeklu, kaņepāju un zāļu tauvas u.c., no ievēdmuitas neatbrīvoja.

Visāda lieluma jūras, upju un ezeru kuņus, laivas un peldošos celtnus no ievēdmuitas atbrīvoja, bet par ārzemēs iegūtām jachtām bija jāmaksā ievēdmuita Ls 0,40 par katru brutto registra tonnu.

Ar šādu pavisam neievērojamu kuņu būvniecības aizsardzību bija ļoti nemierā vietējie kuņu būvētāji, līdz beidzot viņu prasības jau tika daudz vairāk ievērotas 1928.g. ievēdmuitas tarifā.

Līdzīgi 1922.g. ievēdmuitas tarifam arī te atbrīvoti no ievēdmuitas visāda lieluma metala un koka jūras kuņi, bet metala velkoņi tikai sākot ar mašīnspēju no 200 IHP.

## Likmes latos

Ar ievēdmuitu aplikti:	Maksimālās	Minimālās
1) jachtas un laivas izpriecai un sportam, bez mēchaniskiem dzinējiem, no brutto tonnas .....	37,-	25,-
2) tās pašas ar iebūvētiem mēchaniskiem dzinējiem, no brutto tonnas un bez tam vēl no indicēta zirgu spēka.....	75,- 6,-	50,- 4,-
3) arodnieciskas laivas, bez mēchaniskiem dzinējiem, no brutto tonnas .....	75,-	50,-
4) tās pašas, ar iebūvētiem mēchaniskiem dzinējiem, no brutto tonnas. .... un bez tam vēl no indicēta zirgu spēka	45,- 6,-	30,- 4,-
5) velkoņi, ar mazāk kā 200 IHP, no brutto tonnas .....	45,- 6,-	30,- 4,-
6) pārējie upju un ezeru peldošie satiksmes līdzekļi, bez mēchaniskiem dzinējiem, tā-		

pat koka liellaivas, no brutto tonnas ...	45,-	30,-
un bez tam vēl no indicēta zirgu spēkā...	6,-	4,-

Kugu mašīnas, visāda veida katli un aparāti līdz ar piederumiem, tapat kugu un laivu inventāra priekšmeti, kas nepieciešami kārtīgai un drošai kugu un laivu kustībai un kas nolemti šo Latvijā būvējamo peldošo līdzekļu (izņemot peldošos līdzekļus sportam un izpriecai) pirmam ierīkojumam, tanī skaitā arī kugu spilves, tītuves, enkuŗi, enkuŗu ķēdes, tauvas, buŗu audklis, no ievēdmuitas atbrīvoti. Tāpat saskaņā ar 1928.g. ievēdmuitas tarifu bez muitas ielaižamas Latvijas kugu būvētavām kugu patentkrāsas zemūdens daļu krāsošanai.

Visumā jāsapaka, ka apskatītie ievēdmuitas atvieglojumi mūsu neattīstītai kugu būvniecībai devuši ļoti maz.

Pazemināts tonnāžas nodoklis Latvijas kugiem.

Pirmos pēckaŗa gados visi, kā ārvalstu, tā arī Latvijas tirdzniecības kugi par Latvijas ostu apmeklēšanu maksāja vienādus tonnāžas, bāku un loŗu nodokļus. Bet Satversmes Sapulcei 1921.g. 16. decembrī pieņemot likumu par kugu tonnāžas, bāku un loŗu nodokļiem, tika ievests jauns princips, ka Latvijas kugiem, braucienos ar balastu no ārzemju ostām uz Latviju, vai otrādi, par Latvijas ostu apmeklēšanu jāmaksā par trešdaļu zemāks tonnāžas nodoklis, nekā ārzemju kugiem, t.i. par katru kuga ienākšanu ostā, tāpat iziešanu no ostas, šī starpība līdzinās 3 sant. par katru kuga netto registra tonnu. Tā kā starp Latvijas un ārvalstu ostām ar balastu braucošo Latvijas kugu bija samērā mazs skaits un pati 3 santimu likme bija parāk niecīga nodokļa pazeminājums, tad faktiski mūsu kugniecība

no tam ļoti maz mantoja, tikai pāris tūkstošu latu gadā.

No otras puses minētais tonnāžas nodokļa pazeminājums Latvijas kugiem ienesa mūsu kugniecībā visai nepatīkamus sarežģījumus. Dažās valstīs, kā piemēram Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstīs, Itālijā, Krievijā u.c. pastāv noteikumi, ka no to valstu tirdzniecības kugiem, ar kuņu valstīm nav noslēgts tirdzniecības līgums vai attiecīga konvencija, vai arī kur savas valsts kuģi bauda ostas nodokļu zinā kautkādu atvieglojumus, salīdzinot ar ārvalstu tirdzniecības kugiem, ostas nodokļi no šādu ārvalstu kugiem ņemami ievērojami augstāk par savas valsts tirdzniecības kugiem. Kaut arī mūsu kugiem augstāk minētais tonnāžas nodokļa pazeminājums deva ļoti maz, tomēr neraugoties uz to Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstis un Itālija sāka piemērot pie viņu ostās ieejošiem Latvijas tirdzniecības kugiem augstāko ostas nodokļu tarifu, kas vienu laiku ļoti smagi atsaucās uz Latvijas kugniecību, kamdēļ vēlākā ostu nodokļu likumā mums nācās pilnīgi atteikties no nacionālās kugniecības pabalstīšanas pazemināto ostas nodokļu veidā.

Pabalsti Rīgas jūrnieku namam un glābšanas stacijām.

Pirms pasaules kara Rīgas biržas komiteja uzturēja Rīgā jūrnieku namu-nakts patversmi bezdarba jūrniekiem, bet "Krievijas ķeizariskā glābšanas biedrība uz ūdeņiem" visā Vidzemes un Kurzemes jūrmalā uzturēja un pārzināja glābšanas stacijas. Pasaules karš pārtrauca kā jūrnieku nama, tā arī glābšanas staciju svētīgo darbību. Lai rastu līdzekļus jūrnieku nama un glābšanas staciju darbības atjaunošanai un turpināšanai, 1924.g.februārī spēkā nākušā Latvijas-Igaunijas ostu nodokļu konvencija ievēda divus

jaunus kugu nodokļus:

- 1) nodokli glābšanas staciju uzturēšanai, un
- 2) nodokli jūrnieku namam par labu.

Pirmo nodokli ņem no visiem Latvijas ostas ārzemju braucienos apmeklējošiem kugiem viena santima apmērā par netto reģistra tonnu, tomēr katrā ostā vienā kalendara gadā tikai vienu reizi.

Otro nodokli ņem tāpat no visiem Latvijas ostas ārzemju braucienos apmeklējošiem kugiem trīs santimu apmērā par netto reģistra tonnu, bet vienā kalendara gadā tikai vienu reizi un tikai pirmā ostā, kurā kugis ienāk.

No nodokļa glābšanas staciju uzturēšanai ieņemtām summām līdz 1930.g.1.janvārim nodoti Rīgā 1923.gadā dibinātai "Latvijas glābšanas biedrībai uz ūdeņiem" Ls 39.988,05. Bez tam šai biedrībai 1924.-1929.gados caur Jūrniecības departamentu izsniegti glābšanas staciju atjaunošanai un ierīkošanai neatmaksājami valsts pabalsti kopsummā Ls 55.849,55.

Uz 1929.g.beigām bija ierīkotas 12 glābšanas stacijas: Salacgrīvā, Skultē, Daugavgrīvā, Kolkā, Ovišos, Ventspilī, Ušavā, Pāvilostā, Akmeņragā, Liepājā, Jūrmalciemā un Papē. Pa visu 7-gadējo darbību glābšanas biedrība sniegusi palīdzību nelaimes gadījumos 246 zvejniekiem un 117 jūrniekiem, izglābjot daudzus no viņiem no drošas nāves. Glābšanas biedrības mantas stāvoklis uz 1930.g.1.janvāri bija Ls 86.373.09.

No ieņēmumiem, kas ienākuši no kugu nodokļa jūrnieku namam par labu, līdz 1930.g.1.janvārim nodoti Rīgas jūrnieku nama rīcī-

bā Ls 92.370,59. Rīgā jūrnieku nams dibināts 1925.g., un to, saskaņā ar finanču ministra 1925.g.12.maijā izdotiem pagaidu noteikumiem par Rīgas jūrnieku namu, pārvalda jūrnieku nama padome, kurā ieiet Jūrniecības departamenta pārstāvis kā priekšsēdētājs un pa vienam pārstāvim no Latvijas kugu īpašnieku savienības, Rīgas biržas komitejas, Rīgas pilsētas un 3 jūrnieku biedrībām. Padomes locekļi algu nesāņem, bet vienīgi atlīdzību par sēdēm.

Ar saņemto līdzekļu palīdzību agrākā Rīgas jūrnieku nama telpās atjaunots jūrnieku nams - nakts patversme 46 jūrniekiem, kur jūrnieki par lētu maksu (Ls 0,50 - 0,70 dienā) dabū katrs atsevišķu istabiņu ar gultas veļu un tēju. Jūrnieku rīcībā bagāts lasāmgalds un bibliotēka.

Tā kā pašreizējās irētās jūrnieku nama telpas izrādījušās par mazām visu bezdarba jūrnieku novietošanai, tad paredzēts jau tuvākos gados uzsākt jaunas jūrnieku nama ēkas būvi Rīgas Eksportostas rajonā 100 jūrnieku uzņemšanai, ierīkojot šajā ēkā pilnu pansiju un vispār piemērojoties jaunlaiku prasībām. Uz 1930.g.1.janvāri jūrnieku nama rīcībā uzkrājušies brīvi naudas līdzekļi Ls 71.082,84 un inventārs Ls 5.132,92 vērtībā.

Uzskaitītieniecīgie pabalsti ir vienīgie, ko mūsu valsts piešķirusi un piešķir visai kugniecības nozarei. Ja salīdzinām šos "grašus" ar tām bagātām subvencijām, prēmijām un citiem tiešiem un netiešiem kugniecības pabalstiem, ko citas valstis izsniedz savas nacionālās kugniecības un kugu būves veicināšanai, tāpat, ja tos salīdzinām ar mūsu zemkopībai un rūpniecībai tiešā un netiešā veidā izsniegtiem pabalstiem, sevišķi ar augstām aiz-

sardzības munitām, tad var būt tikai viena, abos Latvijas jūrnieku kongresos pieņemtā, atbilde, ka kuģniecību valsts līdz šim ārkārtēji maz pabalstījusi.

#### KO DOD MŪSU JŪRAS TIRDZNIECĪBAS FLOTE.

Pēc Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas ievāktām un apstrādātām ziņām 1928.g.beigās uz 59 tālbraucējiem tvaikoņiem, 7 tuvbraucējiem tvaikoņiem, 9 piekrastes braucējiem tvaikoņiem, 37 piekrastes braucējiem buķu un buķu-motorkuģiem un 5 tālbraucējiem buķu un buķu-motorkuģiem (neieskaitot 5 valsts dienesta kuģus, kā arī divus dikā stāvošos piekrastes braucējus tvaikoņus) atradās dienestā 521 administratīvā personāla jūrnieks un 1185 komandas personāla jūrnieki, jeb kopsummā 1706 jūrnieki. Pieņemot, ka tālbraucēji kuģi darbojušies cauru gadu, piekrastes braucēji tvaikoņi 9 mēnešus, bet piekrastes braucēji buķu un buķu-motorkuģi tikai 8 mēnešus gadā un vadoties no Latvijas kuģu jūrnieku 1928.g. pastāvošām darba algām, minētiem jūras tirdzniecības flotes jūrniekiem 1928.g. izmaksāts algām un virsstundu atlīdzībai apm. 2,7 milj. latu un uzturam 1,7 milj. latu, t.i. kopā apm. 4,4 milj. latu gadā.

1929.gadā Latvijas jūras tirdzniecības flote pavairojusies par 21 kuģi ar 44.025 brutto un 25.961 netto registra tonnām tilpības. Šis papildu tonnāžas apkalpošanai pienākuši klāt apm. 500 jūrnieki, tā ka visas Latvijas jūras tirdzniecības flotes komplektēšanai 1929.gada beigās bija vajadzīgi apm. 2200 jūrnieki. Pie - skaitot šim skaitlim vienmēr krastā atrodošos bezdarba jūrnieku

rezervi un kugu mēchaniku skolu audzēkņus un uz valsts un pašvaldības dienesta kugiem, jūras velkoņiem un citiem sīkiem jūras peldošiem satiksmes līdzekļiem kalpojošos jūrniekus, dabūjam kopējo aktīvo jūrnieku skaitu, līdzīgu apmēram 3000 personām, kuņām vēl nav pieskaitīti iekšējo ūdens satiksmes līdzekļu kalpotāji.

Ņemot pašreizējās paaugstinātās jūrnieku darba algas, minētie jūrnieki jau pie tagadējā tonnāžas daudzuma nopelna pie brīva uztura apm. 6 milj. latu gadā. Kugiem atrodoties pa lielākai daļai ārzemju braucienos, apm. pusi no minētās summas jūrnieki iztērē ārzemēs, bet otra puse ieplūst Latvijā, dodama uzturu Latvijā dzīvojošiem jūrnieku piederīgiem.

Uz 1930.g.1.janvāri visas Latvijas jūras tirdzniecības flotē tirgus vērtība, neieskaitot valsts dienesta kugus, bija:

94 jūras tirdzniecības tvaikoņiem	ap Ls 20.000.000,-
41 " " " " " " " " " " " "	buņu un buņu-motorkugiem " " 300.000,-

---

K o p ā ..... Ls 20.300.000,-

Pieņemot, ka tvaikoņi caurmērā pelna 14% gadā, bet buņu un buņu-motorkugļi 8% gadā, kopējā gada peļņa līdzināsies Ls 2.800,000 + Ls 24.000 = Ls 2.824.000,-. Tā kā apm. 12% no mūsu tvaikoņu tonnāžas pieder ārvalstu pilsoņiem, tad, atskaitot uz šo daļu pienākošo peļņu, Latvijas jūras tirdzniecības flote ik gadus dod mūs pilsoņiem apm. Ls 2.488.000,- lielu tīrpeļņu.

Krietni prāvas summas ik gadus samaksā mūsu kugu īpašnieki par Latvijas kugu un mašīnu būvētavās un remontdarbnīcās izpildītiem kuga remontdarbiem. Lielākos darbus veic Liepājas Kaķa ostas darbnīcas, kuņas apgādātas ar diviem sausiem dokiem, vienu peldošo



doku un eliņu. Sauso doku apmēri: gaņums 178,8 m., platums 28,0 m. resp. 25,4 m. un dziļums virs ķīļblokiem 9,3 m. Peldošā doka apmēri: gaņums 61m., platums 10 m., celšspēja līdz 1200 tn.d.w. Pateicoties minētiem Latvijā vienīgiem ļoti plašiem sausiem dokiem un darbnīcu censībai pārņemt savās rokās pēc iepējas vairāk no Latvijas kugu kapitālremontu un klasificēšanas darbiem, Liepājas Kaņa ostas darbnīcas beidzamos 4 gados izpildījušas kugu remontdarbus par šādām apm.summām: 1926/27.budžeta gadā par Ls 470.000,-, 1927/28.g. - Ls 750.000,-, 1928/29.g. - Ls 980.000,- un 1929/30.g. - Ls 1.200.000,-. Lielo pusi no šiem darbiem sagādājuši Latvijas jūras tirdzniecības kuģi, bet mazāko daļu - Latvijas kaņa kuģi, vietējie ostu kuģi, kā arī samērā nelielā skaitā Kaņa ostas darbnīcās remontējušies ārzemju kuģi. Mazāka loma jau piekrit citām kugu remontdarbnīcām Liepājā, Ventspilī un Rīgā, kuģu jūras tirdzniecības kuģiem izdarīto remontdarbu kopsumma nesasniedz Liepājas Kaņa ostas darbnīcu apgrozību.

Jau mazākas summas izdod mūsu jūras tirdzniecības flote par Latvijā izdarīto kuģu un jūrnieku apdrošināšanu, provizijas un materiālu iepirkumiem, kantora personāla uzturēšanu, dažādiem nodokļiem, nodevām un citiem ar kuģu eksploatāciju sakarā stāvošiem sīkākām izdevumiem.

Sniegtais pārskats rāda, ka jau tagad mūsu jūras tirdzniecības flote, iepludinādama valstī apm.  $9 \cdot 10^x$ ) milj.latus gadā, atstāj, kaut arī nelielu, tomēr svētīgu iespaidu visā valsts saimnieciskā dzīvē.

Salīdzinot mūsu jūras tirdzniecībā flotes tonnāžas daudzumu

x) Sal.tautsaimn.A.Ceichnera rakstu: "Maksājumu bilance 1928.gadā" "Ekonomista" 1929.g.Nr.21, 866.lp.

mu un iedzīvotāju skaitu ar tuvāko mūsu kaimiņu flotēm, redzam, ka uz katriem 1000 iedzīvotājiem 1929.gadā pienācās brutto tonnas: <sup>x)</sup> Norveģijā - 1147, Holandē - 386, Lielbritānijā un Irījā - 369, Dānijā - 300, Zviedrijā - 247, Grieķijā - 204, Somijā - 90, Francijā - 83, Itālijā - 80, Latvijā - 79 ( uz 1930.g.1.IV.-100), Beļģijā - 67, Vācijā - 61, Igaunijā - 54, Spānijā - 53, Portugālē - 44.

Šie skaitļi norāda, ka ar Latviju līdzīgā ģeogrāfiskā stāvoklī esošām Skandināvijas valstīm ir daudz lielāka un pie tam jaunāka un labāka jūras tirdzniecības flote. Tonnāžas vairuma ziņā Latvija patlaban atrodas apmēram tādā stāvoklī, kādā pagājušā gadusimtenā deviņdesmitos gados atradās Dānija un Zviedrija. Ja šis valstis samērā īsā laikā varēja sasniegt pāri par miljonu brutto tonnu lielas tirdzniecības flotes, tad kamdēļ lai Latvija pēc 8-10 gadiem nevarētu sasniegt pusmiljona brutto tonnu lielu tonnāžu. Šāda tonnāža it nebūt nav pārspīlēta, bet mūsu apstākļiem pilnīgi piemērots un iespējams sasniegams, ko apstiprinātas, ka mūsu tonnāža beidzamos 4 gados caurmērā augusi par 25.000 brutto reg.tonnām gadā. Pieņemot, ka pastāvot labvēlīgai valsts kuģniecības politikai turpmākos gados tonnāža ik gadus caurmērā pieaugs par 35.000-40.000 brutto tonnām (pirmos gados mazāk, bet vēlākos gados vairāk), tagadējā tonnāža pēc 8-10 gadiem būs pieaugusi divi ar pus līdz trīskārtīgi. Līdz ar to attiecīgi pieaugs tirdzniecības flotes dodamās materiālās vērtības, nemaz jau

x) Aprēķiniem ņemti tikai tvaikoņi un motorkuģi, lielāki par 100 brutto registra tonnām un buru kuģi, lielāki par 100 netto reg. tonnām. Iedzīvotāju skaits saskaņā ar 1926.-1930.g. iedzīvotāju skaitīšanas rezultātiem, bet Vācijai 67,5 milj. iedzīvotāju.

nerunājot par to morālisko ieguvumu un propagandu, kādu atstātu visā civilizētā pasaulē mūsu mazās valsts aktīvā līdzdalība vispasaulē jūras transportā.

#### TIRDZNICĪBAS FLOTES ATTĪSTĪBAS IZREDZES.

Mūsu jūras tirdzniecības flotes turpmākās attīstības gaita stāv ciešā sakarā ar viņas konkurences spējām vispasaulē jūras transportā. Tikai tad, ja mūsu ārzemju braucēju kuģi būs spējīgi sekmīgi sacensties ar ārvalstu kuģiem un dos pietiekoši augstu peļņu, varēs būt runā par brīvo kapitālu pievilksanu kuģniecībā, jo kapitāls viemār cenšas atrast ienesīgāku darba lauku. Lai rastu atbildi uzstādītam jautājumam, aplūkosim apstākļus, kādos nākas darboties mūsu pašreizējai tirdzniecības flotei.

Sakarā ar pastāvošo starptautisko kuģniecības krīzi, kas jo spilgti izpaudusies 1929/30.g.ziemā un skārusi arī Latvijas tirdzniecības flotī, visi kuģu īpašnieki piegriež sevišķu vērību kuģu eksploatācijas izdevumu samazināšanai, kurus galvenā kārtā sastāda: 1) jūrnieku darba atlīdzība un uzturs, 2) kuģa remontdarbi, 3) degvielu patēriņš un 4) apdrošināšana.

Attiecībā uz jūrnieku darba spēka atlīdzību Latvijas kuģu īpašnieki atrodas ļoti izdevīgos apstākļos. Sekojot līdztēkus vispārējām Latvijas strādnieku zemām darba algām, arī Latvijas kuģu jūrnieki saņem, salīdzinot ar Ziemeļ-Amerikas Savienoto valsti un lielāko Vakar-Eiropas jūras valstu jūrniekiem, visai zemas algas, kā to rāda zemāk sniegtā jūrnieku algu tabele (Skat. tabeli 145.lp.).

Jūras tirdzniecības tvaikoņu personāla algu attiecības 1927.gadā uz 3000-50000 brutto registra tonnu lielām prešu tvaikoņiem.<sup>x)</sup>

A m a t s	Latvija	Portugale	Beļģija	Francija	Vācija	Spānija	Zviedrija	Holande	Norvegija	Dānija	Anglija	Amerika
Kapteinis .....	1	1,6	1,2	2,4	2,0	2,3	-	3,3	3,5	3,5	2,4	4,6
I.stūrmanis .....	1	1,8	1,3	2,2	2,0	2,5	3,1	2,6	3,3	3,8	2,8	5,2
II. " .....	1	1,5	1,2	1,8	1,8	1,9	2,5	2,5	2,8	3,3	2,3	5,2
Radiotelegrafists .....	1	1,6	1,0	1,3	2,0	1,6	2,2	1,8	-	2,6	2,5	4,4
I.mēchaniks .....	1	2,2	1,4	2,5	2,4	3,0	3,5	3,4	3,1	3,8	2,4	5,9
II. " .....	1	1,8	1,3	1,9	2,0	2,5	2,8	2,7	2,9	3,2	2,8	5,2
III. " .....	1	1,5	1,2	1,9	1,8	1,7	2,3	1,8	2,6	2,7	2,3	5,2
I.stuarts .....	1	1,1	1,2	1,0	1,4	1,4	3,5	2,3	3,7	3,3	3,1	5,7
Pavārs .....	1	1,2	1,1	1,6	1,4	1,4	2,6	2,8	2,4	2,5	2,9	3,7
Bocmanis .....	1	1,1	1,2	1,1	1,4	1,8	2,0	2,2	2,2	2,3	2,4	3,5
Namdaris .....	1	1,1	1,2	1,1	1,4	1,5	1,4	2,3	2,2	2,2	2,6	3,5
Vec.matrozis .....	1	1,1	1,2	1,2	1,3	1,4	2,0	2,2	2,3	2,4	2,4	3,2
Jaun.matrozis .....	1	1,7	0,9	1,0	1,0	2,0	2,4	2,1	2,0	1,8	1,9	3,8
Kuga puika .....	1	-	1,0	1,0	0,7	-	1,2	1,4	1,2	1,2	2,0	-
Vecākais kurinātājs.....	1	1,2	1,2	1,1	1,3	1,5	2,0	2,2	2,2	2,3	2,4	3,3
Kurinātājs .....	1	1,2	1,2	1,2	1,4	1,5	1,4	2,2	2,3	2,3	2,4	3,2
Ogļu padevējs .....	1	1,3	1,2	1,3	1,4	1,5	1,5	2,0	1,5	1,6	2,7	3,2

Starptautiskās transporta strādnieku savienības žurnāls "ITF" savā 1929.g. 1/15.marta numurā sniedz kugu komandas jūrnieku 1928.g.algu sēri - dzinošo tabeli, kuru pārrēķinot latos un papildinot ar Latvijas jūrnieku algām, dabūjam šādas jūrnieku algas.

Arvalstu jūrnieku algas (noapaļotos latos).

	Dienvid- slāvija 1928.g.	Sonija 1928.g.	Beļģija 30.VI.28.	Vācija 1928.g.	Zviedrija 1928.g.	Norvegija 1928.g.	Dānija 1928.g.	Holande 1928.g.	Lielbri- tanija 1928.g.	Z.A.S. valstis 1926.g.	Austrā- lija 1928.g.
Bocmanis .....	113	137	150	185	222-236	230	246	239	252	389	431
Namdaris .....	113	150	155	185	222-236	230	246	239	290	415	-
Vec.matrozis (Vollmatrose).....	94	111	124	155	195-220	207	218	208	227	324	406
Matrozis (Leichtmatrose).....	50	91	60	74	111-171	110	107	104	113	247	283
Jaunmatrozis (Jungmatrose).....	-	65	46	50	46- 89	79	50	52	-	182	-
Dunkimānis .....	113	127	146	179	222-236	230	246	239	264	519	482
Kurinātājs .....	107	117	133	167	195-214	214	224	218	239	376	457
Ogļu padevējs .....	76	98	120	144	89-143	120	121-149	156-177	227	311	406
I. stuarts .....	101	299	144	185	236-417	-	328-415	-	340	-	-
I. pavārs (Alleinkoch).....	113	130	-	-	209-288	-	244	270-302	315	-	-
II.pavārs .....	-	85	104	-	209-221	-	244	-	214	-	-
Virtuves zēns .....	25	-	46	36	76- 89	-	58	-	-	-	-

x) "Laevandus ja Kalassjandus", 10.X.1927. Nr.10, 278.lp.

Jūrnieku algas uz Latvijas ārzemju braucēju tvaikoņiem  
(Latos pie brīva uztura.)

Nodarbošanās.	1923/27.g.	1927/29.g.	1929/30.g.
I. stūrmanis .....	160	180	225
II. " .....	140	160	170
I. mēchanikis .....	180	220	260
II. " .....	160	180	200
III. " .....	140	160	170
Mēchanika asistents .....	-	-	140
Radiotelegrafists .....	140	140	160
Bocmanis .....	95	110	120
Namdaris .....	90	110	115-120
Vecākais matrozis .....	80	90	100
Matrozis .....	70	80	85
Jaunākais matrozis .....	60	60	60
Kuga zēns .....	-	-	30
Dunkimānis .....	95	110	120
Kurinātājs .....	90	100	100-110
Ogļu padevējs .....	80	90	90
Stuarts .....	100	110	110-125
Pavārs .....	100	110	130
Apkalpotājs .....	40	45	45

Par virsstundu vadību stūrmaņi, mēchaniki un mēchanika asistents saņem kā atlīdzību 10% no pamata algas. Radiotelegrafistam piemaksā 10% no algas, ja viņš palīdz izpildīt piemērotus stūrmaņa darbus.

Saskaņā ar Latvijas kugu īpašnieku savienības lēmumu, kopš 1929.g.augusta jūrniekiem, kas bez pārtraukuma nokalpojuši vienā rēderejā ilgāk par 5 gadiem, paaugstina pamata algu par 5%, bet pēc 10 gadu nokalpošanas - par 10%.

Augstāk sniegtos jūrnieku algu tarifus izstrādājusi Latvijas kugu īpašnieku savienība, un tās ar nelieliem izpēmumiem maksā uz visiem Latvijas tālbraucējiem tvaikoņiem. Uz Latvijas piekraustes braucēju kugiem, tāpat uz kugiem, kas nodarbojas vienīgi Baltijas jūras braucienos, jūrnieku algas nav normētas un caurmērā ir

līdz 30-40% zemākas par tālbraucēju kugu jūrnieku algām.

Ar likumu jūrnieku darba laiks normēts, tomēr praksē Latvijas kugu jūrnieki piemērojas Vakar-Eiropas jūrnieku stāvoklim, t. i. kugim atrodoties ostā darba laiks ir 8 stundas dienā, bet atrodoties braucienos klāja personāls iedalīts divās maiņās, bet mašīnu personāls trīs maiņās.

Sniegtie dati rāda, ka tikai Igaunijas un Dienvid-Slavijas jūrnieki saņem vēl zemākas algas, bet pārējo lielāko jūras valstu (Z.-Amerikas Savienoto valstu, Lielbritānijas, Norvegijas, Dānijas) jūrnieku algas ir caurmērā 2 - 2,5 reizes augstākas par Latvijas jūrnieku algām. Tas izskaidrojams ar zemāko dzīves minimumu Latvijā, kā arī ar pastāvīgi lielo jūrnieku bezdarba rezervi.

Nemot vērā, ka mūsu tvaikoņu personāla algas kopā ar virsstundu atlīdzību, bet neieskaitot uzturu, līdzinās apmēram 15-20% no vidēja vecuma (20-30 g.) tvaikopa vērtības, redzam, cik lielus ietaupījumus dod kugu īpašniekiem mūsu jūrnieku lētais darba spēks. Agrākos gados (1923.-1928.g.) jūrnieku darba algas bija vēl zemākas, un taisni lētās jūrnieku darba algās meklējams galvenais pamats Latvijas jūras tirdzniecības flotes ātrai pieaugšanai.

Ar flotes tālāko augšanu, paredzams, nedaudz augs arī jūrnieku algas, tomēr Vakar-Eiropas lielāko jūras valstu (Anglijas, Skandināvijas valstu u.c.) algas tās tālu nerasnē. Šī ir galvenā priekšrocība, kas runā par labu Latvijas tirdzniecības kugu konkurences spējai ar ārvalstu kugiem.

Kugu sīko remontdarbu ziņā mūsu kugu īpašnieki nostādīti visai labvēlīgos apstākļos, jo krietnu šo darbu daļu, kurus daudzi ārzemju kugi pa lielākai daļai nodod remonta darbnīcu izpil-

dīšanai, uz Latvijas kugiem veic pats kuga personāls.

Arī pārvaldes izdevumi vietējo zemāko algu dēļ dod mūsu kugu īpašniekiem zināmu ietaupījumu, kam gan pretim stāv tas, ka mums ir daudz sīko rēdereju ar vienu, diviem vai vispār nelielu kugu skaitu, kas nedod iespēju kugu ekspluatēšanu nostādīt uz racionālākiem pamatiem.

Nodokļu un obligātorisko maksājumu ziņā Latvijas rēderejām piederošo jūras tirdzniecības kugu ieņēmumi brīvi no tirdzniecības un rūpniecības nodokļa, un vienīgi kugu īpašnieku ieņēmumi aplikti ar ienākuma nodokli. Tirdzniecības-rūpniecības nodokli maksā tikai kugniecības akciju sabiedrības.

Obligātoriskā jūrnieku apdrošināšana pret nelaimes un arodu slimībām, tāpat jūrnieku mantu apdrošināšana pret bojājumiem un zaudējumiem kugu avarijas gadījumos ieviesta Latvijā tikai ar 1927.g.1.jūnija likumu. Apdrošināšana izdarāma uz kuga īpašnieka rēķina Rīgas "Vispārējā apdrošināšanas sabiedrībā nelaimes gadījumos". Iemaksas 1928.g.un 1929.g. līdzinājušās 4% no kuga personaļā saņemtās algas un uztura vērtības.

Tālbraucēju kugu jūrnieku un viņu piederīgo apdrošināšana pret slimībām līdz šim nav ieviesta. Kuga dienestā esošie jūrnieki ārstējami uz kuga īpašnieka rēķina, izņemot gadījumus, kad jūrnieks slimību vai ievainojumu dabūjis ar nodomu vai noziedzīgi rīkojoties, kā arī slimojot ar veneriskām slimībām, kādos gadījumos jūrniekam jāārstējas uz savu rēķinu. Slimo jūrnieku atlaižot no dienesta, jūrniekam ir tiesība saņemt no kuga īpašnieka brīvu ārstēšanu iekšzemē 6 nedēļas, bet ārzemēs 12 nedēļas.

No sacītā redzams, ka nodokļu un ar sociālo likumdošanu saistīto obligātorisko maksājumu ziņā mūsu jūras kugniecība, salīdzinot ar citām jūras valstīm, piem.Vāciju, ir mazāk apgrūtināta.

Pie negatīvām īpašībām jāpieskaita mūsu kugu īpašniekiem grūti pieejamais un dārgais kredīts. Vēl pirms pāris gadiem privātus aizņēmumus pret kugu hipotēkām bija visai grūti dabūt. Tagad gan stāvoklis ievērojami uzlabojies, tomēr par privātiem aiz-

pēmumiem mūsu kugu īpašniekiem nākas maksāt 8-12% gadā, kur pretim ārzemju kugu īpašnieki tos dabū par 4-7% gadā. Ar laiku gan šī starpība samazināsies, tomēr pilnīgi tā neiznūdis.

Tas pats sakāms arī par kugu apdrošināšanu. Pašreiz par mūsu tvaikoņu apdrošināšanu faktiski nākas maksāt prēmiju likmi 9-12% gadā, bet buņu kugus vietējās apdrošināšanas sabiedrības nemaz neuzņemas apdrošināt. Noorganizējot savstarpēju kugu apdrošināšanu un ievēdot stingrus apdrošināšanas noteikumus un zaudējumu kontroli, būtu iespējams apdrošināšanas prēmiju likmi samazināt par 2-3%. Pirms pasaules kara Rīgā sekmīgi darbojās 1894. g. nodibinātā "Rīgas savstarpējā jūras apdrošināšanas sabiedrība "Laima", kurā 1895.-1912. g. caurmērā bija apdrošināti 70 buņu kuģi. Zaudējumu atlīdzība segusies ar apm. 7% gadā, kas pie buņu kugu bīstamiem braucieniem jāuzskata par ļoti labiem rezultātiem. 1906. g. "Laimā" bijuši apdrošināti 119 kuģi par 560.000.- rbļ., bet 1912. g. 80 kuģi par 429.500.- rbļ. Tas pierāda, ka latviešiem kugu savstarpējā apdrošināšana nav sveša un to vajadzētu visā drīzumā atjaunot.

Panatojoties uz apskatītiem galveniem mūsu jūras kuģniecības konkurences spēju noteicošiem faktoriem, kā arī ņemot vērā, ka kugu komplektēšanai vajadzīgo jūrnieku (ar niecīgiem izņēmumiem) mums netrūkst un, lietpratīgi noorganizējot jūrnieku sagatavošanu, arī uz priekšu netrūks, jānāk pie slēdziena, ka, piekopjot pareizu valsts kuģniecības politiku, Latvijas jūras tirdzniecības flote starptautiskā jūras transportā būs vienmēr konkurences spējīga, kamdēļ tās turpmākai attīstībai pavežas jo plašas un sološas izredzes. Lai paātrinātu un vajadzīgā virzienā vadītu šīs attīstības gaitu, nepieciešami visā drīzumā novērst tagadējo kuģniecības attīstības gaitu kavējošos traucēkļus.



## KUGU ADMINISTRATĪVĀ PERSONĀLA SAGATAVOŠANA.

Kā katrā arodā nepieciešami krietni lietpratēji, tā jo sevišķi tas sakāms par kugniecību. Ar katru gadu jaunbūvējamo kugu mēchanismi paliek vienmēr komplicētāki, kugu ātrumi pieaug, krāvu iekraušanas un izkraušanas ierīces modernizējas. Moderne tvaika un motorkugi bez komplicētām dzinējmašīnām apgādāti ar veselu virkni palīgmēchanismu, kā: saldējamām mašīnām, elektromotoriem, radiostacijām u.t.t., kuŗu apkalpošanai nepieciešami labi sava aroda lietpratēji, kas teorētiskās zināšanas pa lielākai daļai iegūst attiecīgās mācības iestādēs, bet praksi uz kugiem. Kā svarīgāko arodu pārstāvji jūras tirdznieciskā kugniecībā minami kugu kapteiņi, stūrmaņi un mēchaniki, no kuŗu pienācīgas amata sagatavošanas lielā mērā atkarājas kugu braucienu veiksmē un labvēlīgie rezultāti. Lūkosi, kaut arī īsumā, aplūkot mūsu dzimtenes agrāko un tagadējo jūrskolu un kugu mēchaniku skolu attīstības gaitu un stāvokli.

Kugniecības zināšanu skolu vēsture ir daudz jaunāka nekā pati kugniecība. Tas itin dabīgi, jo šīs skolas varēja rasties un attīstīties tikai pēc kugniecības nodibināšanas. Kugu vadības zinātne attīstījās pakāpeniski. Nodarbojoties ar kugošanu jūrnieki krāja savus novērojumi un tos pastāvīgi papildināja ar jaunievedumiem un pārlabojumiem. Šīs zināšanas pārgāja no paaudzes uz paaudzi. Ar laiku nāca klāt jauni līdzekļi un atradumi, kas kugošanu padarīja nesamērojami vieglāku un drošāku. Šādiem svarīgākiem navigācijas atradumiem jāpieskaita kompass, laga un lode. Kompass rāda ceļu, laga - kuga ātrumu un lode - jūras dziļumu. Ar šiem līdzekļiem apgādātais kugis varēja jau daudz dro-

šāk doties plašajās jūrās un okeanos. Vēlāk sāka pētīt jūras dziļumus, straumes, valdošos vēju virzienus, izgatavot jūras kartes, piekrastu un ostu aprakstus, rakstīt pamācības, kā jūrniekiem rīkoties vētru un nelaimju gadījumos, kā noteikt kuga vietu pēc debess spīdekļu augstumiem. Bet jo sevišķi attīstījās kugu būves māksla un dzinējmašīnu konstrukcijas. Tā radās speciālas kugniecības zinātņu disciplīnas, kā: jūras astronomija, jūras praktika, meteorologija, okeanografija, navigācija, deviācija, locija, mašīnmācība u.c., kuŗu zināšana nepieciešama katram izglītotam kugu vadītājam. Šo zinātņu piesavināšana sadalās divos posmos: praktiskā un teorētiskā. Pirmais izteicas ilgākos praktiskos darbos uz kugiem, un tikai tad seko teorētisko zināšanu iegūšana jūrskolās vai kugu mehāniķu skolās. No sacītā redzams, kāds uzdevums piekrīt jūrniecības mācību iestādēm un kādiem līdzekļiem šie uzdevumi saņiedzami.

Neraugoties uz to, ka mūsu senči jau sirmā senatnē apdzīvoja Baltijas jūras piekrasti un bija pazīstami kā droši jūrnieki un jūras laupītāji, kas uzņēmās jūras braucienus uz Vāciju, Dāniju un Zviedriju, mums tomēr trūkst ziņu par viņu jūrnieciskām zināšanām. Vāciem nostiprinoties Baltijā, iznīkst vietējā kugniecība, lai pēc tam uz īsu laiku atjaunotos hercoga Jēkaba laikmetā. Tomēr uz hercoga Jēkaba kugiem latvieši ieņēmuši tikai zemāko kugu kalpotāju vietas, bet par kugu vadītājiem un virsniekiem bijuši holandieši un dāņi. Vidzemei un Kurzemei nākot zem Krievijas varas, latviešu kugniecības attīstība cieši saistīta ar Krievijas kugniecību un

tamdēļ, runājot par latviešu jūrnieku izglītības gaitu, mums jā-  
apskata Krievijas jūrniecības skolas, jo visa mūsu tagadējā jūr-  
nieku saime, izņemot nedaudzos pēckara skolu izlaidumus, savu  
izglītību smēlusi agrākās Krievijas skolās.

Nolūkā radīt spēcīgu tirdzniecības un kara floti, Pēte-  
ris Lielais pūlējās noorganizēt attiecīgu kugu vadītāju saimi,  
kas pirmā laikā sastādījās no ārvalstniekiem un vietējiem jūr-  
niekiem-praktiķiem. Tikai vēlāk, 1768.gadā Komercijas kommissi-  
ja /vēlākais Tirdzniecības un manufaktūras departaments/ nolēma  
sagatavot kugu vadītājus no pašas valsts pilsoņiem un uz tir-  
gotāju šķiras rēķina atvērt 5 jūrskolas: Irkutskā, Archangelskā,  
Oloņecā, Astrachanā un Pēterpilī.

Pret šādu lēmumu izsacījās Senats, norādīdams uz to, ka  
5 jūrskolu atvēršana izmaksāšot dārgi tirgotāju šķirai un būšot  
tai par lielu apgrūtinājumu. Senata lēmumam piekrita Krievijas  
keizariene Katrīna II., kamdēļ jautājumu vēl reiz apsprieda Ko-  
mercijas kommissija un izteicās, ka būtu vēlams, lai matrožus  
sūtītu apmācībai uz tirdzniecības kugiem un tiem, kuŗi saņems  
no rēderiem labvēlīgas apliecības un pie Admirālītātes izturēs  
pārbaudījumu, lai izsniegtu šķipera, stūrmaņa vai bocmaņa ate-  
stātus.

Kamēr Komercijas kommissija apsprieda Pēterpilī kugu va-  
dītāju sagatavošanas jautājumu, faktiski Irkutskā, Komercijas  
kommissijai nezinot, jau kopš 1753.gada darbojās skola, kuŗu var  
uzskatīt par pirmo Krievijas jūrskolu, kuŗa gatavoja stūrmaņus  
tirdzniecības flotei. Šī skola radās šādos apstākļos:

Neilgi pirms 1753.g. no Pēterpils bija atsūtīti uz Ir-

kutsku geodēzisti-topografi Amura, Arguņa un Indigas upju pētīšanai. Uz Senata rīkojumu Irkutskā atvēra skolu topografu sagatavošanai, kurā par skolotājiem iecēla 2 no atsūtītiem geodēzistiem-topografiem. Daudzi no šīs skolas absolventiem vēlāk kalpoja uz Baikala ezera un Ochotskas jūras kugiem par stūrmaņiem. Skola darbojās samērā īsu laiku.

Nākošās jūrskolas Krievijas valdība atvēra 1781.g. Cholmogoros /kurū pēc 5 gadiem pārcēla uz Archangeļsku/ un 1786. g. Pēterpilī. Bet arī šīs skolas, kas valstij izmaksāja ļoti dārgi, tirdzniecības jūrniecībai gandrīz kā nekā nedeļa, un dažus desmitus gadus vēlāk tās mazo sekmju un skolēnu trūkuma dēļ nācās slēgt.

Meklējot jaunus, pareizākus ceļus tirdzniecības kugu vadītāju sagatavošanai, tika atļauts Kronštates un Nikolajevas kara flotes stūrmaņu skolās uzņemt personas, kurām bija jāapņemas pēc mācības kursa sekmīgas nobeigšanas par iegūto izglītību kalpot uz jūras tirdzniecības kugiem. Kad arī šis mēģinājums nedeļa gaidītos rezultātus, tad atvēra skolu pie Pēterpils kugu būvētavas, kurai vajadzēja sagatavot kā kugu būvētājus, tā arī kugu vadītājus. Nepietiekošu naudas līdzekļu dēļ skola nevarēja sekmīgi darboties un drīz vien pārtrauca kugu vadītāju sagatavošanu.

Dzīves prasībām jau vairāk piemērotu jūrskolu atvēra finanču ministris grafs Kankrins Pēterpilī 1829.gadā. Mācības kurss bija četrgadīgs. Bez speciālām kugniecības zināšanām te lielu vērību piegrieza angļu, vācu un franču valodām un vispārējai izglītībai. Labākos teorētisko mācību kursu beigušos

audzēkņus prakses iegūšanai sūtīja uz 2 gadiem tālos braucienos uz kara kugiem, bet pārējos uz tirdzniecības kugiem.

1832.gadā skolnieku apmācības nolūkam uzbūvēja 140 reg. tonnas lielu skolas kugi "Grafis Kankrins". Labākie skolu beigušie audzēkņi ieguva stūrmaņa gradu, bet sekmēs vājākie - stūrmaņa palīga gradu. Pēc divgadējas jūras braukšanas prakses un jauna papildu pārbaudījuma izturēšanas kugniecības zināšanās skolas absolventiem piešķīra kapteiņa gradu. Šāda skolas iekārta pastāvēja tikai dažus gadus, pēc kam skola pārgāja Jūras ministrijas pārziņā un tika pārorganizēta par tirdzniecības jūrniecības rotu tirdzniecības un kara flotes stūrmaņu sagatavošanai. Tāda pat tipa skolu atvēra 1834.gadā Chersonā.

Baltās jūras iedzīvotāju vajadzībām 1842.gadā Archangeliskā un Kemā atvēra kapteiņu /šķiperu/ kursus. Audzēkņu praktisko apmācību pirmā laikā izdarīja uz apmācības nolūkam nomāta kuga, bet vēlāk uzbūvēja skolas kugi "Lomonosov". Kursu apmeklētāju pievilksšanas nolūkā kursu absolventus atsvabināja no kara klausības.

Mūsu dzimtenē pirmo jūrskolu atvēra Rīgā 1805.gadā kā sevišķu nodaļu pie vietējās apriņķa skolas. Pirmā gadā skolai bija 12 audzēkņi, bet turpmāk skolnieku skaits ar katru gadu samazinājās, līdz beidzot noslīdēja uz 4 skolniekiem, un skolu 1820.gadā slēdza. Ta tad pirmais mēģinājums bija neizdevīgs, un vietējo tirgotāju un rēderu kugi turpināja braukt ar ārzemju kugu vadītājiem. Tomēr piedzīvojumi rādīja, ka dārgo ārzemju kapteiņu vadītie kugi bieži cieš avarijas un sagādā lielus zaudējumus. Lai šo trūkumu novērstu un pakāpeniski pārietu uz

vietējo pilsoņu sagatavošanu par kugu vadītājiem, kapteinis Foss 1839.gadā atvēra Rīgā privātu matrožu skolu.

Pēc Fosa nāves skola pārgāja kapteiņa Kaufmaņa pārziņā, bet 1843.gadā Rīgas biržas komitejas rokās. 1844.gadā Rīgas biržas komiteja izstrādāja jaunu skolas programmu, lai sagatavotu arī stūrmaņus un kapteinus. Krievijas valdība skolu apstiprināja 1849.gadā. Programmai par paraugu ņemta Hamburgas jūrskolas programma. Skolā uzņēma 13 - 30 g. vecas personas ar vismaz 5 mēnešu braukšanas cenzu. Mācības pasniedza vienīgi ziemas mēnešos, bet vasarā visiem skolas audzēkņiem bija obligatoriski jābrauc dienestā uz jūras kugiem. Pie pārbaudījumiem stūrmaņa tiesību iegūšanai pielaida tikai tos, kas vismaz 3 vasaras /navigācijas/ nobraukuši dienestā uz jūras kugiem, bet stūrmaņa diploma saņemšanai viņiem pēc pārbaudījuma izturēšanas vajadzēja vēl nobraukt uz jūras kugiem divas vasaras. Kapteiņa diplomu šīm personām izsniedza pēc zinamas stūrmaņa dienesta prakses izpildīšanas. Sākot ar 1853.g. skolas absolventus atsvabināja no galvas naudas un iesaukšanas aktīvā kara dienestā. No 1844. līdz 1864.gadam skola izlaidusi 27 kapteinus, 163 vecākos un 23 jaunākos stūrmaņus.

Lielākā daļa skolnieku bija vācieši, bet ja ņem vērā to, ka jau no 19.gadusimteņa sākuma divas trešdaļas no visiem Rīgas kugiem bija latviešu, tad jāpieņem, ka eksaminēto jūrnieku starpā jau no paša sākuma bijuši daži latvieši, kaut gan latviešiem tanī laikā bija grūti iekļūt Rīgas jūrskolā, kurā visas mācības pasniedza vācu valodā. Vēlāk, sevišķi no 1854.gada, latviešu skolnieku skaits palielinājās, un ap 1860.gadu viņu bija jau

viena trešdaļa no kopējā skolnieku skaita.

Liepājā no 1843. līdz 1861.gadam darbojās privāta jūrskola, kurā par speciālo kugniecības mācību skolotāju bija kāds vācu kapteinis. 1861.gadā uz Tirdzniecības komisijas ierosinājumu pilsētas valde ar valdības pabalstu atvēra jūrskolu pie vietējās apriņķa skolas kā atsevišķu skolas nodaļu. Uzņemot skolā, no audzēkņiem prasīja vismaz vienas vasaras /navigācijas/ ilgu jūras braukšanas praksi. Mācību kursu beigušos pārbaudīja sevišķa komisija. Pārbaudījumus izturējušām personām, atkarīgi no sekmēm, izsniedza I. vai II. šķiras stūrmaņu kandidāta apliecības, bet pēc 3 gadu nobraukšanas uz tālbraucējiem jūras tirdzniecības kugiem izsniegtās apliecības apmainīja pret tālbraucēju stūrmaņu diplomiem.

Salīdzinot Rīgas un Liepājas jūrskolas ar pārējām Krievijas jūrskolām, redzam lielu starpību. Pirmajās uzņēma tikai personas ar vismaz vienas vasaras /navigācijas/ ilgu braukšanas cenzu jūras tirdzniecības kugu dienestā, t.i. personas, kuras praksē jau iepazinušās ar smagiem jūras tirdzniecības kugu dienesta darbiem un jūras dzīvi. Tāpat te galveno vērību piegrieza speciālo kugniecības zināšanu piesavināšanai, kuras mācīja piedzīvojuši tirdzniecības kugu kapteiņi. Turpretim pārējās Krievijas jūrskolās teorija gāja papriekšu praksei. Uzņemot skolā audzēkņus, no viņiem neprasīja, vai tie piemēroti kugniecības dienestam. Kā šādas neapdomātas rīcības rezultāts bija vēlākā audzēkņu bēgšana no smagā tirdzniecības jūrniecības dienesta. Teorētiskā kursā galveno vērību piegrieza vispārējās

izglītības priekšmetiem un valodām, bet kugniecības speciāl - priekšmetiem palika pārāk maz laika. Pie tam speciālpriekšmetus mācīja kara flotes virsnieki, kam tirdzniecības kugniecība bija pilnīgi sveša. Nav brīnums, ka tādos apstākļos Baltijas jūrskolās bija nesamērojami labāki rezultāti kā pārējās Krievijas jūrskolās, kautgan vispār arī te sasniegtos rezultātus nevar uzskatīt par apmierinošiem. Vispārējais trūkums bija tas, ka katrā jūrskolā mācīja pēc citādām programmām, pat dažādus mācību priekšmetus un, saprotams, audzēkņu zināšanu līmenis bija ļoti dažāds. Trūka vienotājas, lietderīgas jūrniecības izglītības politikas.

Beidzot pagājušā gadusimtena sešdesmitos gados valdībai rēderu iesniegtās daudzās sūdzības par nepietiekošo kugu vadītāju skaitu un neapmierinoši nostādīto jūrniecības izglītošanu piespieda Krievijas valdību revidēt šo jautājumu.

Lai noskaidrotu iemeslus, kamdēļ Krievijas tirdzniecības flote tik lēni attīstās un lai rastu līdzekļus šīs attīstības kavēkļu novēršanai, Jūras ministrija 1856.gadā nodibināja sevišķu komiteju. Pēc 4-gadējās darbības komiteja kā uz vienu no svarīgākām vajadzībām norādīja pavairot jūrskolu skaitu kugu vadītāju sagatavošanai. Uz šī ierosinājuma pamata Finanču ministrija 1864.gadā nodibināja komisiju jaunā jūrskolu likuma izstrādāšanai, kurā kā komisijas loceklis piedalījās arī Krišjānis Valdemārs. Viņš 1860.gadā generāladmirāļa Konstantina Nikolajeviča uzdevumā kugniecības jautājumu pētīšanas nolūkā apbrauca Baltijas jūras piekrasti no Palangas līdz Narvai, bet 1861.gadā Vācijas jūras piekrasti no Holandes līdz Klaipēdai.



Savus novērojumus Valdemārs publicēja 1862.gadā iekš "Morskoi Sbornik". 1868.gadā Kr. Valdemārs Krievijas valdības komandējumā iepazinās ar Zviedrijas, Norvegijas, Dānijas, Anglijas, Holandes un Beļģijas jūrskolu organizāciju. Uz savu bagāto novērojumu pamata Kr. Valdemārs iesniedza komisijai projektu par jūrniecības izglītības reorganizāciju Krievijā, kurš ieguva komisijas piekrišanu. Komisija atrada, ka pašreizējais jūrskolu skaits ir nepietiekošs un skolu mācību programmas neatbilst dzīves prasībām. Galvenais jūrskolu uzdevums ir sniegt teorētisku izglītību jūrniekiem-praktiķiem, kas pa lielākai daļai sastādās no maz izglītotiem jūru piekrastu iedzīvotājiem. Tamdēļ jūrskolu mācību programmas nedrīkst būt angstas. Mācībām jānotiek vienīgi ziemas mēnešos, kad lielākā daļa buru kugu atrodas ziemas gulā. Skolnieku vecums nav ierobežojams. Mācības pasnie dzamas pēc uzskatāmības metodes, lai atvieglotu maz izglītotiem jūras braucējiem piesavināties visīsākā laikā kugu vadītājiem nepieciešamās zināšanas. Šie bija tie pamatprincipi, uz kuriem jāpamatojas jaundibināmām jūrskolām. Pamatojoties uz šiem principiem, kas galvenos vilcienos saskanēja ar Vakar-Eiropas jūrskolu noteikumiem, komisija izstrādāja jūrskolu likumprojektu, kuru apstiprināja 27.jūnijā 1867.gadā. Šo likumu vārda pilnā nozīmē varam nosaukt par pamatakmeni dižai Baltijas jūrskolu izglītības ēkai.

Saskaņā ar šo likumu pilsētu, pagastu, tirgotāju un citām sabiedrībām bija atļauts dibināt jūrmalas vietās jūrskolas, kurās lai jūrnieki varētu iegūt tirdzniecības kugu stūrmaņiem un kapteiņiem vajadzīgās zināšanas. Skolas uzturēšanai sabie-

drība ikgadus dod vai nu noteiktu naudas summu, vai arī skolas telpas ar apkurināšanu un apgaismošanu. Ja sabiedrībai trūkst līdzekļu skolas uzturēšanai, tad valsts izsniedz šim nolūkam ikgadus 500 - 1000 rubļu, atkarībā no skolas nozīmes un vietējiem apstākļiem. Atļaujas jūrskolu atvēršanai izsniedz finanču ministris saziņā ar izglītības ministri, bet mācību programmas apstiprina finanču ministris saziņā ar jūras un izglītības ministriem.

Par skolas audzēkņiem uzņēma visus Krievijas pavalstniekus, neatkarīgi no viņu vecuma un ticības, ja vien viņi mācēja lasīt un rakstīt un bija braukuši dienestā uz jūras kugiem.

Jūrskolas sadalījās 3 šķirās: pirmās jeb zemākā veida jūrskolas gatavoja tuvbraucējus /kobotāžas/ stūrmaņus, otrās - tālbraucējus stūrmaņus jeb tuvbraucējus kapteiņus un trešās jeb augstākā veida jūrskolas - tālbraucējus kapteiņus. Mācības pasniedza par brīvu. Administratīvā ziņā jūrskolas atradās finanču ministrijas pārziņā, bet mācību daļu pārzināja izglītības ministrija. Mācību ilgums jūrskolu audzēkņiem nebija noteikts, un katrs, kas vienu ziemu bija kārtīgi apmeklējis jūrskolu, varēja lūgt pielaist viņu pie pārbaudījumiem speciālā pārbaudījumu komisijā, kuras katru pavasari darbojās ostu pilsētās. Komisijas priekšsēdētājs bija kara flotes virsnieks, bet locekļi: jūrskolas skolotājs, vietējās gimnāzijas vai citas skolas matemātikas skolotājs, 2 tirgotāju, 2 kugu īpašnieku un 2 kapteiņu pārstāvji. Komisijas pārbaudījumu izturējušiem pēc pilngadības sasniegšanas izsniedza teorētiskam pārbaudījumam attiecīgu diplomu, ja viņi bija nobraukuši dienestā atklātā jūrā uz kugiem:

1/ uz tuvbraucēja stūrmaņa gradu - 16 mēnešus, 2/ uz tālbraucēja stūrmaņa vai tuvbraucēja kapteiņa gradu - 24 mēnešus un 3/uz tālbraucēja kapteiņa gradu - ja bija nobraukuši vismaz 12 mēnešus par stūrmani tālos braucienos.

Bez tam diplomētiem kugu vadītājiem tik ilgi, kamēr viņi līdz 50. dzīves gadam nodarbojās ar jūrniecību, bija tiesība saņemt beztermiņa pasi, un viņus atsvabināja no galvas naudas un kara klausības, ieskaitot kara flotes rezervē uz 10 gadiem.

Apceļodams 1860. gadā Baltijas jūras piekrasti, Krišjānis Valdemārs dedzīgi aicināja jūras piekrastē dzīvojošos latviešus un igauņus nodarboties ar kugniecību daudz plašākos apmēros, sevišķi sūtot savus kugus tālos braucienos, kas došot nesamērojami augstāku kugu peļņu. Vidzemes piekrastes iedzīvotāji bija pirmie, kas atsaucās uz Krišjāņa Valdemāra aicinājumu. Bet lai kugniecībā varētu sacensties ar citām tautām, latviešiem trūka jūrniecības izglītības, kamdēļ Kr. Valdemārs aicināja dibināt jūrskolas. Jūrniecības izglītības trūkumu lielākā vai mazākā mērā atzina visi kugu īpašnieki, tomēr daudzi neticēja, ka vienkāršais latviešu zemnieks būs vispār spējīgs iemācīties tālbraucējiem kapteiņiem vajadzīgās zināšanas, ko varot saprast tikai augsti mācīti cilvēki. Daži atkal domāja, ka jūrskolas izludināšot skolniekus un viņus padarīšot par sliņķiem un naudas izšķērdētājiem. Vēl citi norādīja, ka privāti dibināmām jūrskolām valsts nepiešķiršot nekādas tiesības un pabalstus un bez tam šo skolu audzēkņiem nāktos braukt uz Rīgu turēt komisijas pārbaudījumus pie Rīgas jūrskolas vācu valodā. Tādos apstākļos Kr. Valdemāram nācās dibināt pirmo latviešu 2-klasīgu tuvbrauc-

cēju jūrskolu Ainažos, kuŗa savu darbību uzsāka ar 4 skolniekiem 23.novembrī 1864.gadā. Par šīs skolas atvēršanu pats Kr. Valdemārs izteicās šādi:<sup>x/</sup>

"1864.gadā manā dzīvoklī uz Vasilija Ostrova no Ainažu un citiem Vidzemes kabotāžniekiem tiek sazīmēta neliela naudas summa /Kr.Valdemārs pirmais ziedoja 25 rbl., M.Miķelsons 50 rbl. u.t.t./. Protams, naudas sazīmētāji-zemnieki paši maz vai nemaz neticēja uz jūrskolas veiksmēm; tie darīja to tikai man par patikšanu. Ar tā sazīmētiem 550 rubļiem Ainažu jūrskola iztika 3 gadus".

Telpas skolai deva par brīvu Ainažu namīpašnieks Juris Veide, dodams tāpat par brīvu dzīvokli un uzturu pirmam skolas vadītājam kapteinim Krišjānim Dālam, ko varam uzskatīt par latviešu jūrskolu tēvu. Pēc tautības Tallinnā 1839.g. dzimis zviedrs, Kr.Dāls, pēc Rīgas jūrskolas absolvēšanas un vairākgadējas stārmaņa un kapteiņa dienesta prakses uz Rīgas, Tallinnas un Krievu-Amerikāņu sabiedrības jūras kugiem, 1864.gada rudenī 25 gadu vecumā pārnāca par skolotāju dibināmā Ainažu jūrskolā. Iesākums bija ārkārtīgi grūts, jo skolas naudas līdzekļi bija ļoti ierobežoti, un arī nevarēja zināt, vai šo jūrskolu Krievijas valdība jel maz apstiprinās. Skolnieku zemais vispārējās izglītības līmenis un pilnīgs mācību grāmatu trūkums latviešu valodā radīja gandrīz nepārvaramus šķēršļus šim darbam, kuŗu Kr. Dāls ar nenogurstošu enerģiju godam veica.

Šis bija latviešu kugniecības pārmaiņas laikmets, pamatu likšana latviešu tālbraucienu kugniecībai. Jau pēc nepilnu divu ziemu darbības 3 Ainažu jūrskolas audzēkņi pārbaudījumu kom-

---

x/ Sal.X.Вальдемар, Защита настоящей системы наших мореходных школ, Москва, 1877.г., 16.лр.

misijā Rīgā ieguva stūrmaņa tiesības. Ar to bija laužti līdz šim vēl latviešu sabiedrības lielākā daļā valdošie aizspriedumi par latviešu jūrskolu nozīmi. Kā sekas bija lielais skolnieku pieplūdums, tā kā ainažniekiem nācās 1868/1870.g. uzbūvēt jaunu jūrskolas ēku.

Par Ainažu jūrskolas nozīmi Krievijas jūrskolu politikā pats Kr. Valdemārs izsakās šādi:<sup>x/</sup>

"Ja pareizi grib apspriest lietu, tad katrā ziņā jāatzīst, ka Ainažu jūrskolai ir liels svars priekš visas Krievijas, tālab ka bez Ainažiem 1867.g. 27.jūnija jūrskolu likuma nemaz nebūtu. Mani literāriski-teorētiskie izskaidrojumi vien nebūtu varējuši pārliecināt valdību par lietas nopietnību, ja nebūtu varēts parādīt panākumus ar faktiem. Naudas līdzekļus priekš tik "pārlietu savāda izmēģinājuma" nedabūju".

Iznākot 1867.gada jūrskolu likumam, Ainažu jūrskolu apstiprināja kā pirmo no tā saucamām "Valdemāra jūrskolām. No 1867. līdz 1881.gadam, t.i. 14 gados, kad jūrskolas atradās Finanču ministrijas pārziņā, Krievija atvēra 35 jūrskolas, bet no 1881. līdz 1897.g., kad jūrskolas pārzināja Izglītības ministrija, vēl 5 jūrskolas. Tagadējā Latvijas teritorijā dibinātas sekošas jūrskolas:

Dundagā	1869.g.		I.šķ. jūrskola,	
Jēkabmiestā	" "		I. " "	,slēgta 1879.g.,
Ventspilī	1871." I.,II.un	III."	" "	
Ušavā	1872."	I. "	" "	,slēgta 1899.g.,
Lejasmuižā	" "	I. "	" "	,1891.g. pārcelta uz Arensburgu,
Lubezerē	1874."	I. "	" "	
Engurē	1875."	I. "	" "	
Mangaļos	1876." I.,II.un	III."	" "	
Liepājā	" "	I.,II." III."	" "	

Ar katru gadu "Valdemāra jūrskolas" iemantoja vienmēr

x/ Sal.X.Вальдемар, Защита настоящей системы наших мореходных школ, Москва 1877.g., Piezīme pie 16.lp.

plašāku masu uzticību un izvērtās par istām piekrastes iedzīvotāju garīgās kultūras un materiālās labklājības nesējām, jo jūrniecības izglītībai izplatoties vietējie iedzīvotāji intensīvi nodevās ienesīgai kugu būvei un ekspluatācijai. Pārskatu par mūsu dzimtenes "Valdemāra jūrskolu" darbību līdz 1897/98. māc. gadam sniedz sekoša tabele:<sup>x/</sup>

Skolas	Darbības gadi	Skolnieku kop skaits	Pārbaudījumus izturējuši			Kopā
			Uz tālbraucēja kapteina grādu	Uz tālbraucēja stūrmaņa jeb tuvbraucēja kapteina grādu	Uz tuvbraucēja stūrmaņa grādu	
Ainaži	34	2.261	220	371	150	741
Ventspils	28	1.424	170	260	220	650
Rīga	34	1.586	228	268	16	512
Mangali	22	1.047	79	185	82	346
Liepāja	33	-	97	131	67	295
Dundaga	28	1.057	-	7	197	204
Lubezere	25	510	-	-	82	82
Enguri	23	413	-	9	91	100
Lejasmuiža	26	309	-	7	55	62
Ušava	15	157	-	-	12	12

Pēc tautībām skolnieki 1897/98.māc.gadā sadalījās sekoši.<sup>xx/</sup>

Jūrskolas	Skolnieku kopskaits	Latvieši	Igaļi	Līvi	Vācieši	Krievi
Ainaži	79	45	34	-	-	-
Mangali	63	59	2	-	2	-
Ventspils	57	51	-	-	5	1
Liepāja	43	32	1	-	9	1
Dundaga	39	18	-	21	-	-
Lubezere	29	29	-	-	-	-
Rīga	27	11	2	-	14	-
Lejasmuiža	26	25	-	-	1	-
Engure	14	14	-	-	-	-
Kopā	377	284	39	21	31	2

x/ A.Bandrevičs, Latviešu kugniecības stāvoklis bēgļu laikmetā, 1918.g. 19.lp.

xx/ A.Bandrevičs, Latviešu kugniecības stāvoklis bēgļu laikmetā, 1918.g. 22.lp.

Runājot par "Valdemāra jūrskolu" darbību, jāatzīst, ka pirmā laikā, kad tirdzniecības flote galvenā kārtā sastādījās no buŗu kugiem, kuŗu ekspluatēšana neprasiĶa plaŗākas zināŗanas, jūrskolu programmas atbilda tā laika kugoŗanas prasībām. Bet starptautiskam jūŗas transportam attīstoties un pakāpeniski pārējot uz moderno tvaikoŗu kugniecību, līdzŗinējās jūrskolu mācību programmas izrādījās par nepietiekoŗām, daŗi 1867.g. jūrskolu likuma noteikumi par novecojuŗiem. Kā galvenie trakumi būtu atzīmējami:

1/ No "Valdemāra jūrskolās" uzņemamām personām prasĶja tikai rakstīt un lasīt praŗanu, kādu vispārējās izglītības cenzu vēlākos gados, kād vispārējā izglītība jau bija daudz vieglāk sasniedzama nevar neatzīt par pārāk zemu, jo Ŷis apstāklis ļoti apgrūtināja daudzu speciālpriekŗmetu /piem. jūŗas astronomijas, kugu būves teōrijas u.c./ apzinīgu piesavināŗanos, kuŗus nācās mācīties tīri mēchaniskā ceļā.

2/ Speciālpriekŗmetu jūrskolotāji pa lielākai daļa komplektējās no kugu kapteiņiem, kuŗiem paŗiem trūka plaŗākas vispārējās un speciālas izglītības, nemaz jau nerunājot par speciāli paidagōgiskas izglītības trūkumu. Mācību pasniegŗanas metodes bija ļoti primitīvas /eksemplu sistēma/. Daudzās jūrskolās ar mācību programmu nerēķinājās. Lietoja vecas, sareŗģĶtas metodes kuga vietas noteikŗšanai uz jūŗas, maz sekoja kugniecības zinātnu attīstībai ārzemēs.

3/ Stūrmaņa diploma iegūŗšanai 1867.g. likums prasĶja 16 līdz 24 mēneŗu ilgu dienesta praksi uz kugiem, bet tālbraucēja kapteiņa diploma saņemŗšanai - 12 mēneŗu stūrmaņa dienesta praksi.

Šī prakse bija pietiekoša buru kugu vadītāju tiesību iegūšanai, bet ne moderno tvaikoņu vadīšanai, kam nepieciešama ilgāka stūrmaņa prakse.

Beidzot, kā liels trūkums 1867.g. likumā bija tas, ka likums gan prasīja, lai visus jūras tirdzniecības kugus vadītu diplomēti kapteiņi, bet nekas nebija teikts par stūrmaņu skaitu uz kugiem. Tāpat likums neparedzēja kugu vadītāju dienestam sagatavojošos personu medicīnisko pārbaudi, sevišķi attiecībā uz redzes spējām.

Sakarā ar pievestiem trūkumiem presē pacēlās balsis par jūrskolu reformas vajadzību. Pa lielākai daļai šinī nolūkā, bet galvenais, lai apvienotu visas skolas vienā ministrijā, jūrskolas 1881.gadā pārgāja Izglītības ministrijas pārziņā. Ar to gan kugniecībai bija izdarīts lāča pakalpojums, jo Izglītības ministrijas ieceltie jūrskolu lietu pārzinātāji, nebūdami tuvāk pazīstami ar kugniecību, nespēja lietišķi vadīt jūrskolu politiku. Viņi gan pūlējās pastiprināt vispārējās izglītības priekšmetu pasniegšanu, bet tas notika uz speciālo mācību priekšmetu rēķina, kamdēļ no rēderiem sāka ienākt protesti pret turpmāku jūrskolu atstāšanu Izglītības ministrijas pārziņā, līdz 1897.gadā jūrskolas atkal pārgāja atpakaļ Finanču ministrijas pārziņā.

Jūrniecības izglītības reforma bija jau sen nobriedusi un to sāka nopietni apspriest Finanču ministrijā. Nenogaidot reformas izvešanu dzīvē, Finanču ministrija nolēma līdz tam nekavējoties atvērt vismaz vienu vai divas augstāka tipa jūrskolas, kas arī notika, atverot 1898.g. 1.jūlijā Odesā jūrskolas klases pie Odesas komercskolas. 1901.gadā tās izveidojās par patstāvī-



gu augstākā tipa 3-klasīgu tālbraucēju jūrskolu, kurā uzņemot prasīja apm. 5-klasīgas gimnāzijas izglītību. Skolnieku apmācības nolūkiem Anglijā par £ 9000 nopirka 1859 reg. tonnas lielu 3 mastu barku, dodot tai vārdu "Veļikaja Kņagiņa Marija Nikolajevna". Šis skolas kugis tika piemērots 120 skolnieku apmācībai. Skolā uzņēma ar 2 mēnešu jūras braukšanas cenzu.

Līdzīga tipa skolu ar 2 nodaļām: kugu vadītājiem un tirdzniecības darbiniekiem atvēra 1899.gadā arī Archangeļskā.

Jūrskolu reformu ievadīja 1902.g. 6.maijā izdotie likumi par tirdzniecības kugu vadītājiem un jūrskolām. Jaunie noteikumi kugu jūras braucienus dalīja 2 daļās: tuvos braucienos, kas aptvēra braucienus Krievijas valsts robežām pieguļošās jūrās, un tālos braucienos - ārpus šīm jūrām. Kugu vadītājus likums dalīja I., II., III. un IV. šķiras kapteiņos un stūrmaņos. I. un II. šķiras kapteiņi un stūrmaņi bija tvaikoņu vadītāji, bet III. un IV. šķiras kapteiņi un stūrmaņi - buņu kugu vadītāji. Tomēr šis tvaikoņu un buņu kugu vadītāju dalīšanas princips nebija pakāpeniski izvests likumos: arī tvaikoņu stūrmaņi un kapteiņi pēc noteikta braukšanas cenza izpildīšanas uz buņu kugiem ieguva buņu kugu stūrmaņu un kapteiņu tiesības, un otrādi: buņu kugu kapteiņiem un stūrmaņiem bija piešķirtas dažas, bet ne pilnas tiesības attiecībā uz tvaikoņu vadīšanu.

1902.gada jūrskolu likums noteica trejāda veida jūrskolas: 1/ jūrskolu sagatavošanas klases, kas gatavoja gatavoja uzņemšanai augstāka tipa jūrskolu I.klasē; 2/ zemāka tipa jūrskolas jūrniekiem ar elementārizglītību buņu kugu vadītāju sagatavošanai un 3/ augstāka tipa /tuvbraucēju un tālbraucēju/

jūrskolas tvaikoņu vadītāju sagatavošanai, kuŗu pirmā klasē uzņēma personas ar sagatavošanas jūrskolas vai pilsētas skolas /pēc 1872.g.lik./ izglītību. Jūrskolu absolventiem kugu vadītāju tiesības nepiešķīra, bet izsniedza vienīgi apliecības par skolas beigšanu. Kugu vadītāju tiesību iegūšanai viņiem vēl vajadzēja izturēt pārbaudījumus speciālā pārbaudījumu komisijā, kuŗas priekšsēdētājs bija viens no jūrskolu inspektoriem vai Jūras ministrijas pārstāvis - jūras virsnieks, bet par locekļiem vietējās jūrskolas priekšnieks, pārbaudāmā mācības priekšmeta skolotājs, Jūras ministrijas pārstāvis, kā arī varēja būt vēl citas komisijas priekšsēdētāja uzaicinātas personas. Parasti jūrskolu mācību programmas sakrita ar komisiju pārbaudījumu programmām, izņemot dažus vispārējās izglītības mācību priekšmetus, kuŗus jūrskolās mācīja, bet no pārbaudāmiem skolniekiem un eksterniem neprasīja.

Kugu vadītāju diplomu saņemšanas cenzs ar jauno likumu bija ievērojami paaugstināts. Tā, piemēram, pēc 1867.g. likuma tālbraucēja kapteiņa diploma saņemšanai vajadzēja uzrādīt 24 mēn. matroža un 12 mēn. stūrmaņa cenzu, kurpretim 1902.g. likums prasīja divreiz augstāku cenzu, t.i. 24 mēn. matroža un 48 mēn. stūrmaņa cenzu. Agrāko nosaukumu kugu vadītāju gradus attiecīgi pielīdzināja jauniem kugu vadītāju gradiem. Tāpat jaunais likums sīki noteica katram kugu vadītāja gradam piešķirtās tiesības, kā arī uz dažāda lieluma un braucienu kugiem vajadzīgo minimālo stūrmaņu skaitu.

Ar vietējo jūrniecības administratīvo iestāžu atļaujām

uz ļoti daudziem kugiem vēl joprojām brauca nediplomēti stūrmaņi un kapteiņi-praktiķi. Tā pēc bijušā Tirdzniecības un manu - faktūras departamenta ziņām 1895.gadā Baltijas jūrā 22 tvaikoņus un 255 buņu kugus vadīja nediplomēti kapteiņi. Melnā un Kaspijas jūrā no visām kapteiņu un stūrmaņu vietas izpildītājām personām bija tikai 30%, bet Baltā jūrā ne vairāk par 10% diplomēto kugu kapteiņu un stūrmaņu. Izdodot 1902.g. stingro likumu par kugu vadītājiem, radās bažas, vai pietiks diplomēto kugu vadītāju visu kugu komplektēšanai, kamdēļ nolēma jauno likumu izvest dzīvē pakāpeniski. Kaut gan jaunais likums bija liels solis uz priekšu sen sasāpējušā kugniecības jautājumu kārtošanā, tomēr jau pēc viena gada bija redzami likuma trūkumi, un to sāka pārstrādāt, līdz beidzot 1909.g. 31.oktobrī izdeva jaunu kugu vadītāju likumu. Šis likums novērsa lielo plaisu, kāda bija radusies šķirojot atsevišķi kugu vadītājus tvaikoņiem un buņu kugiem, atstājot tikai kugu dalīšanu tālbraucējos un tuvbraucējos kugos. Tuvbraucienu kugu rajoni tika paplašināti Baltijas un Melnās jūrās un Klusā un Ledus okeanos. Baltijas jūrā par tuviem braucieniem uzskatīja arī braucienus Kategatā un Skagerakā līdz līnijai Skagena-Lindesnesa un Vilhelma kanālā līdz Emsas ietekai; šis iedalījums vēl tagad mums spēkā. Kugu vadītāju pakāpes samazināja no 8 uz 4, proti: tālbraucējs kapteinis, tālbraucējs stūrmanis, tuvbraucējs kapteinis, tuvbraucējs stūrmanis. Teorētiskos kommisijas pārbaudījumus tuvbraucēju un tālbraucēju stūrmaņu gradu iegūšanai samazināja no 4 uz 2. Tuvbraucēja un tālbraucēja kapteiņa grada iegūšanai, tāpat kā 1902.g. likumā, teorētiskie pārbaudījumi vairs nebija jātur, bet

attiecīgu kapteiņa diplomu izsniedza diplomētiem stūrmaņiem pēc noteikta stūrmaņa braukšanas cenza izpildīšanas.

Buru kugu tonnāžu, kurus bija atļauts vadīt nediplomētiem jūrniekiem, pazemināja no 100 uz 20 brutto registra tonnām, noteicot, ka buru kugus no 20 līdz 100 brutto registra tonnām atļauts vadīt jūrniekiem-praktiķiem, kas izturējuši samērā ļoti vienkāršu pārbaudījumu elementārākās kugniecības zināšanās pārbaudījumu komisijās pie jūrskolām vai pie ostu valdēm.

Buru kugu kapteiņiem un stūrmaņiem noteica atvieglotu tvaikoņu kapteiņu un stūrmaņu tiesību iegūšanu, uzliedot viņiem par pienākumu izturēt papildu pārbaudījumus tikai navigācijā un jūras astronomijā.

Nediplomētiem kugu kapteiņiem-praktiķiem, kas līdz 1906. g. 1. janvārim bija nobraukuši par stūrmaņiem un kapteiņiem 5 gadus, no kuriem vismaz  $2\frac{1}{2}$  gadus par kapteiņiem, 1909. g. likums atļāva arī turpmāk vadīt tuvos braucienos preču tvaikoņus un buru kugus.

Uz 1. janvāri 1915. gadu Krievijā pavisam darbojās: 9 trīsklasīgas tālbraucēju jūrskolas /no tām Latvijā 2: Rīgā un Mangaļos/, 3 divklasīgas tuvbraucēju jūrskolas, 6 trīsklasīgas zemāka tipa jūrskolas /no tām Latvijā 3: Ainažos, Ventspilī un Liepājā/, 8 divklasīgas zemāka tipa jūrskolas, 10 sagatavošanas jūrskolas /no tām Latvijā 5: Ainažos, Mangaļos, Lubezerē, Engurē, Dundagā/.

Skolnieku skaits 1909/10.mācības gadā: x/

Visās Krievijas sagatavošanas jūrskolās	575
" " zemāka tipa "	503
" " augstāka " "	652
K o p ā	1.730.

Tanī pat gadā Vidzemes un Kurzemes jūrskolās skolnieki pēc tautībām sadalījās: xx/

	Skolnieku kop-skaits	Latvieši	Igauņi	Kvievi	Pārējās tautības
Mangaļos /3 klas.jūrskola ar 3 sagatavošan.klasēm/	150	128	3	12	7
Ainažos /3 klas.jūrskola ar 3 sagatavošan.klasēm/	106	69	34	2	1
Rīgā /3 klas.jūrskola/	68	39	3	12	4
Ventspīlī " " "	55	52	-	1	2
Liepājā " " "	47	30	3	7	7

No sacītā redzams, ka par kugu vadītāju sagatavošanu Krievijas valdība nopietni rūpējās, ko nevar sacīt par kugu mācha - niķu sagatavošanu. Pa daļai tas izskaidrojams ar to, ka Krievijas tvaikoņu flote plašākos apmēros attīstījās tikai pagājušā gadsimta beigās, bet līdz tam dominēja buņu kugu flote.

Līdz par 1903.gadam nebija nekādu noteikumu par tvaikoņu komplektēšanai vajadzīgo minimālo skaitu diplomēto kugu mācha - niķu. Pastāvošos noteikumos par kugu tvaika katlu izsargāšanu no sprāgšanas bija teikts, ka "pie kugu tvaika katliem jāliek nedzērāji, uzticami strādnieki, bet mašīnistiem jābūt ar pār-

x/ В.Виноградов, Торгово-мореходное образование в России, 1912.г. 117.лр.

xx/ В.Виноградов, Торгово-мореходное образование в России, 1912.г., 123.лр.

baudītām zināšanām". Kā šīs zināšanas pārbaudīt, par to noteikumos nebija nekas teikts, kamdēļ ļoti bieži kugu mācību vietas izpildīja personas bez jebkādam tehniskām zināšanām.

Saskaņā ar Finanču ministrijas 1901.gadā izdarīto kugu personāla kalpotāju skaitīšanu izrādījās, ka no 830 kugu mācībniekiem vairāk kā 75% bija personas gandrīz bez jebkādas teoretiskas izglītības, bet 8% mācībnieku bija ārvalstu pilsoņi. Tādos apstākļos nevarēja būt runa par apmierinošu mašīnu vadību un eksploatāciju, kas vispār negatīvi atsaucās uz tvaikoņu kugniecības attīstību.

Kā vienīgās skolas un kursi kugu mācību sagatavošanai bija:

1/ 1879.gadā pie Rīgas biržas komitejas jūrskolas noorganizētie kurinātāju un mašīnistu vakara kursi, kurus uzņēma atslēdznieka amatu iemācījušās personas;

2/ Krievu tvaikoņu un tirdzniecības sabiedrības 1886. g. Sevastopolē atvērta amatnieku skola, kuru vēlāk pārcēla uz Odesu;

3/ 1896.gadā pie Baku jūrskolas atvērtie kugu mācību kursi, kurus 1902.gadā pārorganizēja, bet 1905.gadā pārvērtā par kugu mācību skolu, un

4/ 1902.gadā pie Odesas jūrskolas atvērta kugu mācību nodaļa tālbraucēju kugu mācību sagatavošanai.

Beidzot Finanču ministrija izstrādāja likumprojektu par tirdzniecības kugu mācībniekiem, kuru apstiprināja 1903.g.10.jūnijā.

Saskaņā ar šo likumu visi tirdzniecības jūras kugi pēc

viņu mašīnspējās iedalīti 3 šķirās:

I.šķirā preču tvaikoņi ar mašīnspēju 1000 un vairāk IHP un visi pasažieru tvaikoņi,

II.šķirā preču tvaikoņi ar mašīnspēju 100 - 1000 IHP un

III.šķirā preču tvaikoņi ar mašīnspēju, mazāku par 100 IHP.

Pieskaņojoties šādai tvaikoņu iedalīšanai 3 šķirās, arī kugu mēchaniku grādi iedalījās I., II. un III.šķirā. I.šķiras mēchanikiem bija tiesība vadīt visāda spējuma tvaika mašīnas, II.šķiras mēchanikiem - vadīt II. un III.šķiras tvaikoņu mašīnas un III.šķiras mēchanikiem - tikai III.šķiras tvaikoņu mašīnas. II. un III.šķiras kugu mēchanika grāda iegūšanai vajadzēja izturēt teorētisku pārbaudījumu speciālā valsts pārbaudījumu komisijā, bet I.šķiras mēchanika grādu ieguva II.šķiras kugu mēchaniki vienīgi uz prakses pamata, izpildot 2 - 3 gadu mēchaniku praksi ar II.šķiras mēchanika diplomu. Mēchanika diploma saņemšanai likums bez teorētiska pārbaudījuma vēl prasīja pilngadības sasniegšanu un noteiktu jūras braukšanas un mašīnbūvētavas praktiskā darba cenza izpildīšanu, kautgan beidzamo varēja atvietot ar lielāku jūras braukšanas cenzu.

Augstāko un vidējo tehnisko mācību iestāžu absolventus /ja šo skolu mācību programmas ministrija atrada par attiecīgi piemērotām kugu mēchaniku grāda iegūšanai prasāmām teorētiskām zinībām/ likums atbrīvoja no teorētiskiem komisijas pārbaudījumiem mēchanika grāda iegūšanai un mēchanika diploma saņemšanai prasāmo praktisko darbnīcu cenzu ievērojami saīsināja.

Izdodot jauno 1903.g. tirdzniecības kugu mēchaniku likumu,

radās nepieciešamība jau visdrīzākā laikā atvērt kugu mācību skolas, lai paātrinātā gaitā gatavotu izglītotus mācītājus strauji pieaugošai Krievijas tvaikoņu flotei. Sakarā ar to Krievijas galvenā tirdzniecības jūrniecības un ostu pārvalde 1904. gadā izstrādāja likumprojektu par kugu mācību skolām, ko apstiprināja 1905. gada 13. jūnijā.

Ņemot vērā to, ka kugu mācītāju dienestam vēlējās gatavoties gan jauni cilvēki ar labu vispārējo izglītību, bet samērā niecīgu jūras braukšanas un darbnīcu darba cenzu, gan personas ar ilgāku jūras braukšanas un darbnīcu darba cenzu, bet elementārizglītību, tad arī likums paredzēja divējāda tipa kugu mācību skolas:

1/ augstāka tipa 4-klasīgas kugu mācību skolas personām ar pilsētas skolas izglītību un

2/ zemāka tipa 3-klasīgas kugu mācību skolas personām ar elementārskolas izglītību.

Pirmās skolas gatavoja II. resp. I. šķiras kugu mācītājus, bet otrās - III. šķiras kugu mācītājus. Pie skolām skolnieku apmācībai ierīkoja metāla apstrādāšanas darbnīcas. Skolu beigušos atsvabināja no teoretiskiem valsts komisiju pārbaudījumiem. Bez tam, 1905. g. likums paredzēja uz kugu mācītāju speciālitāti attiecošo tehnisko kursu sarīkošanu.

Uz minētā mācītāju skolu likuma pamata 1905. gadā atvēra augstāka tipa kugu mācītāju valsts skolas pie Pēterpils un Rostovas pie Donas jūrskolām, bet zemāka tipa kugu mācītāju skolas Sevastopolē un Bakū. Bez tam darbojās dažādos gados atvērtie kugu mācītāju kursi Odesā, Rostovā pie Donas, Bakū, Rīgā,



Liepājā, Rēvelē, Archangeļskā, Vladivostokā un Nikolajevskā pie Amura upes.

Tirdzniecības kugu māchaniku 1903.g. likumu, līdzīgi kugu vadītāju 1902.g. likumam, ievēda dzīvē tikai pakāpeniski. Pilnā apmērā tam vajadzēja stāties spēkā tikai pēc 5 gadiem. Arī te praksē izrādījās daudz likuma trūkumu, kamdēļ to pārstrādāja un izdeva 1909.g. 31.oktobrī. Salīdzinot ar 1903.g. māchaniku likumu, 1909.g. likumā bija ievēsti šādi galvenie pārgrozījumi:

III.šķiras tvaikoņiem agrāko mašīnspējas robežu no 100 IHP paaugstināja uz 200 IHP. Atmeta tvaikoņu šķirošanu preču un pasažieru tvaikoņos. Māchaniku grada iegūšanai bez jūras braukšanas cenza obligātoriski prasīja arī darba cenza izpildīšanu mašīnbūvētavās, kā arī blakus teorētiskiem pārbaudījumiem ievēda praktisko darbu pārbaudījumus. I.šķiras māchanika diploma iegūšanai vajadzīgo braukšanas cenzu uz I. un II.šķiras tvaikoņiem samazināja. Tāpat samazināja braukšanas cenzu I.šķiras māchanika diploma saņemšanai. Atvietoja kara flotes konduktoriem, pastāvīgās vadības mašīnistiem un vidējo tehnisko skolu audzēkņiem piešķirtās tiesības saņemt māchanika diplomu. Valsts pārbaudījumu komisijas varēja darboties tikai pie kugu māchaniku skolām.

Lai nodrošinātu tirdzniecības floti ar pietiekošu kugu māchaniku skaitu, kuļu lielais vairums sastādījās no māchanikiem-praktiķiem, 1909.g. likums piešķīra tiesību visiem nediplomētiem kugu māchanikiem-praktiķiem, kas līdz 1908.g. 15. augustam vismaz 12 mēnešus izpildījuši kugu māchanika vietu, arī

turpmāk vadīt tādas šķiras tvaikoņu mašīnas, uz kādas šķiras tvaikoņiem viņi līdz šim izpildījuši vietu. Attiecīgas māchaniku apliecības /ne diplomus/ izsniedza Tirdzniecības un rūpniecības ministrija.

Pēc Krievijas tirdzniecības jūrniecības daļas ziņām, 1914. gadā Krievijas tirdzniecības flotē skaitījās 257 pirmās šķiras, 606 otrās šķiras un 264 trešās šķiras tvaikoņi un 58 motorkugi, kuŗu komplektēšanai 1909.g. kugu māchaniku likums prasīja 2200 māchanikus, bet faktiski uz 1915.g. 1.janvāri bija šāds kugu māchaniku skaits<sup>x/</sup>

	I. šķiras	II. šķiras	III. šķiras	Kopā	Notiem no Vi- dzemes un Kur- zemes
Diplomēto kugu māchaniku	37	70	481	588	47 vai 8%
Māchaniku-praktiku	1.041	1.395	248	2.684	449 vai 16,7%
K o p ā	1.078	1.465	729	3.272	496 vai 15,2%

Ja ņem vērā to, ka no visiem 3272 māchanikiem daudzi kalpoja uz ostu peldošiem līdzekļiem, kā: velkoņiem, bageriem, tvaika šalاندām, kara transportkugiem, upju un ezeru kugiem, dažādu ministriju dienesta kugiem, māchaniskās darbnīcās un vispār sauszemes uzņēmumos, atpūtā u.t.t., tad jāatzīst, ka tirdzniecības flotes apkalpošanai kugu māchaniku skaits pasaules kara sākumā nebija pietiekošs.

Pie tam 82% no visa māchaniku skaita bija māchaniķi-prak-

x/ Статистические данные о судоводителях и судовых механиках на мореходных судах русского Торгового Флота к 1.января.1915.г. - Изд.Отдела Торгового Мореплавания, 1915.г.

tiķi ar samērā ļoti zemu vai daudz gadījumos pat bez jebkādas savas speciālitātes teorētiskās izglītības.

Tādu pat ainu redzam arī attiecībā uz kugu vadītājiem. Uz Krievijai 1914.gadā esošiem 1185 tvaikoņiem un 2597 buņu kuģiem, lielākiem par 20 brutto registra tonnām tilpības, 1909. gada kugu vadītāju likums prasīja mazākais 6873 kapteiņus un stūrmaņus, kurpretim bija tikai apmēram 5111 diplomēto un 1896 nediplomēto kugu vadītāju, vai kopsummā ap 7007 kugu vadītāju, kuŗi sadalījās šādi:<sup>x/</sup>

NNr. pēc kārt.	Kugu vadītāja grāds	Skaitis	%
1.	Tālbraucēju kapteiņu .....	1.554	30,0
2.	" stūrmaņu .....	1.066	21,0
3.	Tuvbraucēju kapteiņu .....	433	8,5
4.	" stūrmaņu .....	1.380	27,0
5.	Tuvbraucēju stūrmaņu ar tiesībām vadīt tvaikoņus un buņu kuģus .....	7	0,1
6.	Tuvbraucēju stūrmaņu ar tiesībām vadīt tvaikoņus .....	19	0,4
7.	Tuvbraucēju stūrmaņu ar tiesībām vadīt buņu kuģus .....	104	2,0
8.	Tālbraucēju kapteiņu uz buņu kuģiem .....	27	0,5
9.	" stūrmaņu " " " .....	60	1,0
10.	Tuvbraucēju kapteiņu " " " .....	127	2,5
11.	" stūrmaņu " " " .....	334	7,0
	Kugu vadītāju-praktiķu .....	5.111	
		1.896	
	K o p ā .....	7.007	

Piezīme: Sniegtais kugu vadītāju kopskaits, kuŗu uz 1909.-1914. g. registrācijas pamata sakopojusi Krievijas tirdzniecības jūrniecības daļa, patiesībā būtu pavairojams par apm. 10%, jo neliela kugu vadītāju daļa arī pēc 1909.

x/ Статистические данные о судоводителях и судовых механиках на мереходных судах русского торгового флота к 1.января. 1915.г. в Изд.Отдела Торгового Мореплавания, 1915.г.

g. kugu vadītāju likuma izdošanas turpināja dienestu ar agrākiem, neapmainītiem diplomiem un apliecībām.

Līdzīgi kugu mēchanikēm, arī daļa kugu vadītāju kalpoja uz ostu, upju un ezeru peldošiem līdzekļiem, valsts dienesta kugiem, sauszemes uzņēmumos un darba vietās u.t.t., tā faktiski trūka stūrmaņu tirdzniecības jūras kugu komplektēšanai un bieži nācās novērot, ka daudz kugi brauc ar nepietiekošu stūrmaņu skaitu.

Raksturīgi atzīmēt, ka no visiem Krievijas 5111 diplomētiem tirdzniecības kugu vadītājiem 1493 personas jeb 27,6% bija no Vidzemes un Kurzemes /mēchanikēm bija 15,2%/ , kas jo spilgti liecina, ka latviešu kugu vadītāji un mēchanikē bijuši ļoti iecienīti Krievijas tirdzniecības flotē un tiem labprāt dotas atbildīgākās kugu administratīvā personāla vietas.

Tanī pat laikā Igaunijā /Эстляндская губ./ bija tikai 304 diplomētie kugu vadītāji /6%/ un 64 kugu mēchanikē /2%/.

Tādā stāvoklī atradās Krievijas tirdzniecības jūrniecības skolas pasaules karā izceļoties. Vācu armijai okupējot Kurzemi, Kurzemes un Vidzemes robežās darbojošās jūrskolas, izņemot Rīgas biržas komitejas jūrskolu, tika evakuētas uz Melnās un Azovas jūras piekrasti. Mangaļu jūrskola savu darbību turpināja Rostovā pie Donas, apvienotās Ventspils un Ainažu jūrskolas - Aļeškos un Liepājas jūrskola - Golajā Pristāņā pie Dņepras ietekas. Apvienotās Engures, Lubezeres un Dundagas sagatavošanas jūrskolas evakuēja uz Chersonu.

1919.gadā Dienvid-Krievijas valdība slēdza Aļeškos darbojošās apvienotās Ventspils un Liepājas jūrskolas, pievienojot

šo skolu augstākās klases vietējām jūrskolām, bet Mangaļu jūrskolu pārcēla no Rostovas uz Gelendžiku. Sagatavošanas jūrskolas jau agrāk bija slēgusi Maz-Krievijas valdība. Arī Rīgas biržas komitejas jūrskola kara apstākļu dēļ pārtrauca savu darbību 1915.g., tā kā starplaikā no 1915.g. līdz 1920.gada rudenim tagadējā Latvijas teritorijā neviena jūrskola nedarbojās.

Pēc Latvijas patstāvības proklamēšanas Krievijā darbojošies latviešu jūrskolotāji steidzās atgriezties dzimtenē, lai personīgi piedalītos dzimtenes jūrniecības atjaunošanas darbā. Tā 1920.g. rudenī atgriezās viss Mangaļu jūrskolas personāls un arī daži citi latviešu jūrskolotāji. Nekavējoties savāca jūrskolu pārpalikušo inventāru un mācību līdzekļus un 1920.g. 28. novembrī, Krišjāņa Valdemāra dzimšanas dienā, uzsāka savu darbību pirmā brīvās, patstāvīgās Latvijas tālbraucēju jūrskola, kuru mūsu jūrniecības tēva Krišjāņa Valdemāra piemiņai nosauca viņa vārdā. Tā kā Mangaļu un Rīgas jūrskolu ēkas kara postījumu dēļ bija stipri cietušas un atradās nelietojamā stāvoklī, tad pagaidām Krišjāņa Valdemāra jūrskolu ievietoja muitas departamenta ēkā, Rīgā, Valdemāra ielā 1-a, no kuŗienes to 1921.g. pārvietoja uz agrākās Rīgas biržas komitejas jūrskolas ēku, Kugu ielā 25.

Reizē ar jūrskolas darbības uzsākšanu tika izstrādāts likumprojekts par jūrskolām, kuŗu Satversmes Sapulce pieņēma 1921.g. 11.martā. Šis likums nodibina jaunu jūrskolu tipu: 4-klasīgu tālbraucēju jūrskolu. Pēc savām mācību programmām I. klase līdzinās pirmskara Krievijas sagatavošanas jūrskolu III. klasei, bet pārējās 3 klases - agrākām Krievijas 3-klasīgām

tālbraucēju jūrskolām. Kā jauns mācības priekšmets pienākusi tikai radiotelegrafija. Mācību laiks 6 mēneši gadā.

Jūrskolas I.klasē iestājoties prasīja 17 g. vecuma sa-  
sniegšanu, pilna pamatskolas kursa beigšanu un 20 mēneši ilgu  
jūras braukšanas cenzu jūras kugu klāja personāla sastāvā, no  
kuŗiem mazākais 6 mēneši jābūt nobrauktiem uz buru kugiem. Iestā-  
joties II.klasē jāuzrāda 24 mēnešu braukšanas cenzs, III. klasē -  
36 mēnešu braukšanas cenzs, no kuŗiem mazākais 12 mēneši uz bu-  
ru kugiem, un IV.klasē - 12 mēnešu stūrmaņa braukšanas laiks uz  
kugiem tālos braucienos. Bez tam vēl iestājoties IV.klasē bija  
jāiesniedz 25 pašizdarīti navigācijas darbi uz kartes un 25 astro-  
nomiskie novērojumi kuga vietas noteikšanai jūrā. Jūrskolas  
audzēkņiem izsniedza diplomus: II.klasi beigušiem - tuvbraucēju  
stūrmaņa diplomu, III.klasi beigušiem - tuvbraucēju kapteiņa  
vai, ja viņi vismaz 6 mēnešus nobraukuši uz kuga tālos braucie-  
nos, - tālbraucēju stūrmaņa diplomu un IV.klasi beigušiem -  
tālbraucēju kapteiņa diplomu.

Pēc pasniedzamo mācību apjoma jūrskola stāv vidā starp  
zemākām un vidējām arodskolām.

Par speciālpriekšmetu jūrskolotājiem varēja būt agrāko  
jūrskolu skolotāji, kā arī tālbraucēji kapteiņi, kuŗi vadījuši  
kugus vai kalpojuši par stūrmaņiem uz jūras kugiem ne mazāk par  
5 gadiem.

Šo likumu izstrādājot bija ņemti vērā agrāko Krievijas  
jūrskolu trūkumi, no kuŗiem kā galvenais bija tas, ka no tāl-  
braucēju jūrskolās uzņemamām personām prasīja tikai 2 mēnešu  
jūras braukšanas cenzu, kuŗu pa lielākai daļai varēja izpildīt

nepilnā vasarā, samērā labos laika apstākļos. Pēc vispār atzītā pamatprincipa jūrskolās lietderīgāk uzņemt tikai tādas personas, kas jau praktiski iepazinušās ar jūrnieku dzīvi, t.i. nokalpojušas uz jūras kugiem vismaz pusgadu vai pat vairāk, jo pretējā gadījumā šīm personām būs grūti sekot daudziem jūrskolā mācāmiem speciālpriekšmetiem, kā: jūras praksei, navigācijai, locijai, kugu būvei u.c., kā arī vajadzīgs, lai pašas šīs personas būtu skaidrībā par jūrnieku aroda izvēli un lai vēlāk, jūrskolas apmeklēšanas laikā vai pat pēc tās nobeigšanas, jūras dzīve neizliktos par pārāk grūtu un tamdēļ atmetamu, ko bieži varēja novērot agrākās Krievijas jūrskolās, kurās iestājoties prasīja pārāk mazu jūras braukšanas cenzu.

Šo galveno trūkumu centās novērst Latvijas 1921.g. likums par jūrskolām, prasot no personām, kas iestājās jūrskolu dažādās klasēs, krietni augstu jūras braukšanas cenzu / skat. tabeli 181.lp./. Praksē tomēr izrādījās, ka 1921.g. likumā noteiktais jūras braukšanas cenzs peckara Latvijas kugniecības apstākļiem nav piemērots, un ar to pa daļai arī izskaidrojas samērā niecīgais skolnieku skaits vienīgā Kr. Valdemāra jūrskolā 1922.-1926.gados, kad beidzamā klasē skolnieku skaits nepārsniedza 4 skolniekus, bet 1925/26. mācības gadā šī klase pat nedarbojās. Jo sevišķas grūtības radīja prasība par 6 resp. 12 mēnešu jūras braukšanas cenza izpildīšanu uz buru kugiem.

## Krišjāņa Valdemāra jūrskolas darbība 1920.-1929.gados:

Mācības gads	Skolnieku skaits mācības gada beigās					No tiem izturējuši pārbaudījumus uz		
	I. kl.	II. kl.	III. kl.	IV. kl.	Kopā	tuvbr. stūrmaņa gradu	tālbraucēja	
							kaptēna gradu	stūrmaņa gradu
1920/21	21	27	11	3	62	17	3	9
1921/22	22	26	14	4	66	21	4	10
1922/23	13	15	9	4	41	12	3	7
1923/24	15	12	4	2	33	8	2	4
1924/25	16	11	11	4	42	10	4	7
1925/26	15	11	15	klase nedarbojās	41	8	-	8
1926/27	17	13	10	7	47	9	6	10
1927/28	22	11	13	10	56	11	10	13
1928/29	31	20	15	7	73	16	7	13
1929/30 /rud.zem/	37	33	21	14	105	-	-	-
					566 <sup>x/</sup>	112	39	81

Piemērojoties vispasaules jūras transporta prasībām, arī Latvijā buņu kugu flote ar katru gadu iet mazumā, sevišķi tālbraucēju buņu kugi, kā to rāda tabele par Latvijas jūras tirdzniecības buņu un buņu-motorkugiem 1922.-1929.gados:

Gadi /uz l.I./	Kugu šķira	Tālbraucēju kugu		Piekraustes un tuvbraucēju kugu		K o p ā	
		skaits	brutto tonnāža	skaits	brutto tonnāža	skaits	brutto tonnāža
1923.g.	Buņu kugi	22	6.751	37	3.396	59	10.147
" "	Buņu-motorkugi	4	731	5	334	9	1.065
1925."	Buņu kugi	17	4.811	35	3.063	52	7.874
" "	Buņu-motorkugi	3	692	9	794	12	1.486
1927."	Buņu kugi	8	2.360	38	3.605	46	5.965
" "	Buņu-motorkugi	1	513	10	2.076	11	2.589
1930."	Buņu kugi	4	954	30	2.581	34	3.535
" "	Buņu-motorkugi	1	513	7	397	8	910

x/ No kopējā skolnieku skaita 13 brīvklaušitāju.



Tabelē sniegtie dati rāda, ka kopš 1923.gada Latvijas buņu kugu flote, sevišķi tālbraucēju buņu kugu flote, sevišķi tālbraucēju buņu kugu skaits, ar katru gadu vairāk samazinās. Jauno kugu vadītāju apmācībai lielāka nozīme ir tālbraucēju buņu un buņu-motorkugiem, kur iespēja plašāk iepazīties ar tākelāžas darbiem, kuga manevrēšanu dažādos laika apstākļos, laivu vadīšanu u.t.t. Bet šādu tālbraucēju kugu Latvijas tirdzniecības flotē uz 1929.g. 1.janvāri ir tikai 6 /pieci 3-mastu gafelšoneri un viens 4-mastu gafelšoners ar motora palīgdzinēju/. Visi pārējie 36 buņu un buņu-motorkugi ir mazie divmastu un vienmastu piekrastes braucēji gafelšoneri, kas nodarbojas tikai vasarā. Lielais viņu vairums ir pirmskaņa mantojums, kuŗu dienas viņu vecuma dēļ būs drīz skaitītas.

Lieki būtu sacīt, ka pie tik maza buņu un buņu-motorkugu skaita visiem tiem, kas vēlējās iestāties jūrskolā, nebija iespējams izpildīt 1921.g. jūrskolu likumā prasīto 12 mēnešu buņu kugu braukšanas cenzu, jo nevienam rēderam nevarēja uzlikt par pienākumu pieņemt uz viņu kugiem jūrskolniekus, un var droši sacīt, ka tālu ne uz visiem buņu un buņu-motorkugiem jūrskolniekiem un jūrskolnieku kandidātiem izdevās atrast dienesta vietas.

Tas pats jāsaka par vispār pārāk augsto minimālo jūras braukšanas cenzu, kuŗu 1921.g. jūrskolu likums prasīja iestāties dažādās jūrskolas klasēs. 1921.gada jūrskolu likumprojekta autori bija vadījušies no domas, ka jūrskolas dažādās klasēs jāuzņem tikai tādas personas, kas pilnā apmērā izpildījušas jūras braukšanas cenzu, kuŗu prasa tā kugu vadītāja grada iegūšanai,

uz kuŗu jūrnieks grib sagatavoties. Citiem vārdiem sakot - prakse uz kugiem gāja papriekšu jūrskolas mācībām, kā to redzam arī daudzās lielākās jūras valstīs, kā Vācijā, Anglijā u.c. Bet, piemērojot šo likumu Latvijas pēckara kugniecības apstākļiem, izrādījās, ka pie mūsu pēckara mazās tirdzniecības flotes, kuŗai tomēr bija un ir noteikta un droša tendence strauji pieaugt, visā Latvijā vienīgai Kr. Valdemāra jūrskolai trūka skolnieku, kautgan bija daudz energisku jaunu cilvēku, kas vēlējās kļūt par diplomātiem kugu vadītājiem, bet nepietiekoša kugu skaita dēļ visiem viņiem nebija iespējams izpildīt pārāk augsto jūras braukšanas cenzu, un daudzi pagrieza jūrai muguru. Te mēs novērojam savādu ainu: no vienas puses dārgi maksājoša jūrskola darbojas ar niecīgu skolnieku skaitu, bet no otras puses daudzi pēc jūrniecības izglītības alkstošie jaunekļi nepietiekoša, resp. pēckara gadiem mūsu kugniecības apstākļiem pārspītēti augstā jūras braukšanas cenza dēļ skolā netika uzņemti. Citās Latvijas skolās mēs novērojam citu ainu: pirmos pēckara gados uzņemšanas noteikumi skolās bija pēc iespējas zemāki, bet turpmāk ar katru gadu tos padarīja stingrākus. Jūrskolās, turpretim, pirmos pēckara gados prasīja tik augstus jūras braukšanas cenzus, kādi nav prasīti ne agrākās "Valdemāra jūrskolās", ne vispār kādreiz Krievijas jūrskolās.

Redzot, ka 1921.g. jūrskolu likums neatbilst vietējiem kugniecības apstākļiem, 1925.g. 15.oktobrī tika izdoti pārgrozījumi jūrskolu likumā, kuŗi jau ievērojami samazināja vispārējo, kā arī buŗu kugu jūras braukšanas cenzu iestājoties jūrskolas dažādās klasēs. Agrāko 12 mēnešu buŗu kugu braukšanas cen-

zu atvietoja ar 4 mēnešu cenzu.

Bet ar to vēl nepietika un ar 1929.g. 13.augustā izdoto pārgrozījumu jūrskolu likumā nācās vēl reiz samazināt 1926.g. likumā noteikto minimālo jūras braukšanas cenzu, kā tas redzams no šādas tabeles:

Minimālais jūras braukšanas cenzs, kuŗu prasa iestā-  
joties tālbraucēju jūrskolā.

	I.klasē	II.klasē	III.klasē	IV.klasē
Pēc Krievijas 1902. g.likuma .....	-	2 mēn.	-	6 mēn.
Pēc Latvijas 1921. g. likuma .....	20 <sup>1/</sup> mēn.	24 <sup>1/</sup> mēn.	36 <sup>2/</sup> mēn.	48 mēn./no tiem 12 mēn. par stūrmani tālos braucienos/
Pēc 1925.g.likuma	12 mēn.	24 <sup>3/</sup> mēn.	28 <sup>3/</sup> mēn.	42 mēn./no tiem 5 mēn. par stūrmani/
Pēc 1929.g.likuma	9 mēn.	12 mēn.	15 mēn.	28 mēn./no tiem 4 mēn. par stūrmani/

- 1/ no kopskaita 6 mēn. uz buŗu kugiem  
2/ no kopskaita 12 mēn. uz buŗu kugiem  
3/ no kopskaita 4 mēn. uz buŗu kugiem.

Tagad, pēc 1929.g. likuma noteikumiem, iestājoties atse-  
višķās jūrskolas klasēs, prasa apmēram pusi no jūras braukšanas  
cenza, kas paredzēts tā kugu vadītāja grada iegūšanai, uz kuŗu  
attiecīgā jūrskolas klase gatavo, t.i. vispirms nāk prakse uz  
kugiem, tad izglītošanās skolā un beidzot prakses noslēgums uz  
kugiem. Šis cenzs ir pilnīgi pietiekošs speciālo jūras mācību  
saprašānai un arī piemērots mūsu vietējiem kugniecības apstāk-  
ļiem.

Līdz pat 1926.g. rudenim Latvijā bija spēkā agr. Krievi-  
jas 1909.g. likums par tirdzniecības kugu vadītājiem, kuŗš no-

teica kugu vadītāju diplomu saņemšanai vajadzīgo jūras braukšanas cenzu un minimālo stūrmaņu skaitu uz kugiem. Kā izņēmums jāmin 1921.g. jūrskolu likums, kurā, starp citu, bija arī noteikts jūras braukšanas cenzs, kuru prasīja no pēckara jūrskolu audzēkņiem kugu vadītāju diplomu saņemšanai. Šis beidzamais jūras braukšanas cenzs bija daudz zemāks, nekā to prasīja no pārējiem mūsu jūrniekiem, kas savas teoretiskās kugu vadītāju zināšanas bija ieguvuši Krievijas jūrskolās vai arī kā eksterni eksaminējušies kugu vadītāju pārbaudījumu komisijās. Tā, piemēram, saskaņā ar Krievijas 1909.g. kugu vadītāju likumu tālbraucēja kapteiņa grada iegūšanai vajadzēja izpildīt 72 mēnešu jūras braukšanas cenzu, kurpretim no Latvijas jūrskolu absolventiem prasīja vairs tikai 48 mēn. jūras braukšanas cenzu. Šāds stāvoklis radīja dibinātu nemieru starp diplomētiem kugu vadītājiem, kas prasīja vienlīdzīga cenza noteikšanu visiem Latvijas diplomētiem kugu vadītājiem.

Pielaisto kļūdu izlaboja 1926.g. 20.septembrī izdotie noteikumi par tirdzniecības kugu administratīvo personālu, kuri atcēla 1909.g. kugu vadītāju likumu. Arī šie noteikumi tāpat atstāja 4 kugu vadītāju pakāpes: tālbraucēju kapteini, tālbraucēju stūrmani, tuvbraucēju kapteini un tuvbraucēju stūrmani. Katram kugu vadītāja gradam prasāmais jūras braukšanas cenzs norādīts zemāk sniegtā tabelē, kurā salīdzināšanas nolūkā ievietoti pēc dažādiem likumiem prasītie jūras braukšanas cenzi.

Minimālais jūras braukšanas cenzs /mēnešos/ kugu vadī-

tāju diplomu iegūšanai pēc Krievijas 1867. un 1909.g. kugu vadītāju likumiem un Latvijas 1921.g. likuma par jūrskolām un 1926.g. noteikumiem par kugu administratīvo personālu:

Kugu vadītāju gradi	1867. g.			1909. g.				
	Klāja komandā uz jūras ku- giem	Par stūrmani tālos braucie- nos	K o p ā	Klāja komandā		Par stūr- mani		K o p ā
				Uz tvaika un motorkugiem	Uz buņu kugiem	Tuvos brau- cienos	Tālos brau- cienos	
Tālbraucējs kapteinis	24	12	36	18	6	30	18	72
" stūrmanis	24	-	24	18	6	18	6	48
Tuvbraucējs kapteinis	24	-	24	18	6	18	-	42
" stūrmanis	16	-	16	18	6	-	-	24

Kugu vadītāju gradi	1921.g. /attiecas tikai uz Kr.Valde- māra jūrskolas audzēkņiem līdz 1927.g./				1926. g.					
	Klāja komandā		Par stūr- mani		K o p ā	Klāja komandā		Par stūr- mani		K o p ā
	Uz tvaika un motorkugiem	Uz buņu kugiem	Tuvos brau- cienos	Tālos brau- cienos		Uz tvaika un motorkugiem	Uz buņu kugiem	Tuvos brau- cienos	Tālos brau- cienos	
Tālbraucējs kapteinis	24	12	-	12	48	26	4	12	18	60
" stūrmanis	24	12	-	-	36	26	4	6	6	42
Tuvbraucējs kapteinis	24	12	-	-	36	26	4	12	-	42
" stūrmanis	18	6	-	-	24	20	4	-	-	24

Kā redzam, tad vismazāko jūras braukšanas cenzu /un pēc 1867.gada arī vismazākās teoretiskās zināšanas/ kugu vadītāju tiesību iegūšanai prasījis 1867.g. likums, bet vislielāko praktisko jūras braukšanas cenzu paredzējis Krievijas 1909.g. kugu vadītāju likums. Jaunākie 1926.g. noteikumi resp. 1927.g. likums iet pa vidusceļu, kas pilnīgi atbilst mūsu attīstošās kugniecības prasībām un visumā līdzinās Vakar-Eiropas jūras valstu attiecīgo likumu noteikumiem.

Ja jau pirmos peckara gados radās vajadzība atvērt jūrskolu kugu vadītāju sagatavošanai, tad jo lielāka vajadzība bija ierīkot kugu mācību skolu, jo kugu mācību skaits bija samērā niecīgs. Pa daļai šo jautājumu mēģināja atrisināt Izglītības ministrija, atverot 1921.g. pie Liepājas teknikuma kugu mācību nodaļu.

Neraugoties uz to, ka Liepājā atrodas lielākie Latvijas metalapstrādāšanas uzņēmumi, kā: Liepājas kara ostas darbnīcas, Dzelzceļu darbnīcas, Beķera un Drāšu fabrikas u.c., kur jauniem cilvēkiem viegli pieejama vajadzīgā darbnīcu prakse, tomēr Liepājas teknikuma kugu mācību nodaļas darbība nebija pietiekoši sekmīga, jo: 1/ no nodaļā uzņemamiem audzēkņiem neprasīja ne jūras braukšanas, ne darbnīcu darba cenzu un 2/ mācības notika dienā, kas nebija pa spēkam mazturīgākiem, kuri pa dienu bija nodarbināti darba vietās. Skolnieku trūkuma dēļ nodaļu 1925.g. slēdza.

Uz daudz veselīgākiem kugu mācību sagatavošanas pamatiem nostājās Finanču ministrija, izstrādājot noteikumus par tirdzniecības kugu mācību skolām, kurus izdeva Latvijas Re-

publikas Satversmes 81.p. kārtībā 1925.g. 15.oktobrī.

Saskaņā ar šiem noteikumiem /kurus Saeima pieņēma gan-  
drīz negrozītā veidā 1926.g.21.decembrī/, kugu mācību skolas  
ir 4-klasīgas, ar 8 mēnešu ilgu mācības gadu. Skolā uzņem per-  
sonas ar pamatskolas izglītību un obligatorisku darbnīcu darba  
cenzu dzelzs jeb tērauda kugu būvētavās, mašīnu būvētavās vai  
mēchaniskās darbnīcās. II.klases kursu beigušiem audzēkņiem pēc  
21.g.vecuma sasniegšanas /no 1929.g. 20 g.vec./ un likumā pare-  
dzētā jūras braukšanas un darbnīcu darba cenza izpildīšanas iz-  
sniedz III.šķiras kugu māchaniķa diplomu, bet pēc IV.klases no-  
beigšanas - II.šķiras kugu māchaniķa diplomu. I.šķiras māchani-  
ķa diploma saņemšanai papildus teōrētisko izglītību vairs ne-  
prasa, bet vienīgi 2-gadēju kugu māchaniķa praksi ar II.šķiras  
māchaniķa diplomu.

Mācību apmēra ziņā, tāpat kā jūrskolas, kugu māchaniķu  
skolas ierindojamas vidū starp zemākām un vidējām arodskolām.

Uz notecējušo gadu prakses pamata 1926.g. likumā par  
kugu māchaniķu skolām nācās ievest dažus pārgrozījumus, galve-  
nā kārtā attiecībā uz jūras braukšanas un darbnīcu darba cenzu,  
kuru prasa iestāties dažādās kugu māchaniķu skolas klasēs.  
Šie pārgrozījumi, kas izdoti Latvijas Republikas Satversmes 81.  
p. kārtībā 1929.g. augustā, sniegti sekošā tabelē. /Skat.ta-  
beli 189.lp./.

Galvenais grozījums pastāv iekš tam, ka no personām, kas  
iestājas māchaniķu skolas I.klasē, līdz 1929.g. rudenim katrā  
ziņā prasīja vismaz 9 mēnešu darbnīcu darba cenzu, kurpretim sa-  
skaņā ar grozījumiem I.klasē var iestāties personas arī bez

Jūras braukšanas un darbnīcu darba cenzi, ko prasīja iestājoties kugu mācību skolā.

	I.klasē	II.klasē	III.klasē	IV.klasē
Pēc 1925.g. noteikumiem	12 mēn. darb- nīcās vai 9 mēn. darbnī- cās un 3 mēn. uz kugiem	15 mēn. darb- nīcās vai 12 mēn. darbnī- cās un 3 mēn. uz kugiem	12 mēn. uz jū- ras kugiem par mācību	-
Pēc 1929.g. noteikumiem	12 mēn. darb- nīcās vai 12 mēn. uz ku- giem, vai darbnīcās un uz kugiem ko- pā 12 mēn.	15 mēn. darb- nīcās vai 9 mēn. uz ku- giem un 6 mēn. darbnī- cās	4 mēn. uz jū- ras kugiem par mācību vai asistentu	-

darbnīcu darba cenza, ja vien viņas ir nobraukušas uz kugiem mašīnu personāla sastāvā mazākais 1 gadu.

Pārejot no II. uz III. klasi minimālais mācību braukšanas cenzs samazināts no 12 uz 4 mēnešiem.

Pamatojoties uz 1925.g. noteikumiem par kugu mācību skolām, jau tā paša gada rudenī atvēra Rīgā kugu mācību skolu, kuru izdevumu samazināšanas nolūkā pievienoja kā nodaļu Krišjāņa Valdemāra jūrskolai.

Pirmā mācības gadā darbojās I. un II. klase, bet turpmākās klases atvēra pakāpeniski. Mācību nodaļas darbību raksturo šādi skaitļi.

Krišjāņa Valdemāra kugu vadītāju un mācību skolas mācību nodaļas darbība 1925.-1929.g.

Mācības gads	Skolnieku skaits mācības gada beigās					No tiem izturējuši pārbaudījumus uz	
	I. kl.	II. kl.	III. kl.	IV. kl.	Ko- pā	III. šķ. māc- ību mācību grādu	II. šķ. mā- cību mācību grādu
1925/26	13	19	-	-	32	17	-
1926/27	13	14	-	-	27	13	-
1927/28	25	24	7	-	56	19	-
1928/29	42	44	7	7	100	35	7
1929/30 /rudens zem/	43	44	12	5	104	-	-



Jūrskolās un mēchaniku skolās, resp. apvienotās kugu vadītāju un mēchaniku skolās māca šādus mācību priekšmetus:

Jūrskolās:

NNr. pēc kārt.	Mācību priekšmeti	Nedēļas stundu kopskaitis 4 klasēs
1.	Latviešu valoda .....	8
2.	Angļu valoda .....	17
3.	Vācu valoda /neobligātoriska/..	8
4.	Ģeometrija .....	6
5.	Algebra .....	7
6.	Plāksnes trigonometrija .....	3
7.	Fizika un ķīmija .....	7
8.	Latvijas vēsture .....	2
9.	Ģeografija .....	2
10.	Zīmēšana un rasēšana .....	3
11.	Veselības kopšana .....	3
12.	Militārā mācība .....	4
13.	Sfēriskā trigonometrija .....	2
14.	Jūras astronomija .....	21
15.	Navigācija .....	12
16.	Locija .....	4
17.	Deviācija .....	8
18.	Jūras praktika .....	9
19.	Praktiskie darbi uz laivām ...	4
20.	Signālizācija .....	4
21.	Kugu būve un teorija .....	5
22.	Kugu katli, mašīnas un motori..	4
23.	Meteorologija .....	4
24.	Okeanografija .....	2
25.	Jūras tirdzniec. ģeografija ...	4
26.	Kugniecības likumi .....	7
27.	Kugu grāmatvedība un korespon- dence .....	3
28.	Kugu saimniecība /fraktēšana/..	2
29.	Radiotelegrafija .....	6
K o p ā		171 st.

vai klasē apm. 7 stundas dienā.

## Kugu mēchaniku skolās:

NNr. pēc kārt.	Mācību priekšmeti	Nedēļas stundu kopskaits 4 klasēs
1.	Latviešu valoda .....	7
2.	Angļu valoda .....	10
3.	Vācu valoda/neobligātoriska/..	6
4.	Ģeometrija .....	5
5.	Algebra .....	9
6.	Plāksnes trigonometrija .....	1
7.	Fizika un ķīmija .....	6
8.	Teorētiskā mēchanika .....	4
9.	Mēchaniskā siltuma teorija ...	2
10.	Skices un projekti .....	6
11.	Zīmēšana un rasēšana .....	6
12.	Veselības kopšana .....	1
13.	Militārā mācība .....	4
14.	Tvaika katli .....	10
15.	Tvaika virzuļmašīnas .....	16
16.	Tvaika turbīnas .....	2
17.	Iekšdegu dzinēji .....	7
18.	Kugu dzenamie .....	2
19.	Kugu kalkuļācija un grāmatve- dība .....	1
20.	Siltuma saimniecība .....	2
21.	Kugu būve .....	3
22.	Technoloģija .....	1
23.	Materiālu pretestība .....	3
24.	Elektrotehnika .....	7
25.	Mašīnu elementi .....	2
26.	Kugniecības likumi .....	1
K o p ā		124 st.

vai klasē apm. 5 stundas dienā.

Kā jau agrāk bija norādīts, jūrskolu II.-IV.klasu mācību programmas visā visumā atbilst agrāko Krievijas 3-klasīgo tālbraucēju jūrskolu kursam, bet I.klases kurss - agrāko Krievijas sagatavošanas jūrskolu III.klases kursam. Klāt nākuši tikai sekoši mācību priekšmeti: 1/ radiotelegrafija /6 mācības stundas nedēļā/, 2/ kugu saimniecība /2 st./, 3/ praktiskie

darbi uz laivām /4 st./ un 4/ militārā mācība /4st./.

Tas pats jāsaņem arī par kugu mēchaniku skolu mācību kursu, kas apmēram līdzinās agr. Krievijas kugu mēchaniku skolu kursam.

Aplūkojot jūrskolu un kugu mēchaniku skolu mācību plānu, nevar neatzīt, ka pašreizējais mācību stundu skaits jūrskolās 7 st. dienā un kugu mēchaniku vakara skolās 5 st. ir pārāk augsts un skolniekiem visai nogurdinošs. Sevišķi tas sakāms par kugu mēchaniku skolas audzēkņiem, no kuriem apmēram 90% pa dienu strādā kā mācekļi vai amatnieki mēchaniskās darbnīcās, kurās vidējais darba laiks nav mazāks par 8 st. dienā.

Augstais mācību stundu skaits izskaidrojams ar to, ka :  
1/ jūrskolu II., III. un IV.klasēs mācības gads ir tikai 6 mēneši, bet jūrskolas I.klasē un kugu mēchaniku skolās 8 mēneši gadā, tā kā samērā īsā laikā jāiziet plašs mācību kurss, 2/ trūkst latviešu valodā jūrskolu un kugu mēchaniku skolu specialpriekšmetu mācību grāmatu, kamdēļ skolotājiem mācību pasniegšanai nākas tērēt daudz lieka laika. Kaut gan jau uzsākti priekšdarbi mācību grāmatu izdošanai, tomēr līdz šī jautājuma apmierināšanai nokārtošanai paies vēl vismaz 5 - 8 gadi.

Laikmetā no 1920.g. līdz 1929.g. visā Latvijā darbojās tikai viena jūrskola un kugu mēchaniku skola Rīgā, bet sākot ar 1929.g. rudeni Liepājā atvērta Apvienotā kugu vadītāju, mēchaniku un zvejniecības skola. Tekošā mācības gadā darbojas tikai pirmās klases ar šādu skolnieku skaitu:

kugu mēchaniku nodaļā	36	skolnieki
kugu vadītāju	19	"
zvejniecības	20	"

Pirmos gados Liepājas skolas kugu vadītāju un mēchanīku nodaļas darbosies tikai pirmo divu klasu sastāvā, izlaižot absolventus ar tuvbraucēju stūrmaņa vai 3.šķiras mēchanīka tiesībām.

Zvejniecības nodaļas mācības kurss paredzēts divgadējs, uzņemot pirmā klasē audzēkņus ar 4 klasu pamatskolas izglītību.

Ierosināts jautājums par jūrskolas pirmo divu klasu atvēršanu Ventspilī, kas, cerams, tiks realizēts jau sākot ar 1930/31.mācības gadu, jo vajadzība pēc šādas skolas Ventspilī ir jau nobriedusi.

Ar mācības līdzekļiem Rīgas un Liepājas jūrskolas apgādātas pietiekoši, Rīgas jūrskola pat bagāti, ko nevar sacīt par kugu mēchanīku skolām. Kugu mēchanīku skolai Rīgā, kas darbojas jau piekto gadu, trūkst elektrotehnikas un ķīmijas laboratorijas, trūkst jaunāko modeļu, paraugmašīnu u.t.t. Ar laiku, līdzekļiem vairojoties, gan varbūt izdosies arī šo trūkumu novērst.

Jūrskolas audzēkņu apmācīšanai buŗu kugu jūŗas praksē Ministŗu kabinets 1927.gadā nodeva Kriŗjāŗa Valdemāŗa kugu vadītāju un mēchanīku skolas bezmaksas lietoŗanā divmastu buŗu-motorkugi-gafelŗoneri "Jūŗnieks" /agrāko vācu "Luchs"/. Kugis būvēts no koka 1904.g. Bergenē; garums 97'3, platums 22'5, tilpnes dziļums 11'2. Tilpība 137,14 brutto un 76,24 netto reg. tonnas. Izriŗkots ar Bolīndera tipa motoru 60 P.S.e. Skola apņēmusies kugi nodarbināt kŗavas pāŗvadāŗšanai, komplektējot kuga personālu galvenā kāŗtā no jūŗskolniekiem. Visus kuga ekspluatācijas un uzturēŗšanas izdevumus sedz skola no ieņēmtām ve-

dumaksām, tāpat skolai jāsedz kuga apdrošināšanas izdevumi, apdrošinot kugi ne mazāk kā par pusi no Jūrniecības departamenta noteiktās kuga vērtības.

1928. un 1929.g. vasarās "Jūrnieku" skola nodarbināja koku krāvu pārvadāšanai no Rīgas jūras līča Vidzemes un Kurzemes piekrastēm uz Rīgu. Viss kuga personāls /6 - 8 cilvēki/ sastāvēja vienīgi no skolas audzēkņiem, un abus gadus kugis ar savu peļņu pilnā mērā sedzis visus remonta un uzturēšanas izdevumus.

Jāatzīst, ka braukšana uz "Jūrnieka" bijusi gan laba darba skola skolas audzēkņiem, tomēr kugis nav pietiekoši izpildījis skolas kuga uzdevumus, ko varētu izdarīt vienīgi skolotāju vadībā, kuri, diemžēl, nevienā braucienā nav līdzī braukuši. Nav arī vispār mēģināts noorganizēt katra mācības gada sākumā atsevišķus īslaicīgus apmācības izbraucienus jūrā, kuŗos, lielākam skolnieku skaitam piedaloties, izdevīgos laika apstākļos skolotāju vadībā varētu teicami noorganizēt jūras prakses manevrus un astronomiskos un navigācijas novērojumus, kas audzēkņiem dotu daudz pozitīva.

Visumā jāsaaka, ka mūsu jūrskolas un kugu mēchanīķu skolas darbojas uz pareiziem pamatiem un, salīdzinot ar attiecīgo jūrniecības skolu mācību līmeni, <sup>ārzemēs</sup> ar prieku jākonstatē, ka mūsu skolu teōrētisko mācību līmenis nestāv zem Vakar-Eiropas skolu līmeņa, daudz gadījumos pat to pārsniedz, sevišķi runājot par matēmatiku, kuŗai Vakar-Eiropas jūrskolās un kugu mēchanīķu skolās ierādīta zemāka vieta.

Ņemot vērā to, ka agr. Krievijas 1909.g. likums par

tirdzniecības jūras kugu vadītāju un mehāniķu tiesībām un viņu skaitu uz kugiem vairs neatbilda mūsu pēckara kugniecības prasībām, 1926.g. 20.septembrī Latvijas Republikas Satversmes 81.p. kārtībā tika izdoti noteikumi par tirdzniecības kugu administratīvo personālu. Šie noteikumi vairākkārt papildināti un grozīti un saskaņā ar pašreizējo viņu redakciju tie galvenā kārtā izteicas šādos noteikumos.

Līdzīgi agr. Krievijas 1909.g. likumam, palikušas tās pašas 4 kugu vadītāju pakāpes, kurām piešķirtas tiesības:

- 1/ tālbraucējam kapteinim - vadīt visādus jūras kugus;
- 2/ tālbraucējam stūrmanim - vadīt tuvos<sup>x/</sup> braucienos visādus jūras kugus, izņemot pasažieru kugus, lielākus par 1500 tonnām<sup>xx/</sup>, un būt par stūrmani uz jebkura kuga, izņemot I.stūrmani uz tālbraucējiem pasažieru kugiem, lielākiem par 600 tonnām;
- 3/ tuvbraucējam kapteinim - vadīt tuvos braucienos visādus kugus, izņemot pasažieru kugus, lielākus par 1500 tonnām, un būt par II.stūrmani uz jebkura kuga tālos braucienos;
- 4/ tuvbraucējam stūrmanim - būt par stūrmani uz jebkura kuga tuvos braucienos un par II.stūrmani uz jebkura kuga tālos braucienos, izņemot tālbraucējus pasažieru

---

x/ Par tuvbraucieniem skaitās braucieni: Baltijas jūrā un tās līčos, Beltā, Zundā un Kategatā līdz līnijai Skagens-Lindesnes un caur Ķeizara Vilhelma kanālu līdz Emsas ietekai. Braucieni ārpus šīm robežām skaitās par tālbraucieniem.

xx/ Šajā likumā ar apzīmējumu "tonna" jāsaprot brutto registra tonnas.

kugus, lielākus par 1500 tonnām, un par kapteini uz piekrastes braucēju buņu kugiem līdz 150 tonnām un buņu-motorkugiem līdz 100 tonnām.

Piekrastes braucienos atļauts vadīt velkoņus un liellaivas, tāpat buņu kugus līdz 150 tonnām un buņu-motorkugus un kugus ar mēchaniskiem dzinējiem līdz 100 tonnām arī nediplomētiem jūrniekiem, ja viņi iztur speciālus pārbaudījumus un izpildījuši jūras braukšanas cenzu pēc Finanču ministra apstiprinātiem noteikumiem.

Uz katra jūras kuga, neieskaitot kapteini, jābūt vismaz sekošam stūrmaņu skaitam:

- 1/ uz pasažieru kugiem, lielākiem par 1500 tonnām - vismaz 3 stūrmaņiem;
- 2/ uz pasažieru kugiem no 300 - 1500 tonnām - vismaz 2 stūrmaņiem;
- 3/ uz pasažieru kugiem tuvos braucienos līdz 300 tonnām - vismaz 1 stūrmanim;
- 4/ uz preču tvaika vai motorkugiem, lielākiem par 500 tonnām - vismaz 2 stūrmaņiem, bet līdz 500 tonnām tālos un tuvos braucienos - vismaz 1 stūrmanim;
- 5/ uz buņu kugiem, lielākiem par 500 tonnām - vismaz 2 stūrmaņiem;
- 6/ uz buņu kugiem līdz 500 tonnām tālos braucienos un no 100 līdz 500 tonnām tuvos braucienos - vismaz 1 stūrmanim.

Latvijas piekrastes braucienos buņu kugiem līdz 150 tonnām, tāpat visiem velkoņiem un liellaivām atļauts braukt bez stūrmaņa.

Jūras preču kugus un laivas līdz 20 tonnām Latvijas piekrastes braucienos atļauts vadīt arī nediplomētiem jūrnikiem - Latvijas pilsoņiem.

Ar šo pašu likumu visas personas, kas ieguvušas kugu vadītāju tiesības uz agr. Krievijas jūras tirdzniecības likuma 176. p. pamata, tiek pielīdzinātas:

- 1/ IV.šķiras stūrmaņi un tuvbraucēji stūrmaņi uz buņu kugiem, kā arī II.šķiras stūrmaņi - tuvbraucējiem stūrmaņiem;
- 2/ III.šķiras stūrmaņi un tālbraucēji stūrmaņi uz buņu kugiem, kā arī I.šķiras stūrmaņi - tālbraucējiem stūrmaņiem;
- 3/ II. un IV.šķiras kapteiņi un tuvbraucēji kapteiņi uz buņu kugiem - tuvbraucējiem kapteiņiem;
- 4/ I. un III.šķiras kapteiņi un tālbraucēji kapteiņi uz buņu kugiem - tālbraucējiem kapteiņiem.

Kugu mēchaniki pēc viņu tiesībām iedalās 3 šķirās: I., II. un III.šķirā.

I.šķiras kugu mēchanikis var ieņemt I./vecākā/ mēchanika vietu uz visiem tvaikoņiem.

II.šķiras mēchanikis var ieņemt vietu:

- 1/ kā II.mēchanikis uz tvaikoņiem ar jebkuru mašīnspēju, izņemot pasažieru tvaikoņus tālos braucienos;
- 2/ kā I.mēchanikis uz tvaikoņiem līdz 1000 IHP mašīnspējas.

III.šķiras kugu mēchanikis var ieņemt vietu:

- 1/ kā III.mēchanikis uz visiem tvaikoņiem ar jebkuru ma-



šīnspēju;

- 2/ kā II.mēchanīķis uz visiem tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 650 IHP, bet pēc divgadīgas mēchanīķa prakses kā II. mēchanīķis uz tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 1000 IHP;
- 3/ kā I.mēchanīķis tuvos braucienos uz preču tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 300 IHP un uz pasažieru tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 200 IHP.

Saskaņā ar 1929.g. augusta grozījumiem kugu mēchanīķu skolu likumā, kugu mēchanīķu skolas absolventi iegūst šāda teorētiskas zināšanas:

II.klasi beidzot - III.šķiras kugu mēchanīķa izglītību,

III. " " - II. " " " "

IV. " " - I. " " " "

Blakus teorētiskai izglītībai kugu mēchanīķa diploma saņemšanai prasa:

	Darbīcu darba cenzu	Jūras braukšanas cenzu uz tvaikoņiem		Kopējais cenzs
		Mašīnu komandā	Par kugu mēchanīķi	
Uz III.šķ.kuga mēchanīķa gradu	24 mēn.	12 mēn.	-	36 mēn.
" II. " " " "	36 "	12 "	24 mēn.	72 "
" I. " " " "	36 "	12 "	48 "	96 "

Inženier-mēchanīķiem kugu mēchanīķa diplomu izsniedz atkarībā no viņu agrāk ieņemtās dienesta vietas rakstura un ilguma, bet personām, kas nobeigušas tehnisko mācības iestāžu mēchaniskās nodaļas, Finanču ministris teorētiskos pārbaudījumos var piešķirt atvieglojumus.

Uz visiem jūras tirdzniecības tvaikoņiem jābūt vismaz šādam māchaniku skaitam:

- 1/ uz tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 200 IHP - vienam māchanikim;
- 2/ uz tvaikoņiem ar mašīnspēju no 200 līdz 450 IHP - 2 māchanikiem;
- 3/ uz tvaikoņiem ar mašīnspēju no 450 līdz 1000 IHP tuvos braucienos, starp  $37^{\circ}$  un  $61^{\circ}$  ziemeļu platuma - 2 māchanikiem un 1 asistentam. Asistenta vietu atļauts izpildīt personām, kuŗas vismaz 2 gadus iepēmušas vietu uz jūras tvaikoņiem kā mašīnisti, smērētāji vai vecākie kurinātāji /dunkimaņi/, kā arī personām, kas nobeigušas tirdzniecības kugu māchaniku skolas II.klasi, III.šķiras kugu māchaniku kursus vai tehnikuma māchanikas nodaļu, vai arī citā tehniskā mācības iestādē ieguvušas zināšanas, kuŗas asistenta vietas izpildīšanai atzīst par pietiekošām Jurniecības departaments;
- 4/ uz tvaikoņiem ar mašīnspēju vairāk par 1000 IHP - 3 māchanikiem.

Bez tam likums paredz kugu māchanika tiesību piešķiršanu uz atvieglotiem noteikumiem praktikiem - kugu māchanikiem, kam ir liels praktiskais jūras braukšanas un darbnīcu darba cenzs, bet nepietiekoša teorētiskā izglītība. Šie noteikumi attiecas vienīgi uz dažiem desmitiem II. un III.šķiras kugu māchanikiem, kas vismaz 2 - 5 gadus braukuši par kugu māchanikiem līdz 1926. resp. 1927.g. 1.janvarim.

No visa sacītā redzams, ka kugu vadītāja vai mēchanika tiesību iegūšanai Latvijas likumi prasa visai solidu izglītību un jūras braukšanas cenzu, bet kugu mēchanikiem vēl arī darbnīcu darba cenza izpildīšanu. Pieņemot, ka jūrskolas vai kugu mēchaniku skolas audzēkņi pēc skolas apmeklēšanas nekavējoties iestājas kugu dienestā prakses izpildīšanai, viņiem labākā gadījumā, neieskaitot kara dienesta izpildīšanas laiku, izdosies saņemt diplomus:

tuvbraucēja	stūrmaņa	diplomu	-	21 g. vecumā,
"	kapteiņa	"	"	23 " "
tālbraucēja	stūrmaņa	"	"	23 " "
"	kapteiņa	"	"	25 " "
III. šķiras	kugu mēchanika	diplomu	-	20 " "
II.	"	"	"	24 " "
I.	"	"	"	27 " "

Izvedot dzīvē prasību, ka teorētiskai izglītībai un praksei jāiet līdztekus, jākonstatē fakts, ka mūsu kugu vadītāji un mēchaniki ir pietiekoši sagatavoti savam amatam, ko tālu nevar sacīt par daudzām Latvijas arodskolām, kur galveno vērību piegriež teorētiskai izglītībai, nobīdot praksi pie malas.

Kā trūkums jāatzīmē, ka mūsu kugu vadītāju un mēchaniku jaunai paaudzei pašreizējos apstākļos gandrīz nav iespējams iegūt praksi uz modernākiem un lielākiem okeanu tvaikoņiem un bureniekiem, kādu Latvijas flotē pašreiz neviena nav, bet iestāties dienestā uz ārzemju kugiem tikai retam izdodas. Tas pats sakāms arī par mēchanika grada iegūšanai vajadzīgo darbnīcu darba cenzu, kuŗu bieži vien nākas iegūt sīkās metala apstrā-

dāšanas darbnīcās, jo tikai mazākai audzēkņu daļai izdodas strādāt lielākās priekšzīmīgi iekārtotās mašīnu būvētavās.

Saskaņā ar Jūrniecības departamenta datiem, uz 1929.g.

10.novembri Jūrniecības departamentā bija registrēti:

	<u>Skaitis</u>	<u>%</u>
Tālbraucēji kapteiņi	423	55,4
Tālbraucēji stūrmaņi	135	17,6
Tuvbraucēji kapteiņi	54	7,1
Tuvbraucēji stūrmaņi	133	17,4
Buru kugu vadītāji piekrastes braucienos	19	2,5
Kopā	764	100%

Ir pamats pieņemt, ka apmēram 5 - 10% no kopējā kugu vadītāju skaita, galvenā kārtā tie, kas pastāvīgi dzīvo ārzemēs, tāpat lielāku vecumu sasniegušie kugu vadītāji līdz šim Jūrniecības departamentā vēl nav registrējušies, tā ka faktiski pašreizējo diplomēto kugu vadītāju skaitu var pieņemt līdzīgu apm. 820 personām. Šinī pat laikā mūsu jūras tirdzniecības flotes un valsts dienesta kugu komplektēšanai bija nepieciešami:

	Uz jūras tirdzniec. kugiem	Uz valsts dienesta kugiem	Uz privā- tiem jūras velkoņiem un citiem kugiem	Kopā
Kapteiņu	144	13	13	170
I.stūrmaņu	107	8	3	118
II. "	76	1	-	77
III. "	3	1	-	4
Kopā	330	23	16	369

No sacītā varētu nākt pie slēdziena, ka tirdzniecības kugu komplektēšanai mums ir vēl lielas kugu kapteiņu un stūrmaņu

rezerves, kā to diezgan bieži nākas dzirdēt. Patiesībā lietas apstākļi nav tik spīdoši, un, proti, ņemot vērā šādus apstākļus:

1/ daudzi diplomētie kugu vadītāji pašlaik kalpo krasta uzņēmumos, kam ir tiešs vai netiešs sakars ar kugniecību. Tā, piemēram, uz 1930.g. 1.janvāri diplomētie kugu vadītāji atradās:

Jūrniecības departamenta dienestā /pašā departamentā, ostu valdēs, jūrskolās, loču dienestā, uz iekšējiem ūdensceļiem, bākās u.c./ .....	98	personas
Muitas resorā .....	28	"
Muitas artelī un pie štaueru darbiem Rīgā ....	34	"
Kaŗa flotes virsnieku .....	16	"

2/ Pašreizējo kugu īpašnieku starpā atrodas daudz agrāko kugu vadītāju, kas pa lielākai daļai nodarbojas ar kugu fraktēšanu un pārzināšanu un vairs uz kugiem nebrauc. Šādu personu skaits būs vismaz .....

50	"
----	---

3/ Visai ievērojamu procentu vēl sastāda kugu vadītāji, kas nodarbināti vietās, kurām nav nekā kopēja ar kugniecību, kā, piemēram, zemkopībā, tirdzniecībā, rūpniecībā u.t.t. Atzardamies ārpus kugniecības dienesta jau 10 - 15 gadus /daudzi kopš pasaules kaŗa sākuma/, lielākai daļai vairs nebūs nekāda saimnieciska aprēķina, ne patikas uzsākt par jaunu kugniecības dienestu, sevišķi ja nav izredzes dabūt kapteiņa vietu, kuŗas pa lielākai daļai tiek piedāvātas aktīviem kugu vecākiem /pirmiem/ stārmaņiem.

4/ Ļoti daudzi kugu vadītāji vecuma un neveselības dēļ pilnīgi atstājuši grūto jūrniecības dienestu un nedomā tanī vairs

atgriezties.

5/ Apmēram 10% no kugu vadītājiem vienmēr atrodas malā ārstēšanās, atvaļinājuma, ģimenes, izglītības turpināšanas un citu iemeslu dēļ.

Pārskatu par mūsu kugu vadītāju vecumu uz 1929.g. 10.novembri sniedz šāda tabele.

Vecums	Kugu vadītāji piekrastes praucējiem būreniēkiem	Tuvbraucēji stūrmaņi	Tālbraucēji stūrmaņi	Tuvbraucēji kapteiņi	Tālbraucēji kapteiņi	K o p ā	%
21 - 25 g.	-	11	3	-	1	15	2,0
26 - 30 "	-	21	11	-	2	34	4,5
31 - 35 "	-	24	23	7	12	66	8,6
36 - 40 "	-	29	34	22	48	133	17,4
41 - 45 "	1	10	33	18	70	132	17,3
46 - 50 "	1	12	10	5	88	116	15,2
51 - 55 "	2	9	11	-	105	127	16,6
56 - 60 "	1	5	5	-	36	47	6,2
61 - 65 "	2	6	1	-	27	36	4,7
66 - 70 "	2	4	2	1	26	35	4,6
71 - 75 "	1	2	1	1	6	11	1,4
76 - 80 "	-	-	-	-	1	1	0,1
Nezināms vecums	9	-	1	-	1	11	1,4
K o p ā	19	133	135	54	423	764	100%

Kā no sniegtā pārskata redzams, tikai nepilna trešdaļa no kopējā skaita /32,5%/ ir jaunāki par 41 gadu, tikpat daudz vecumā no 41 līdz 50 gadiem, bet visi pārējie ir vecāki par 51 gadu. 50 gadu vecums ir tā robeža, pēc kuŗas sasniegšanas vairums kugu vadītāju, ja vien viņi neieņem ienesīgu tvaikoņa kapteiņa vietu, pūlas atrast nodarbošanos uz sauszemes, kamdēļ kugu dienestā viņu ir samērā mazs skaits.

Pamatojoties uz augstāk pievestiem motīviem un to, ka jaunāko stūrmaņu vietās uz kugiem ne labprāt vēlas pieņemt vecākus par 40 gadiem, bet jo labprāt dod priekšroku pēckara jūrskolu beigušiem audzēkņiem, kas, pretēji vecākiem kugu vadītājiem, labi pārzin kugu radiotelegrafiju un vispār ieguvuši plašāku teorētisko izgītību, tad nevar nenākt pie slēdziena, ka vecāko stūrmaņu un kapteiņu rezerves mums ir vēl pietiekošas, kurpretim jaunāko stūrmaņu rezerves vairs nav lielas un, tirdzniecības flotei turpinot strauji pieaugt, tās ātri vien izsmels. To pastiprina vēl tas apstāklis, ka rezervē esošie agrākie kapteiņi un vecākie stūrmaņi tikai izņēmumu gadījumos iestājas jaunāko stūrmaņu vietās, bet kapteiņu vietas visiem tālbraucējiem kapteiņiem nav iespējams dot.

Jauno kugu vadītāju sagatavošanai pašlaik darbojas divas jūrskolas /Rīgā un Liepājā/, kas turpmākos gados, darbojoties bez parallelklasēm, varēs kopā ikgadus izlaist lielākais 50 diplomētos kugu vadītājus, no kuriem jūras tirdzniecības kugu dienestā paliks ne vairāk par 40 personām. Puse no šiem jaunizlaiztiem kugu vadītājiem aizies to diplomēto kugu vadītāju aizvietošanai, kuri ikgadus nāves, slimību, ģimenes vai citu apstākļu dēļ pārtrauks kugniecības dienestu. Ar otru jaunizlaizto kugu vadītāju pusi /20 personām/ varēs komplektēt ne vairāk kā mazāko daļu no jauniegūstamiem kugiem. Tā, piemēram, ja turpmākos gados caurmērā ikgadus mūsu jūras tirdzniecības flote pieaugs par 20 kugiem, tad viņu komplektēšanai būs nepieciešami 20 kapteiņi un 30 līdz 35 stūrmaņi. Pirmos nākamās ga-

dos, kā tas jau augstāk bija teikts, ar vecām kugu vadītāju rezervēm vēl pietiks, bet jau pēc dažiem gadiem aina mainīsies un nāksies pavairot jūrskolu absolventu skaitu, kam visvairāk atbildīs jaunas jūrskolas atvēršana Ventspilī.

Ir vispāratzīta patiesība, ka labākos jūrniekus do jūras zvejnieku saime, kurā jaunie iesācēji jau no bērnības mācījušies pazīt jūras zvejnieku sūri-grūto darbu un ciņu ar bargo jūras māti. Pirms kara latviešu jūrnieki taisni tamdēļ bija ļoti iecienīti tiklab uz latviešu un krievu, kā arī uz ārvalstu kugiem, ka daudzi no viņiem bija nākuši no zvejnieku aprindām. Lai šo vērtīgāko elementu pievilktu un saistītu kugniecībā, Krišjānis Valdemārs dibināja jūrskolas visās mūsu ostās un lielākos zvejnieku ciemos, jo vietējiem trūcīgiem zvejniekiem nebija iespējams sūtīt savus dēlus tālās un dārgās lielāko ostu pilsētu jūrskolās, kurās gan bija viegli pieejamas vietējo pilsētu iedzīvotājiem. Kā apstiprinājumu beidzamam apstāklim redzam, ka Krišjāņa Valdemāra jūrskolā Rīgā 1929/30. mācības gada rudens semestrī mācījās audzēkņi: /skat. tabeli 206.lp./.

Sniegtais pārskats rāda, ka no pašreizējiem Rīgas jūrskolas 103 audzēkņiem pirms iestāšanās jūrskolā tikai 19,4% nodarbojušies ar jūras zvejniecību.

Vidzemes un Kurzemes jūrmalas, neieskaitot ostu pilsētas, pa visu Latviju devušas tikai 12 audzēkņus, vai 11,6%, bet 76% no visiem audzēkņiem ir pilsētnieki no Rīgas, Liepājas, Ventspils, Jelgavas un Ainažiem.

Šie dati liecina, ka nav izlietoti visi līdzekļi jūrmalas



Jūrskolnieku ģimeņu pastāvīgās dzīves vietas rajons	Skolnieku skaits	No tien nodarbojušies ar jūras zvejniecību pirms iestāšanās jūrskolā
Rīga .....	63	7
Ainaži .....	2	1
Jelgava .....	3	-
Ventspils .....	8	4
Liepāja .....	3	-
Vidzemes jūrmala no Ainažiem līdz Vecākiem .....	5	4
Kurzemes jūrmala no Buļļiem līdz Ventspilij .....	7	4
Kurzemes jūrmala no Ventspils līdz Lietuvas robežai /neieskaitot Liepāju/ .....	-	-
No pārējās Vidzemes .....	6	-
" " Kurzemes .....	2	-
" " Zemgales .....	1	-
" Latgales .....	3	-
K o p ā	103	20

iedzīvotāju pievilksšanai kugniecībai. Tādam stāvoklim turpinoties tas nevarēs negatīvi neatsaukties uz mūsu jauno stūrmaņu caurmēra kvalitāti, sevišķi ja ņem vērā, ka jauniem stūrmaņiem trūks prakses uz buņu kugiem, ko pa daļai atvieto ilgāka nodarbošanās ar jūras zvejniecību.

Atverot zemāka tipa jūrskolu lielākā Latvijas zvejniecības centrā Ventspilī un lietišķi noorganizējot jauno zvejnieku pieņemšanu dienestā uz jūras tirdzniecības kugiem, centīgiem zvejnieku dēļiem būtu dota vieglāka iespēja uzstrādāties par kugu kapteiņiem, kas arī jūtami uzlabotu tagadējo zvejnieku grūto stāvokli.

Jautājums par Latvijas jūras tirdzniecības kugu komplektēšanu ar kugu mēchaniķiem, pretēji kugu vadītājiem, beidzamos gados ir radījis un vēl ilgi radīs nopietnas grūtības.

Pēc Jūrniecības departamenta datiem uz 1929.g. 10. novembri Jūrniecības departamentā bija registrēti:

	<u>Skaitis</u>	<u>%</u>
I. šķiras kugu mēchaniķi	101	30%
II. " " "	114	34%
III. " " "	121	36%

Kopā 336 kugu mēchaniķi.

Pieņemot, ka līdz šim nebūtu registrējušies vēl 5 - 10%, kopējais jūras tirdzniecības kugu mēchaniķu skaits nepārsniegs 370 personas.

Tanī pat laikā pašreizējās Latvijas jūras tirdzniecības un valsts dienesta kugu komplektēšanai likums prasa:

	Uz jūras tirdzniecības kugiem	Uz valsts dienesta kugiem	Uz privātiem jūras velkoņiem un citiem kugiem	Kopā
I./vecāko/ mēchaniķu	96	13	13	122
II. " "	84	12	6	102
III. mēchaniķu /diplomēto/ Mēchaniķu asistentu....	32	1	-	33
IV. mēchaniķu.....	40	-	-	40
	-	1	-	1
Kopā .....	252	27	19	298

Sadalot šo 298 mēchaniķu skaitu pēc profesionālām tiesībām, kugu komplektēšanai likums prasa:

I. šķiras kugu mēchaniķu	33
II. " " "	128
III. " " "	137.

No minētiem 128 otrās šķiras kugu mēchanikēiem apmēram vienu trešdaļu likums atļauj atvietot ar III.šķiras kugu mēchanikēiem, kuriem vismaz 2-gadēja mēchanika prakse, bet no 137 trešās šķiras kugu mēchanikēiem tāpat apmēram vienu trešdaļu var atvietot ar mēchaniku asistentiem.

Ja ievēro, ka daudzi kugu mēchanikēi nodarbojas krasta uzņēmumos kā mēchanisko darbnīcu vadītāji, mēchanikēi, katlu inspektori u.t.t., citi vecuma, neveselības, ģimenes apstākļu vai citu iemeslu dēļ pilnīgi pārtraukuši kugniecības dienestu, bet apm. 10% aktīvo kugu mēchaniku vietas mainīšanas, izglītības turpināšanas un citu iemeslu dēļ vienmēr atrodas malā, tad jākonstatē, ka jau tagad kugu mēchaniku rezerves mums gandrīz kā nav. Stāvokli vēl pasliktina tas apstāklis, ka lielākais kugu mēchaniku vairums, apm. trīs ceturtdaļas no kopskaita, ir vecāki par 41 gadu, kā to tuvāk raksturo šāda tabele par Jūrnieceības departamentā uz 1929.g. 10.novembri registrētiem jūras tirdzniecības kugu mēchanikēiem.

Vecums	III. šķiras	II. šķiras	I. šķiras	Kopā	%
21 - 25 g.	25	-	-	25	7,4%
26 - 30 "	17	2	-	19	5,7%
31 - 35 "	13	2	-	15	4,5%
36 - 40 "	15	6	1	22	6,5%
41 - 45 "	27	13	9	49	14,6%
46 - 50 "	14	33	32	79	23,5%
51 - 55 "	5	16	25	46	13,7%
56 - 60 "	1	11	16	28	8,3%
61 - 65 "	2	6	5	13	3,9%
66 - 70 "	-	3	1	4	1,2%
71 - 72 "	-	1	-	1	0,3%
Nezināms vecums	2	21	12	35	10,4%
Kopā	121	114	101	336	100%

Pašreizējais apm. 370 personu lielais kugu mēchanīku skaits tuvākos turpmākos gados ikgadus vecuma, neveselības, nelaiemes gadījumu, mirstības, gīmenes un citu apstākļu dēļ samazināsies vismaz par 20 - 25 personām. Kugu dienestu atstājušo mēchanīku vietā gan stāsies jaunie mēchanīki, kuņu skaitu no divām Rīgā un Liepājā pastāvošām kugu mēchanīku skolām var rēķināt augstākais uz 50 - 55 personām /1930.g. pavasarī tikai apm. 30 personas, jo pagaidām Liepājā darbojas tikai viena I.klase/. Prakse tomēr pierādījusi, ka ne visi skolu beigušie audzēkņi paliek kugniecības dienestā, tā ka tirdzniecības flotei abas kugu mēchanīku skolas, darbojoties bez parallelklasēm, ikgadus varēs sagatavot ne vairāk kā 45 kugu mēchanīkus, kuņiem gan nāks ikgadus klāt līdz 10 eksternu. Atņemot no kopējā pieauguma /45 + 10/ ikgadējo zaudējumu /25 personas/, dabūjam faktisko kugu mēchanīku ikgadējo pieaugumu līdzīgu  $55 - 25 = 30$  personām.

Vadoties no iepriekšējo gadu piemēra un mūsu kugniecības apstākļiem, var noteikti sacīt, ka jau turpmākos gados mūsu jūras tirdzniecības flote, atskaitot zaudētos tvaikoņus, ikgadus caurmērā pieaugs par apmēram 20 jūras tirdzniecības tvaikoņiem, kuņu komplektēšanai būs nepieciešami apm. 45 līdz 50 kugu mēchanīki, t.i. pašreizējais kugu mēchanīku trūkums ikgadus vēl pieaugs par 15 līdz 20 kugu mēchanīkiem.

Lai no šī nenormālā stāvokļa, kas var radīt nopietnus traucējumus tālākā mūsu tonnāžas pavairošanā, rastu izeju, nepieciešami jau tagad noorganizēt intensīvāku jauno kugu mēchanīku skaita pavairošanu, ko varētu sasniegt šādā ceļā:

- 1/ atverot pie pastāvošām kugu mēchanikū skolām parallelklases, jo, piem., 1929.g. rudenī abu kugu mēchanikū skolu I.klasēs vietu trūkuma dēļ nācās noraidīt daudz reflektantus;
- 2/ pievelkot kugniecības dienestā inženier-mēchanikus un mašīntehnikus;
- 3/ noorganizējot lietderīgu kugu mēchanikū skolu audzēkņu novietošanu dienestā uz jūras tirdzniecības tvaikoņiem un metalu apstrādāšanas darbnīcās vajadzīgā praktiskā jūras braukšanas un darbnīcu darba cenza izpildīšanai. Šis jautājums pelna sevišķu ievērību, jo pašreizējais stāvoklis, kad pēc mācības gada beigām skolas audzēkņiem nākas mēnešiem ilgi meklēt kurinātāja vai ogļu padevēja vietu uz kugiem, tāpat mācības gada sākumā meklēt mācekļa vietu darbnīcās, nav normāls;
- 4/ pieņemot dienestā uz kugiem jaunākos kurinātājus un ogļu padevējus, priekšroka būtu dodama personām, kuŗas jau strādājušas mašīnfabrikās jeb metalu apstrādāšanas darbnīcās un kuŗām ir vajadzīgā priekšizglītība, lai varētu iestāties kugu mēchanikū skolā;
- 5/ izsniedzot plašākos apmēros aizdevumus un pabalstus trūcīgiem skolas audzēkņiem;
- 6/ izdodot latviešu valodā mācību grāmatas kugu mēchanikū speciālpriekšmetos, lai ar to atvieglotu darbu kā skolu audzēkņiem, tā jo sevišķi kugu mēchanikū-eksterniem.

## KUGU RADIOTELEGRAFISTU SAGATAVOŠANA.

Pirmos pēckara gados Latvijas jūras tirdzniecības flotē bija tikai pāris tvaikoņu ar radiostacijām, kuŗu apkalpošanai radiotelegrafistu netrūka. Tirdzniecības flotei pieaugot, radās palielināts radiotelegrafistu pieprasījums, kamdēļ jau sākot ar 1922.gadu Latvijas radiobiedrība Rīgā ikgadus sarīkoja vakara kursus radiotelegrafistu sagatavošanai. Astoņu gadu laikā kurssu nobeiguši 109 radiotelegrafisti, no kuŗiem pašreiz gan tikai mazākā puse kalpo par radiotelegrafistiem uz jūras tirdzniecības tvaikoņiem. Pārējie atrodas sauszemes radiostaciju, armijas un kara flotes dienestā, bet citi turpina izglītību jūrskolās, augstskolās vai arī pārgājuši uz citu arodu.

Sakarā ar vienmēr straujāku Latvijas tirdzniecības flotes pieaugšanu, beidzamā gadā jau novērojams kugu radiotelegrafistu trūkums. Pašreizējās tirdzniecības flotes /uz l.I.1930g/ kugu radiostaciju apkalpošanai nepieciešami 58 radiotelegrafisti. Radiotelegrafistu trūkuma dēļ jau vairākus mēnešus divi kugi spiesti iztikt bez radiotelegrafistiem, bet uz diviem kalpo ārvalstu radiotelegrafisti. Nākamais radiotelegrafistu izlaidums /10 - 12 personu/ būs 1930.g. maijā, tā ka visiem jaunpērkamiem tvaikoņiem līdz minētam laikam nāksies iztikt vai nu ar ārzemju radiotelegrafistiem, vai arī slēgt kugu radiostacijas.

Lai turpmāk novērstu nevēlamos traucējumus kugu komplektēšanā ar radiotelegrafistiem, sākot ar 1930.g. vasaru radiotelegrafistu sagatavošanu paredz uzņemties Pasta un telegrafa de-

partaments, kas reizē ar kugu radiotelegrafistiem gatavos arī radiotelegrafistus kara un satiksmes resoru vajadzībām.

Pirmos peckara gados radiotelegrafistu sagatavošana vakaraursos ilga apmēram 6 - 8 mēnešus. 1929.gadā radiotelegrafistu mācību programmu ievērojami paplašināja, kamdēļ kursu ilgums pagarināts uz 9 - 12 mēnešiem /sekmīgākai grupai 9 mēneši, mazāk sekmīgai 12 mēneši/.

Saskaņā ar Pasta un telegrafa departamenta 1929.g.23.maija noteikumiem par radiotelegrafistiem, pēdējie sadalās 4 šķirās:

I. un II.šķiras radiotelegrafisti un I. un II.šķiras radiotelegrafisti-asistenti. I.šķiras radiotelegrafistus prasa lielāku pasažieru kugu radiostaciju apkalpošanai, kādu Latvijas tirdzniecības flotē pašreiz neviena nav, bet esošo jūras tirdzniecības preču tvaikoņu radiostaciju apkalpošanai likums prasa II.šķiras radiotelegrafistus. I.šķiras radiotelegrafistu tiesību iegūšanai bez speciālās, minētos radiotelegrafistu kursus iegūstamās izglītības, prasa nobeigtu vidusskolas vai tehnikuma izglītību, bet II.šķiras radiotelegrafistiem - arodskolas vai tai piemērotu skolu pilna kursa, resp. vidusskolas 2 klasu nobeigšanu.

Kautgan pastāvošie likumi nenoliedz kugu stūrmaņiem izpildīt arī radiotelegrafista pienākumus, tomēr uz Latvijas tirdzniecības kugiem tas vēl netiek praktizēts, jo agrāko skolu stūrmaņi radiotelegrafiju nav mācījušies, bet no pēckara jūrskolas absolventiem radiotelegrafista tiesības, izturot papildu pārbaudījumus, ieguvuši tikai 6 stūrmaņi, kuriem dienesta apstākļi,

ar ļoti niecīgiem izņēmumiem, nav devuši izdevību izlietot šīs zināšanas praksē. Ar uz priekšu to varēs izvest dzīvē tikai tad, ja stūrmaņiem-radiotelegrafistiem maksās lielākas algas /kā to praktizē daudzās jūras valstīs/, jo pretējā gadījumā nevienam stūrmanim nebūs interese blakus stūrmaņa pienākumiem uzņemties vēl radiotelegrafista pienākumus. Bet bez vajadzīgās prakses /darba uz atslēgas un uztveršanas uz dzirdi/ radiotelegrafijā iegūtās zināšanas ātri zūd un tām maza praktiska nozīme.

#### KUGU KOMANDAS PERSONĀLA SAGATAVOŠANA.

Kugu komandas personāla sagatavošana vienmēr prasījusi daudz mazākas pūles nekā kugu administratīvā personāla sagatavošana; jo sevišķi tas zīmējas uz kugu klāja komandas personālu.

Buru kugu apkalpošanai vajadzīgos matrožus sagatavoja praktiskā darbā uz pašiem kugiem, pakāpeniski liekot viņiem izpildīt kuga zēna, jaunākā matroža, pilnmatroža un, beidzot, vecākā matroža, resp. bocmaņa pienākumus. Tie, kas vismaz pāris gadu bija gājuši cauri šai grūtai darba skolai, sevišķi uz tālbraucējiem pilnkugiem, skaitījās par augsti kvalificētiem jūrnikiem.

Bet tvaika un motorkugiem izspiežot buru kugus, vienkāršojās matrožu darbi. Lielā mērā sašaurinājās komplicētie tākelāžu darbi; atkrita manevri ar burām, buru kugu uztākelēšana un notākelēšana un citi tamlīdzīgi darbi. Kā galvenie tvaika un motorkugu darbi palika pāri kuga stūrēšana, kopšana /rūsas notī-



rīšana, krāsošana, mazgāšana/, līdzdarbība pie kuga iekraušanas un izkraušanas darbiem. Šos nedaudzos vienkāršos darbus pie labas gribas un veikluma iespējams piesavināties samērā īsā laikā, vismaz 2 līdz 3 reiz īsākā laikā, nekā uz lieliem rāju buņu kugiem.

Izzūdot buņu kugiem, jūrnieku saime zaudē dabīgo matrožu sagatavošanas skolu, jo praktiskā darbā uz buņu kugiem vētrās un negaisos norūditie matroži vienmēr skaitījušies un skaitās par krietnākiem jūrniekiem un sava aroda pratējiem. Lai šo dabīgo darba skolu kaut pa daļai atvietotu, daudzās valstīs ierīkoti matrožu sagatavošanas kursi, resp. skolas, kurās māca irt, vadīt laivas zem buņām, signālizāciju /ar flagām un semaforu/, tākelāžu darbus un apiešanos ar kompasu, lagu, loti. Arī pie mums Latvijā ierosināts jautājums par neobligatorisku matrožu kursu sarīkošanu, lai tādā ceļā atvieglotu jauniem matrožiem viņu profesionālo zināšanu piesavināšanos.

Pirms pasaules kara mūsu tirdzniecības flotes matroži pa lielākai daļai nāca no jūras zvejnieku aprindām, visgarām no Vidzemes un Kurzemes jūrmalām. Pirmo darba skolu viņi ieguva uz buņu kugiem, galvenā kārtā uz tālbraucējiem kugiem. Šādos apstākļos tie izveidojās par krietnākiem matrožiem, kurus ļoti labprāt pieņēma dienestā uz visu valstu kugiem.

Tagad šie apstākļi krasi mainījušies. Zūdot mūsu buņu kugu flotei, zūd arī dabīgā matrožu skola. Tomēr šo trūkumu varētu pa daļai mīkstināt, ja mūsu kugu matroži tiktu joprojām pēc iespējas ņemti no zvejnieku aprindām, ko līdz šim, ar nelieliem izņēmumiem, mūsu kugu īpašnieki neievēro, pieņemdami savu kugu

dienestā pa lielākai daļai ostu pilsētas iedzīvotājus, kuŗu starpā tad arī netrūkst skandalistu, kontrbandistu, dēku un vieglas dzīves meklētāju un vispār personu ar tumšu pagātņi. Rezultātā novērojama stipra mūsu caurmēra matrožu kvalitātes pazemināšanās. Lai to paceltu, būtu nepieciešami, starp citu, lietderīgi noorganizēt zvejnieku pievilkšanu kugniecībai un veicināt profesionālas izglītības izplatīšanu starp matrožiem, gan izdot attiecīgas brošūras un grāmatas, gan sarīkojot matrožu kursus.

Bez klāja komandas tvaika un motorkugu apkalpošanai vēl nepieciešama mašīnas komanda: smērētāji, kurinātāji, ogļu padevēji, motoristi. Neraugoties uz to, ka racionālā kugu saimniecībā viņiem piekrīt izcila nozīme degvielu un smērvielu patēriņa samazināšanai, jākonstatē, ka pēckara gados šim svarīgam apstāklim mūsu kugu īpašnieki un mēchaniķi piegriezuši pārāk mazu vērību. Reti uz kāda kuga raugās uz to, kā kurinātājs kurina un cik akmeņogļu patērē, bet vienīgi uz to, vai kurinātājs spēj pienācīgā augstumā turēt katlā vajadzīgo tvaika spiedienu. Un ko gan no tāda kurinātāja /domāts par jaunākiem kurinātājiem, kādi vairumā ir uz mūsu kugiem/ lai prasa, kas netikvien nezina elementārākos kurināšanas un oikonomijas principus, bet kuŗam arī nav pietiekošas jēgas par tvaika katla uzbūvi un iekārtu. Ja no dienestā jaunpieņēmamā kurinātāja bieži vien prasa tikai fizisku spēku, bet nekā vairāk, tad nav brīnums, ka "formāli" lētie kurinātāji kādreiz izmaksā visai dārgi.

Pirms pasaules kara, no 1879. līdz 1914.g., Rīgā darbo-

jās biržas komitejas vakara kursi kurinātāju sagatavošanai. Līdzīgi kursi un skolas bija arī Krievijā kara flotes mašīnas komandas sagatavošanai, tāpat tādi pastāv citās jūras valstīs, kur blakus tam ir bagāta attiecīga tehniska literatūra. Pie mums latviešu valodā līdz šim nav izdota neviena grāmata ne brošūra par kuga mašīnām un katliem, nav populārā veidā iztirzāti jautājumi par kugu smērvielu un degvielu oikonomiju. Nav arī kursu, kuŗos lai kurinātāji, smērētāji un motoristi iegūtu vajadzīgās zināšanas. Tikai pašā beidzamā laikā, līdzīgi matrožu sagatavošanas jautājumam, ierosināta kurinātāju, matrožu un motoristu kursu sarīkošana Rīgā, ko Jūrniecības departaments paredz izvest dzīvē sākot ar 1930/31.mācības gadu.

Jau uz pareizākiem pamatiem izšķirts jautājums par kugu pavāru sagatavošanu, atverot 1928.gada ziemā privātus kugu pavāru 3-mēnešu kursus pie Krišjāņa Valdemāra kugu vadītāju un mehāniķu skolas Rīgā. Kursus uztur Latvijas kugu īpašnieku savienība. Trijos kursu izlaidumos mācības nobeigušas 55 personas.

#### LATVIJAS OSTAS.

Kā nepieciešamais elements jūras tirdzniecībā ir labi iekārtotas un apgādātas ostas, bez kuŗām modernā kugniecība gandrīz nav domājama. Ja mēs atgriežamies pie kugu kustības pagājušā gadsimta sākumā un salīdzinām to ar kugu kustību tagadējā laikmetā, tad mūs pārsteidz ārkārtīgais progress, Tā, piemēram, vēl 1832.g.Londonas ostā ienākušo kugu tonnāža bija tikai 1 miljons tonnu, kurpre-

tim tagad, nepilnus 100 gadus vēlāk, tā jau līdzinās 28 miljoniem tonnu, Tas pats sakāms par citām lielākām Eiropas, Amerikas un Tālo Austrumu ostām, no kuņām daudzas savus apgrozījumus desmitkārt tojušas, nemaz jau nerunājot par vispār ļoti lielos apmēros pavairojušos ostu skaitu, sevišķi Ziemeļ-Amerikas Savienotās valstīs un Kanādā.

Bet apskatītā laikā ostas palielinājušas netikvien savu apgrozību, bet vēl jo lielākā mērā tās pilnīgi mainījušas savu ārējo izskatu. Ja pirmā laikā preču iekraušana un izkraušana kugos notika vienīgi ar cilvēku roku spēku, tad tagad, ar nelieliem izņēmumiem, to gandrīz vai visur atvietojuši gan krastā, gan uz kugiem uzstādītie tvaika, elektriskie un hidrauliskie celtni un tītuves. Moderno ostu krastmalas un piestātnes izbūvētas ar speciālām noliktavām un dzelzceļu pievedceļiem, kas dod iespēju preces no kugiem ievietot tieši noliktavās un vagonos, vai arī pārkraut blakus piestājušos kugos un laivās. Kur agrāk kugos akmeņogles, labību un citas beņamas preces strādnieki sanesa maisos vai kurvjos, tur tagad akmeņogles beņ kugos tieši veseliem vagoniem, bet labību uzņem no elevatoriem, kas dod iespēju kugu iekraušanu un izkraušanu izdarīt īsākā laikā. Kugiem vairs nav jāpavada nedēļām ilgi ostā, nav jāpārvēršas par peldošām preču noliktavām; viņu ekspluatācija notit nesamērojami intensīvāk un lētāk.

Pats par sevi saprotams, ka sakarā ar tādu kugniecības progresu neviena moderna osta nav domājama bez saldētavām, elevatoriem, speciālām preču noliktavām, kas savienotas ar dzelzceļu tīklu. Ostu krastmalām jābūt apgādātām ar preču iekraušanas un izkraušanas ierīcēm. Kugu remontēšanai vajadzīgi doki un attiecī-

gas kugu remonta darbnīcas. Pieejām pie ostām jābūt pietiekoši drošām un apzīmētām ar bāku ugunīm, stoderēm un citiem kugniecības signāliem. Visi šie apstākļi tāpat kā ostu iekšējā pārvaldīšana, viņu savienošana ar iekšējiem ūdensceļiem un dzelzceļa tīklu un citi līdzīgi apstākļi atstāj lielu iespaidu uz katras ostas kugošanu. Metīsim skatu uz mūsu ostu stāvokli.

Atrodoties pēc sava izdevīgā ģeografiskā stāvokļa uz robežas un dabīgiem, parocīgākiem satiksmes ceļiem starp Ziemeļ-Vakara un Rīt-Eiropu, Latviju var salīdzināt ar tiltu, pār kuŗu plūst nepārtraukta preču-pasažieru apmaiņas straume starp abām Eiropas daļām un viņām tieši piegulošo aizmuguri.

Runājot Krišjāņa Valdemāra vārdiem "Baltijas guberņu ģeografiskais stāvoklis padara tās par Krievijas Holandi, par it sevišķi svarīgu zemi, kuŗai bez šaubām jāiegūst savās rokās Rīt-Eiropas un pat Ziemeļ-Vakaru Āzijas tirdzniecības straume". "Mūsu Baltijas jūras piekrastei ir tik sevišķi izdevīgs stāvoklis pasaules tirdzniecībā, ka te vajadzētu uzplaukt pilsētām, līdzīgām New-York' ai. Šādas jūras piekrastes galvenai rūpniecībai vajadzētu būt kugniecībai un jūras tirdzniecībai".<sup>x)</sup>

Galveno lomu šajā satiksmē spēlē Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, bet Ainažiem un Pāvilostai piešķirama nozīme vienīgi gandrīz vietējā piekrastes kugniecībā.

Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu pirmskaŗa nozīmi starptautiskā jūras tirdzniecībā vislabāk raksturo šo ostu ārējās

---

x) C.Woldemar, Aufruf zu praktischer Tätigkeit zur Hebung unseres Seewesens namentlich im Baltischen Meere, 1868, 1.un 24.lp.

tirdzniecības apgrozījumi un kugu kustība (Skat.pielikumus).

Beidzamos pēckara gados Rīgas, Liepājas un Ventspils ārējās tirdzniecības apgrozījumu vērtība līdzinājās apmēram vienai ceturtdaļai no visa Krievijas importa-eksporta. Tas dod gaišāko liecību par Latvijas ostu pirmskara caurlaišanas spēju, kuŗu satricināja 1914.g.iesācies pasaules karš.

Pasaules kara laikā Latvijas ostas daudz cieta netikvien no tiešiem kara postījumiem, bet lielā mērā arī nepieciešamo remonta un uzturēšanas darbu trūkuma dēļ. Gandrīz visās ostās lielākā vai mazākā mērā bija izpostītas un nodedzinātas ēkas un noliktavas, noārdīti sliežu ceļi, saspridzināti moli un viļņlauži; plūdu un ledus bojātas upju gultnes regulējošās ietaises; iznīcināti un bojāti celtni. Bagarēšanas darbu pārtraukuma dēļ ievērojami samazinājušies ostu dziļumi. Piestātņu koka daļas virs ūdens sapuvušas, krastmals iebrukušas u.t.t. Dažas bākas artilērijas uguns pilnīgi sagrautas, bet uz citām apgaismošanas aparāti vai nu noņemti un aizvesti, vai arī sabojāti. Ventspils un Liepājas ostu ieeju aizsprostošanai nogremdēti vairāki tirdzniecības kuģi, bet Rīgas jūras līcī izliktas vācu un krievu mīnas. Tads vispārējos vilcienos bija Latvijas ostu stāvoklis Latvijas valstij nodibinoties.

Pirmos gados līdzekļu trūkuma dēļ nācās apmierināties vienīgi ar visnepieciešamākiem remontiem, un tikai 1921.g.iesākās sistemātisks ostas ierīču un bāku atjaunošanas darbs, kuŗa rezultāti ir apmierinoši. Atjaunotas nevien visas pirmskara bākas, bet viņu tīkls vēl paplašināts un dažās bākās uzstādīti pat stiprāki gaismas aparāti nekā bija pirms kara, kas kugiem

pinā mērā nodrošina drošu iebraukšanu un izbraukšanu ostās. Izve-  
sti plaši bagarēšanas darbi, ar ko sasniegti dziļumi:

1930.g.sākumā      1914.g.vasarā

R ī g a s ostā.

Jūras gatvē .....	8,0 ✓	9,1
Braucamā ceļā līdz Milgrāvim .....	8,0	7,9
Jaunmilgrāvi .....	7-8	7,9
Eksportostā .....	7,5 ✓	7,9 ✓
Muitas rajonā .....	7,5 ✓	7,9 ✓

L i e p ā j a s ostā.

Priekšostā .....	8,0	Pirmskaņa dzi- ļumi līdzinās tagadējiem.
Reidā .....	7,5	
Ostas kanālā .....	5,8-6,8	
Ziemas ostā .....	6,8-7,0	
Kaņa ostā .....	9-10	

V e n t s p i l s ostā

Jūras vārtos .....	8,0	7,9
Gar pilsētas piekrasti .....	6,7-8,0	5,5
Muitas rajonā .....	6,5-7,0 ✓	6,5 ✓
Augšpus muitai un tiltiem .....	6,0-6,7	6,4

P ā v i l o s t ā.

Jūras gatvē .....	3,4 ✓	2,4 ✓
Upē .....	3,5	3,5

A i n a ž o s.

Jūras gatvē .....	3,4	4,6
Ostā .....	4,8	4,8 ✓

Pārskats rāda, ka Liepājas un Ventspils ostās sasniegti  
pirmskaņa dziļumi, bet ne Rīgā, kaut gan viscaur kugniecībā pa-  
stāv tieksme kravu pārvadājumus izdarīt ar lielākiem, dziļāk pel-  
došiem kugļiem, kuriem iespējams daudz lētāk strādāt. Tamdēļ arī  
Latvijas ostas nedrīkst apmierināties ar pirmskaņa dziļumu sa-  
sniegšanu, bet tām jāseko līdz pieaugošām jūras tirdzniecības  
prasībām.

Sakarā ar seklo Rīgas ostu, dziļāk peldošiem kugiem, uz - sākot kravas uzņemšanu seklākos ostas rajonos, iekraušanas darbu nobeigšanai nākas pārvietoties uz dziļāku ostas rajonu, kas sai - stīts ar laika zaudējumu un liekiem izdevumiem, Tā, piemēram, dzīvajās eksportkoku iekraušanas vietās gar *ķ ī p s a l* u dziļu - mi ir tikai 4,8 - 5,4 metri, bet *P o d r a g ā* 5,1 - 5,4 mtr., bet vajadzētu būt 7 - 8 metri dziļumiem.

Netikvien atsevišķos Rīgas ostas rajonos, bet arī kugu braucamā ceļā dziļumi ir nepietiekoši, kamdēļ bieži vien ceļas visai nepatīkami kugošanas sarežģījumi, ko raksturo sekošie pie - mēri: 1) 1929.g. 8.janvārī Norvegijas tvaikonis "DRAMMUSFJORD" (5339/3210 reg.tn., iegrime 7,5 m.) divas dienas gaidīja uz ūdens celšanos. Pēc tam, iziedams jūrā vairākās vietās starp Eksport - ostu un Daugavgrīvas bāku ķēra grunti. 2) Latvijas tvaikonis "EVERMORE" (3844/2375 reg.tn.) 1929.g. 30.janvārī nepietiekoša dzi - ļuma un zema ūdens stāvokļa dēļ bija spiests kravas uzņemšanas darbus pārcelt no Eksportostas uz Daugavgrīvu. 3) Latvijas tvai - konis "REGENT" (3280/2055 reg.tn.) vairākkārt ķēris grunti starp Cementfabriku un Mangaļsalu, kā arī jūras gatvē. Šie un citi lī - dzīgi ne visai glaimojoši ir gadījumi Rīgas ostai.

Latvijas ostu padziļināšanas darbiem valsts caurmērā izdod Ls 700.000,- gadā, no kuriem ap 65% izlieto Rīgas ostas padziļinā - šanai.

Pielikumā sniegtie kugu kustības un preču apgrozības skai - tļi mums dod labāko pārskatu par Rīgas un Liepājas ostu pakāpeni - sko attīstību beidzamos 60 gados. Pagājušā gadsimteņa 80-tos gados ienākušo kugu tonnāža *R ī g a s* ostā līdzinās tikai apm.



0,75 miljoniem tonnu, 1907.g. tā jau ir dubultojusies, bet 1913.g. noslēdzās ar visintensīvāko ostas darbību: ienākušo kugu tonnāža pieaugusi jau līdz 2,1 miljoniem tonnu. To pašu redzam arī Liepājā, kur no 0,25 miljona tonnu 1878.g. tā jau pēc 7 gadiem (1883.g.) ir dubultojusies un 1913.g. sasniegusi rekorda skaitli - 1,1 miljonu tonnu. Ventspils ostas lielākais uzplaukums novērojams 1910.un 1911.gados, kad ienākušo kugu tonnāža līdzinājās 0,71 miljoniem tonnu, bet 1913.g.bija jau noslīdējusi uz 0,45 miljoniem tonnu.

Šis straujais kugu kustības pieaugums mūsu ostās, sevišķi beidzamos 10 gados pirms pasaules kara, sakrīt ar toreizējās Krievijas rūpniecības uzplaukumu, kas lielā mērā pavairoja mašīnu, koksa, akmeņogļu u.t.t. importu un savukārt pacēlās arī koku, labības, lina, linsēklu, kaņepāju, sviesta, olu un citu zemkopības ražojumu produktu eksportu. Liepājā kā neaizsalstošā ostā ierīkojamā Krievijas kara flotes baze stipri pacēla akmeņogļu importu, kuņam pievienojās plašos apmēros caur Liepāju no Ziemeļ-Ukraines eksportējamā labība. Bez tam Liepājā, kā dziļākā un okeanu tvaikoņiem pieejamākā Baltijas jūras Krievijas ostā, bija nodibināta kārtēja Liepājas-Ņujorkas preču-pasažieru satiksme, kurai vēl pievienojās Brīvprātīgās flotes noorganizētā Pēterpils - Liepājas - Vladivostokas preču tvaikoņu satiksme.

Caur Ventspili, kuņu var uzskatīt par dabīgo, praktiski runājot, arī par neaizsalstošu Rīgas priekšostu, Krievijas Ventspils-Ribinskas privātas dzelzceļu sabiedrības enerģijas un mākslīgi zemu nospieyto dzelzceļu tarifu dēļ, tika eksportēta galvenā kārtā labība, piena un gaļas produkti no Eiropas-Krievijas un Si-

birijas rajoniem, kā arī mežu materiāli no bagātiem, neizmanto -  
tiem Kurzemes apvidiem. Ventspils elevators spēja uzņemt līdz  
28.000 tonnu labības, bet saldētava bija aprēķināta apmēram 2800  
tonnām sviesta.

Rīgas ostas atrodas pie lielākās Latvijas upes - Daugavas,  
kuŗa sākas Centralā Krievijā un kuŗas baseins aptver 70.000 kv.  
km. Bez tam pie Rīgas Daugavā ietek Lielupe, bet Gauja savieno-  
ta ar Daugavu ar Daugavas-Gaujas kanālu. Visi šie ūdensceļi, tā-  
pat kā Rīgas mezglā saejošie dzelzceļi, virza savas preces, gal-  
venā kārtā koku materiālus, uz Rīgas ostu, tā ka ne par velti  
pirms kuŗa Rīga skaitījās par pirmo koku eksportostu pasaulē, eks-  
portējot caurmērā gadā 572.500 standartus koku. Ar pievestiem mo-  
tīviem arī izskaidrojama mūsu ostās pirms pasaules kuŗa tik augsti  
pieaugušā kugu kustība.

Salīdzinot kugu kustības datus atsevišķās ostās no 1921.  
līdz 1929.g. mēs redzam, ka Rīgā tie gadu no gada nepārtraukti  
aug un no 0,34 milj.tonnu 1921.g.ienākušo kugu tonnāža 1929.g.  
jau pieaugusi uz 1,19 milj.tonnu. Šis dabīgais pieaugums izskai-  
drojams galvenā kārtā ar pieaugušo koku materiālu eksportu, kuŗš  
nāk kā no mūsu mežiem, tā arī tranzītā no Krievijas, Polijas un  
Lietuvas. Ja ievēro to, ka galvenā Krievijas tranzītprece - ko-  
ku materiāli turpmāk paredzams pieaug, tāpat kā normālos apstā-  
kļos jāpieaug arī pārējo Krievijas preču tranzītam, tad ir no-  
teiktas izredzes ka Rīgas ostas darbība nākotnē ievērojami pa-  
plašināsies.

Tranzītā pa Daugavu nopludinātie koku materiāli.<sup>x)</sup>

Materiālu nosaukums.	Gads	No Krievijas	No Polijas	No Lietuvas	Kopā
Stutmalka kb.mtr.	1922	-	-	16.590	16.590
	1923	-	-	5.340	5.340
	1924	-	17.272	-	71.272
	1925	80	117.629	3.500	121.129
	1926	-	148.540	65.197	213.737
	1927	-	122.937	-	122.937
	1928	1.465	-	1.843	3.308
	1929	410	64.330	740	65.480
	Balķi un dažādi koki gabalos	1922	284.837	-	-
1923		546.870	202.439	-	749.309
1924		773.653	608.392	24.969	1.407.014
1925		710.111	479.088	-	1.189.199
1926		780.966	619.925	6.773	1.407.664
1927		602.988	123.042	-	726.030
1928		643.689	167.686	11.499	822.874
1929		782.261	44.392	1.467	828.120

Tanī laikā, kad Rīgas rajonā vēl norisinājās kara darbība, Liepājas ostā jau palēnām sāka atjaunoties kuģu kustība. Jau 1919. g. ienākušo kuģu tonnāža te līdzinājās vienai piektdaļai miljona tonnu, bet savus pēckara ziedu laikus Liepāja sasniedza 1922. g. ar gandrīz pus miljona tonnu. Šinī laikā no Liepājas ar dāņu tvaikņiem "Estonia", "Polonia" un "Latvia" (kuģi pirms kara brauca zem Krievijas flagas zem nosaukuma "Caņ", "Kursk" un "Rossija") tika uzturēta kārtēja preču-pasažieru satiksme ar Ņujorku. Vēlāk nepietiekoša emigrantu un preču trūkuma un pa daļai arī augsto ostas nodokļu dēļ šie kuģi Liepājas ostu apmainīja pret Dancigu. Pirms pasaules kara caur Liepāju sūtītās lietuvju un poļu preces tagad atrada izeju caur pašu ostām, Klaipēdu, Dancigu un Gdiņu,

x) Kuģniecības gada grāmata 1929.g., 300.lp.

bet Ukrainas labības transportus pievilka pie sevis pēc kara strauji uzplaukušā Kaļalauču osta. Sakarā ar to kugu kustība Liepājas ostā sašaurinājās un tagad vairs līdzinās 0,37 milj.tonnu.

Liepājai līdzīgā stāvoklī atrodas arī Ventspils. Arī te kugu kustība pēc kara gados sasniedza savu maksimumu 1922.gadā ar 0,25 milj.lielu ienākušo kugu tonnāžu, bet nākošos gados tā mazliet noslīdējusi lejā uz 0,20-0,24 milj.tonnu un 1929.g. līdzinājās 0,28 milj.tonnu. Kā jau agrāk bija sacīts, tad pateicoties Ventspils - Ribinskas dzelzceļa lētiem tarifiem un labierīcēm un no otras puses katru ziemu, kad Rīgas ostas ledlaužu trūkuma dēļ bija kugniecībai slēgta, kugu kustības centrs februāra, marta un pa daļai arī aprīļa mēnešos pārcēlās uz Rīgas uz Ventspili. Līdz ko Rīgas biržas komiteja 1912.g. sākumā ieguva sev pastāvīgu 4000 zirgu spēku stipro ledlauzi "Pēteri Lielo", tā jūtami sašaurinājās Ventspils un pa daļai arī Liepājas ostās kugu kustība ziemas laikā. To pašu novērojam arī pēc kara gados: 1926.g. sākumā savu darbu uzsākušais jaunbūvētais 5200 zirgu spēku stiprais ledlauzis "Krišjānis Valdemārs" uzreiz samazināja kugu kustību ziemas mēnešos Ventspils un Liepājas ostās.

Aplūkojot jautājumu, kādu tautību kuģi ir galvenie mūsu importa, eksporta un tranzīta pārvadātāji, redzam sekošo interesanto ainu par kuģiem, kuģi apmeklējuši Latvijas ostas ārzemju braucie nos. (Skat. tabeli 226.lp.).

Minētie skaitļi rāda, ka tikai sākot ar 1929.g.Latvijas kugu tonnāža ieņem pirmo vietu Rīgas un Ventspils ostās ar 28% no kopējās ostas tonnāžas apgrozījumiem, bet Liepājā tikai otro vietu ar 23,5%. Kaut arī šis procents vēl tālu no ideāla, tomēr vispā -

Latvijas ostas ārzemju braucienos apmeklējušo kugu  
tonnāžas sadalījums pēc tautībām.  
R ī g a.

Kugu tautība.	1913. %	1922. %	1925. %	1927. %	1929. %
Vācu .....	26,7	29,8	31,5	28,2	24,6
Angļu.....	19,9	13,8	16,3	18,1	12,8
Agr. Krievijas	14,9	-	-	-	0,9 ✓
Latviešu...	-	6,5	17,0	23,1	28,5 ✓
Dāņu .....	14,4	14,5	11,9	9,7	7,8 ✓
Zviedru ...	11,0	3,7	5,0	5,9	6,7 ✓
Norvegu.....	10,7	11,1	4,8	5,6	3,5 ✓
Pārējo tautību.....	2,4	20,6	13,5	9,4	15,2 ✓

## L i e p ā j a.

Kugu tautība.	1922. %	1925 %	1927 %	1929 %
Vācu .....	12,9	30,8	24,9	26,5 ✓
Angļu .....	12,2	28,3	30,1	22,6 ✓
Latviešu.....	4,8	7,6	16,5	23,5 ✓
Dāņu.....	45,6	16,1	14,5	12,4 ✓
Zviedru.....	4,0	9,1	8,0	4,2 ✓
Norvegu.....	6,7	2,2	2,1	3,7 ✓
Pārējo tautību	13,8	5,9	3,9	7,1

## V e n t s p i l s.

Kugu tautība	1922 %	1925 %	1927 %	1929 %
Vācu .....	39,0	28,5	28,8	21,9
Angļu .....	12,4	6,3	15,3	9,2
Latviešu.....	5,9	41,1	20,3	28,2
Dāņu.....	12,4	12,4	18,8	18,0
Zviedru .....	7,9	1,0	5,8	4,3
Norvegu.....	9,5	4,8	6,5	3,9
Pārējo tautību	12,9	5,9	4,5	14,5

rējā aina rāda, ka Latvijas kugu līdzdalība mūsu ostu kugu kustības apgrozībā vienmēr vairāk pieaug.

1929.g. no Latvijas ostām tika uzturētas uz ārzemēm 15 kārtējas tvaikoņu satiksmes līnijas (Skat.pielikumu), kuņas, par dziļu nožēlošanu, visas atradās ārzemnieku rokās. Tas nozīmē, ka dārgāko un labāk atmaksājošos mūsu eksporta un importa preču, kā: sviesta, bekona, augļu, zivju, gaļas, olu u.c. pārvadājumus esam pilnīgi nodevuši ārzemju kugiem, atstājot saviem kugiem galvenā kārtā koku, akmeņogļu un linu pārvadājumus.

Vispasaules kugniecībā vienmēr vairāk novērojama parādība pāriet no gadījumu ("tramp") kuņu satiksmes uz kārtēju (līniju) kuņu satiksmi, ar kuņu tiek radīts ciešs kontakts ar ārzemju tirgotājiem un personām. Pilnīgi skaidrs, ja mēs gribam būt par savas ārējās tirdzniecības vadītājiem, ja gribam sūtīt preces tur kur par viņām var dabūt izdevīgāku cenu, vai kur tās varam lētāk un izdevīgāk iepirkt, tad mums jābūt iespējai arī līdzī runāt jautājumos par preču sūtīšanu pa jūras ceļu uz ārzemēm, ko varam tikai tad, ja kārtējo satiksmes uzturošie kuģi brauks zem Latvijas karoga.

Agrāk aplūkotā nodaļā par kugniecības politiku un subvencijām rēderejām redzejām, cik lielus līdzekļus izdod ārvalstis kārtējas kuņu satiksmes pabalstīšanai. Sevišķa vērība tiek piegriezta savas valsts ražojumu eksportēšanai uz vietām, kur pa ražojumiem var saņemt augstāku cenu. Tā rīkojās Dānija 1875.g. nodibinot ar valsts ūalīdzību piena produktu eksporta līnijas ar kugiem uz ārzemēm, kuņas tagad ir ļoti spēcīgas.

Līdzīgi rīkoties nolēmusi arī Igaunija,<sup>x)</sup> kuņa pašreiz

---

x) Ziņas no Jūrniecības departamenta materiāliem.

dibina jauktu kugniecības akciju sabiedrību ar valsts un vietējo eksportieru piedalīšanos, pievelkot sabiedrībā arī ārzemju kapitālus. Akciju kapitāls 800.000.- kronas; valsts piedalās ar 270.000.- kronām. Paredzēts būvēt vienu 1800 kravas tonnas lielu ledlauža tipa tvaikoni un bez tam iegūt divus tāda pat lieluma lietotus tvaikoņus. Kugos būs ierīkotas saldējamās telpas; normālātrums 12 jā jūdzes stundā. Tvaikoņi paredz uzturēt kārtēju iknedēļas satiksmi starp Tallinnu - Hulli - Hamburgu - Tallinnu.

Saskaņā ar Igaunijas 1929.g.23.marta likumu, valdībai ir tiesība kārtējas kugu satiksmes līnijas ik gadus pabalstīt kopsummā līdz 200.000.- kronām, kā arī izsniegt būvējamiem kugiem valsts garantijas līdz 15 gadiem un līdz 75% no būvējamo kugu vērtības, kopsummā līdz 1,8 milj.kronu.

Latvijai būtu no ļoti liela svara nodibināt ar saviem kugiem kārtēju satiksmi uz mūsu eksporta tirdzniecībai svarīgākām ārzemju ostām. Pirmā kārtā vajadzētu nodibināt lēnijas sviesta, bekona un citu vērtīgu preču eksportēšanai uz Anglijas un Vācijas ostām. Tā kā grūti cerēt, ka kapitāla trūkuma dēļ šo darbu tuvākā laikā uzņemsies privāto kugu īpašnieki, tad to iespējami drīzākā laikā vajadzētu uzņemt pašai valstij, iegādājoties šim nolūkam divus modernus ātrskrējējus kugus. Ar to mūsu ražotājiem būtu dota iespēja saņemt par saviem ražojumiem augstākās cenas un panākt daudz dzīvākus un no ārzemju kugu īpašniekiem neatkarīgus tirdznieciskus sakarus. Čajā darbā Valsts kugu pārvalde varētu būt pirmā ceļa rādītāja.

Runājot par Latvijas ostu izbūvi, jākonstatē, ka agrākās

ostu noliktavas savestās kārtībā un Rīgas ostā, Eksportostas un muitas rajonā, vēl uzbūvētas 5 jaunas preču noliktavas ar kopējo kravlaukumu 22.288 kv.metri. Tomēr visumā preču noliktavu koptilpums, salīdzinot ar pirmskaņa stāvokli, nav pieaudzis, jo atkrit agrāk plašākos apmēros izmantotie Rīgas Sarkanie spīķeri; tāpat nav atjaunotas daudzas privātīpašnieku noliktavas.

Rīgas ostas muitas rajonā pēckaņa gados uzstādīti 8 pusportala celtni ar celtspēju ā 2,5 tn. un 13 noliktavu celtni ar celtspēju ā 0,30 - 0,75 tn. Eksportostā 1925/27.g. uzbūvēta 3 stāvu valsts saldētava ar kopējo kravas laukumu 12.800 kv.m., kura tagad var uzņemt 35.000 mucīņas sviesta, bet pēc pilnīgas iekšējas izbūves varēs uzņemt 65.000 mucīņas sviesta.

Neraugoties uz augstāk minēto darbu izpildīšanu, tāpat pietātņu un molu savešanu kārtībā, Latvijas ostas labierīcību ziņā palikušas tālu pakaļ moderno ostu prasībām. Neieejot šo trūkumu sīkā analizē. Īsumā atzīsēsim tikai galvenos.

Vissāpīgāk sajūtams ir peldošā doka un lielākas kuģu remontdarbnīcas trūkums Rīgā. Kuģu kustība Rīgas ostā ar katru gadu pieaug un sakarā ar to pieaug arī kuģniecības nelaimes gadījumu skaits. Vasarā, labā laikā, vēl ir iespējams cietušos kuģus nogādāt Liepājas Kaņa ostas darbnīcu dokos, bet ko lai iesāk ziemā, kad Rīgas jūras līcis pārklāts ar ledus segu.

Tāpat sakarā ar Latvijas tirdzniecības flotes pieaugšanu vairojas kuģu tekošie un kapitālremonti, kuři pa lielākai daļai saistīti ar kuģu dokēšanu. Pēc pasaules kaņa Rīga apgādāta vienīgi ar vienu Rīgas biržas komitejas darbnīcām piederošu slīpdoku, kuŗš spēj uzvilkt krastā tikai kuģus līdz 1100 brutto reģi -



stra tonnām. Lielākas tilpības kugiem jāmeklē Liepājas vai ārzemju doki.

Mūsu koku materiālus pārvadājošiem kugiem visizdevīgākais remonta laiks ir janvāra - aprīļa mēnešos, kad Baltijas jūras ziemeļu ostas pa lielākai daļai kugošanai slēgtas. Šinī laikā Liepājas Kaņa ostas darbnīcu doki nespēj laikā uzņemt visus dokošanai un remontiem pieteiktos kugus, kuriem bieži vien nākas gaidīt rindā vairākas nedēļas, kas daudzus kugu īpašniekus spiež savus kugus sūtīt remontēt uz ārzemēm. No tam lielā mērā cieš kā mūsu kugu īpašnieki, tā arī valsts.

Lai rāktu pretim mūsu kugniecības vajadzībām un neatrautu darbu strādniekiem un neaizpludinātu valūtu uz ārzemēm, nepieciešami iegādāt Rīgas ostas vajadzībām piemērotu peldošu doku.

Vēl kā liels visu mūsu ostu trūkums ir pārāk gausā kugu kravu iekraušana un izkraušana. To izsauc vairāki apstākļi:

1) ostu labierīcību trūkums. Plašajā Rīgas ostā pavisam ir tikai 10 krasta celtni, Liepājā 6 un Ventspilī 1, kamēr modernākās ārzemju ostās sastopam simtiem krasta celtnu.

Dzelzceļu sliežu ceļi ierīkoti tikai nedaudzos ostas rajonos. Daudzās vietās ostas pievedceļi nav pat izbruģēti, kas viss ļoti apgrūtina un sadārdzina preču transportu.

Ostu labierīcību trūkuma dēļ daudzas ostas daļas netiek pietiekoši izmantotas, kurpretim labāk ierīkotās ostas daļās kugiem nākas divas un pat trīs rindās dienām ilgi gaidīt, lai piekļūtu pie krasta. Tā, piemēram, Rīgas ostā visdzīvākā kugu kustība norisinās Eksportostā, un 1929.g.pavasārī gandrīz vese-

lu mēnesi no vietas 10-12 kugiem bija jāgaida uz vietām, dažiem līdz 10 dienām. Kugu vietu trūkums Rīgas Eksportostā novērojams gandrīz cauru gadu; sevišķi asi tas izjūtams maija - augusta mēnešos.

Tas pats sakams par piemērotu preču noliktavu trūkumu Rīgas ostā, sakarā ar ko daudz preču nākas uzglabāt atklātos laukumos.

2) Kugu iekraušanas un izkraušanas darbu gausums. Pēc pastāvošās kārtības kugu iekraušanas un izkraušanas darbi iekārtoti vienā maiņā. Par šo darbu paātrināšanu, ievēdot divas maiņas, beidzamos gados daudz spriests, tomēr viss palicis pa vecam. Ņemot vērā mūsu ostu labierīcību trūkumu, kuģu novēršana prasīs vēl ilgāku laiku, būtu nepieciešami, lai vismaz tanīs ostas daļās, kurās novērojams kuģu piestāšanās vietu trūkums, kugu iekraušanas darbi tiktu iekārtoti divās maiņās. Ar to būtu novērsts dibinātais pārmetums par kugu ilgo aizturēšanu ostā, kā arī nebūtu jāšūdzas par vietu trūkumu ostās.

Vietējo biržu ieradumi par kugos iekraujamo un izkraujamo preču daudzumiem ir novecojušies. Noteiktās kravu normas gan atbilda agrāko kuģu gausām kravu operācijām, bet ne tagadējās tirdzniecības prasībām, kuģas devīze ir "Laiks ir nauda". Pastāvošās iekraušanas-izkraušanas normas nepieciešami paugstināt.

Ruhājot vispār par mūsu ostu stāvokli, jāsaaka, ka līdz šim līdzekļu trūkuma dēļ ostām piegriezta pārāk maza vērība. Par vajadzību mūsu ostas izbūvēt un modernizēt, ierīkot brīvostas u. t. t. daudz rakstīts un runāts, pat 1921. g. izdots likums par brīv-

ostām (kuŗš līdz šim vēl nav realizēts), tomēr rezultāti niecīgi. Jacenšas lai vismaz turpmāk ostu jautājumiem tiktu piegriezta daudz nopietnāka vērība un lai mūsu ostu politika reiz paliktu aktīvāka.

## LATVIJAS KUGNIECĪBAS LITERĀTŪRA UN KUGNIECĪBAS PROPAGANDĒŠANA.

Neviens neņemsies apstrīdēt, cik ārkārtīgi liela nozīme piekrīt drukātam vārdam. Kulturālās valstīs tas ir labākais propagandas līdzeklis, kuŗš pie labi nostādītas organizācijas, iespēžas visur, gan bagāto, gan nabago ļaužu šķirās, Viņš pauž zināmas idejas, pārliecina atturīgos un neviļus aizņauj sev līdzī plašas jo plašas masas.

Bet kā ir ar mūsu dzimtenes kugniecības ideju paušanu. Kāda viņa bijusi agrāk un kā nostādīta tagad.

Pirmais celmlauzis mūsu kugniecības sistemātiskā propagandēšanā ir mūsu neaizmirstamais kugniecības tēvs Krišjānis Valdemārs. Jau Tērbatā, tautsaimniecību studēdams, viņš pagājušā gadsimtenā sešdesmitos gados sāka rakstīt žurnālā "Inland" par latviešu un igauņu spējām jurniecībā. Vēlāk šie raksti iznāk atsevišķā brošūrā ar virsrakstu "Ueber die Heranziehung der Esten und Letten zum Seewesen", 1857.g.

Tālāk Valdemārs ļoti daudz rakstījis par kugniecību krievu, vācu, latviešu un igauņu laikrakstos un žurnālos ("Pēterburgas avizē", "Mājas Viesī", "St.Petersburger Zeitung", "Moskauer Deutsche Zeitung" u.c.). Viņa ierosinājumu dēļ arī latvieši un igau-

ņi tiešām dedzīgi stājās pie kugu būves, jūrskolu dibināšanas un vispār sāka intensīvi nodarboties ar kugniecību, kas nesa bagātīgus augļus.

Pagājušā gadsimta deviņdesmitos gados līdz ar Valdemāru par kugniecības literatūras izdošanu jo centīgi rūpējās viņa laikmeta līdzdarbnieki, gan jūrnieki, gan nejūrnieki. Valdemāra uzmodināti viņi 1887.g. Rīgā nodibināja kugniecības darbinieku pulciņu, kas par piemiņu jūrskolu 20 gadu pastāvēšanai un Valdemāra 30 gadu literāriskais darbībai nolēma likt pamatu latviešu kugniecības literatūrai. Šis "Krišjāņa Valdemāra prēmiju komisijas" pulciņš ar parakstīšanos sāka vākt līdzekļus, un 1888.g. 18.jūnijā laikraksts "Dienas Lapa" izsolīja divas prēmijas, katru 200 z.rbļ. lielu, par kugniecības rakstiem latviešu valodā: 1) "Pamācības grāmata par palīdzības sniegšanu kugniekiem slimības un nelaiemes gadījumos uz jūras", un 2) "Kugnieku mācības grāmata". Trešo tematu, "Latvijas kugniecības vēsture līdz jaunākam laikam", komisijsa līdzekļu trūkuma dēļ nolēma pagaidām atlikt.

Bet trūka vēl periodiski kugniecības rakstu izdevumi. Sākot ar 1888.g. šo robu daļai aizpildīja "Krišjāņa Valdemāra prēmiju komisijas" izdots "Baltijas jūrnieku kalendārs", kuru no 1889.g. līdz 1903.g. rediģēja pazīstamais kugniecības darbinieks A.Bāndrevičs, bet no 1904.g. līdz 1910.g. to izdeva Rīgas latviešu biedrības jūrniecības nodaļa. Jūrnieku dzīvas līdzdarbības dēļ šis izdevums sniedza vērtīgas ziņas par tā laika kugniecības apstākļiem; deva jaunus ierosinājumus turpmākai darbībai, apsprieda tekošos jautājumus u.t.t. Starplaikā iznāca sevišķos izdevumos mūsu dzimtenes buru kugu saraksti, ostu nodokļu

noteikumu kopojumi un pāris mācības grāmatu (J. Breikša "Jūrnieku palīgs" u.c.).

Bet ar to vien vēl nebija pietiekoši apmierinātas vienmēr pieaugošās kugniecības prasības pēc biežākas domu apmaiņas speciālos, biežāk iznākošos kugniecības periodiskos izdevumos. Pa daļai šo robu aizpildīja laikraksta "Balss" tirdzniecības un kugniecības pielikums, kuŗu, sākot ar viņa izdošanu, no 1897. līdz 1905. g. rediģēja A. Bandrevičs. Šim izdevumam apstājoties, 1906. g. iesāka iznākt nedēļas laikraksts "Jūrnieks", kuŗu līdz 1912. g. rediģēja A. Bandrevičs, bet no 1912. g. līdz pasaules kara sākumam - tālbraucējs kapteinis A. Grasis. Beidzot tomēr latviešu jūrnieki bija tikuši pie sava žurnāla, bet prieki nebija ilgi. Pasaules karš ar savām nežēlīgām sekām spieda pilnīgi apstāties visiem kugniecības izdevumiem.

Pa visiem kara gadiem nav iznākusi latviešu valodā neviena kugniecības grāmata, žurnāls, laikraksts vai brošūra. Tikai kara vētrām rimstot, 1918. gadā mūsu jūrnieku rakstniecības krīvis A. Bandrevičs izdod brošūru "Latviešu kugniecības stāvoklis bēgļu laikmetā", pēc kam mūsu kugniecības literātūrā atkal iestājas galīgs sastingums. Ja neskaita atsevišķos dažādu autoru īsos rakstīņus vietējos latviešu laikrakstos, tad vārda pilnā nozīmē mums desmit gadu laikā (no 1915. līdz 1926. g.) pilnīgi trūkusi kaut cik plašāka informācija kugniecības jautājumos.

Cik tas arī savādi neizklausās, bet laikmetā, kad organizējās Latvijas valsts, dibinājās jūrniecības lietu pārvaldes organi, kad radās jautājums uz jautājuma, kas nepieciešami būtu pārrunājami presē, par kugniecību mūsu presē gandrīz vai neviens ne-

runāja, itkā mēs dzīvotu tālu no jūras. Bija aizmirsts, ka latviešiem pirms kara piederējusi stalta tālbraucēju flote, ka mums ir daudz sagatavotu jūrnieku, ir ostas, ir pēc pārdzīvotām kuģa vētrām palikusi, kaut arī neliela, tirdzniecības flote. Tikai sākot ar 1925.g. Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola uz privatizdevniecības pamatiem un ar Kultūras fonda pabalstu iesāka izdot "Kugniecības gada grāmatu", kuģas turpmākie izdevumi iznākuši 1927., 1928. un 1929.gadā un kuģa, kā ārpus politikas stāvošs izdevums, atradusi nedalītu piekrišanu kugniecības darbinieku un ieinteresēto ierindās.

Bet Latvijas jūras tirdzniecības flotei necerēti strauji pieaugot, zuda pirmo pēckuģa gadu pasivitāte. Kugniecībā ieinteresētās aprindas nāca pie slēdziena, ka tikai ar pastiprinātu kugniecības propagandēšanu mūsu kugniecībai būs iespējams iekārot sev pienācīgo vietu valsts saimnieciskā dzīvē.

Pēc bezsekmīgiem mēģinājumiem nodibināt kugniecības rakstu pielikumus vai nodaļas vietējos laikrakstos ("Dzimtenes Vēstnesī", "Latvijas Sargā", "Latvī"), Rīgas latviešu biedrības jūrniecības un zvejniecības nodaļa 1928.g.beigās nolēma atjaunot pirmskaņa izdoto nedēļas laikrakstu "Jūrnieks", pārvēršot to mēnešrakstā. Pirmais šī izdevuma numurs iznāca 1929.g.21.februārī, un "Jūrnieks" drīz vien ieguva lielu abonētu skaitu. Ar to mūsu kugniecības propagandēšana jāuzskata par ievirzītu pareizās slīdēs. Tikai jāvēlas, lai mēnešraksts "Jūrnieks" drīzumā pārvērstos par nedēļas žurnālu, kā arī lai uz priekšu kugniecības propagandēšanu vairāk sekmētu visi dienas laikraksti.

Reizē ar šo jāatzīmē smagi sajūtamais kugniecības mācības

grāmatu trūkums. Pirms pasaules kara mācību priekšmetus jūrskolās pasniedza krievu valodā, kurā arī bija atrodamas visas vajadzīgās mācības grāmatas. Tagad apstākļi mainījušies. Kuģu vadītāju un mēchaniku skolās unursos mācības pasniedz latviešu valodā, bet speciālos priekšmetus, piem. jūras astronomijā, deviācijā, jūras praksē, meteorologijā, ūkeanografijā, kuģu būvē, kuģu grāmatvedībā, mašīnmācībā u.c. nav nevienas piemērotas mācības grāmatas. Tā kā daudzi jaunie skolnieki vairs nepārvalda krievu valodu, kā arī nepietiekoši prot vācu un angļu valodu, tad nākas iztikt vai vienīgi ar īsā skolas gadā noklausīto priekšmetu kursu, to atkārtojot pēc savām trūcīgām piezīmēm. Tas negatīvi atsaucas uz vajadzīgo zinātņu piesavināšanos, kamdēļ Jūrniecības departaments jau 1928.gadā uzdeva Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mēchaniku skolai parūpēties par jūrniecības mācības grāmatu sastādīšanu un izdošanu latviešu valodā. Patlaban pie šī darba jau stājušies vairāki jūrskolotāji, un ir paredzams, ka uz 1930.g.rudeni latviešu valodā iznāks jūras astronomijas un kuģu mēchanikas mācības grāmatas. Jūrskolotāja E.Breikša sarakstītā navigācijas mācības grāmata iznāca 1930.g. sākumā.

Turpmākais darbs būtu izdot vajadzīgās mācības grāmatas par kuģu būvi, jūras praktiku, praktisko deviācijas iznīcināšanu, kuģu grāmatvedību, iekšdegu dzinējiem, kuģniecības likumiem u.c. Ar to būtu sperts liels solis kuģniecības zinātņu izplatīšanā plašākās iedzīvotāju aprindās. Būtu nepieciešams katru gadu izdot vairākas šādas grāmatas. Ja citās saimnieciskās nozarēs, kā zemkopībā, lopkopībā, piensaimniecībā, mežkopībā u. c. mēs atrodam latviešu valodā bagātu literātūtu, kuģas izdošanai

katru gadu tiek izlietotas lielas summas, tad turpmāk nedrīkstam būt vairs tik pasīvi kugniecības literatūras jautājumos, jo daļa no latvju tautas nākotnes pieder jūrai.

Jo sevišķi asi sajūtam vajadzīgo elementāro kugniecības zināšanu trūkums piekrastes braucēju kugu vadītāju un jūras zvejnieku starpā. Kā oficiālie Zemkopības ministrijas zvejniecības nodaļas dati mums rāda, tad ik gadus jūras dzelme prasa ļoti lielus upurus. Šo nelaiemes gadījumu cēloņu izmeklēšana rāda, ka daudzus gadījumos nelaiemes gadījumu iemesli bijuši nepietiekošas kugniecības zināšanas, gan kugu vadīšanā, gan vēl jo biežāk zvejas laivu motoru vadīšanā. Lai šo trūkumu novērstu un sniegtu kaut viselementārākās kugniecības zināšanas, Zemkopības ministrijas zvejniecības nodaļa un Latvijas lauksaimniecības Centrālbiedrības zvejniecības nodaļa jau vairākus gadus sarīko ziemās dažus nedēļu ilgus kursus vairāk apdzīvotos zvejniecības punktos un ostās. Tomēr šie kursi tikai daļai sasniedz savu mērķi, ne visiem kursi ir sasniedzami un bez tam īsosursos dzirdētais ātri piemirstas; bet līdz pat 1929.g. nebija nevienas mācības vai rokas grāmatas latviešu valodā, kurā būtu sakopotas zvejniekiem un piekrastes braucēju jūrniekiem visvajadzīgākās kugniecības zināšanas. Šo robu aizpildīja Zemkopības ministrijas zvejniecības nodaļas izdotsais "Jūras zvejnieka padomnieks".

Runājot par latviešu jūrniecības literatūtu, jāatzīst, ka tā ir vēl jauna un neizkopta. Plašs, ļoti plašs darba lauks šestāv priekšā. Zeme ir ļoti auglīga, bet pagaidām vēl sējēju ir maz. Atmodas laikmetā šī literatūra gausi attīstījās, jo mūsu jūrniekiem bija jāattīstās no nemācītiem jūrmalniekiem. Tagad



apstākļi ir krasi mainījušies. Mums netrūkst vairs labi izglīto-  
tu jūrnieku un kuģniecības darbinieku, bet trūkst kuģniecības li-  
teratūras izdošanai vajadzīgo materiālo līdzekļu; trūkst arī bi-  
bliotēkas, kurās būtu pieejami izsmeļoši materiāli par ārzemju kuģ-  
niecību, jūras tirdzniecību un jūrniecības likumdošanu. Nav vi-  
sos kuģu īpašniekos un kuģniecības darbiniekos vēl pietiekoši at-  
tīstīties un nostiprināties pareizais uzskats par kuģniecības li-  
teratūras, sevišķi periodisko izdevumu, lielo nozīmi.

No citiem nopietnākiem pēckaņa kuģniecības propagandēšanas  
soļiem jāatzīmē Latvijas kuģu īpašnieku savienības no 10.līdz 27.  
novembrim 1928.g. Rīgas biržas namā sarīkotā, un līdz šim arī vie-  
nīgā, Pirmā Latvijas kuģniecības izstāde. Izstādē piedalījās vi-  
si lielākie jūras tirdzniecības tvaikoņu īpašnieki, Jūrniecības  
departaments, Valsts statistiskā pārvalde, Rīgas pilsētas tvaiko-  
ņu satiksmes pārvalde, Rīgas biržas komiteja, Rīgas tālbraucēju  
kapteiņu biedrība, vairāki jachtklubi un upes preču-pasažieru  
tvaikoņu akc.sab. "A.Augsburgs".

1930.g. Antverpenē sarīkojamā starptautiskā kuģniecības,  
koloniju un flāmu mākslas izstādē Latvijas kuģniecību reprezen-  
tē Jūrniecības departaments, Valsts statistiskā pārvalde un Lat-  
vijas kuģu īpašnieku savienība, izstādot diagrammas par Latvijas  
tirdzniecības flotes attīstību, kuģu kustību un preču apgrozību  
Latvijas ostās.

Kuģniecību labi propagandēja arī pirmais un otrais Latvi-  
jas jūrnieku kongresi 1927.un 1928.g.

Visā visumā tomēr jāatzīst, ka kuģniecības propaganda pie  
pie mums stipri klibo un te atliek daudz ko vēlēties.

## S L Ē D Z I E N S .

Ņemot vērā visu iepriekš sacīto, jānāk pie slēdziena, ka Latvijas jūras tirdzniecības kugniecība savā ļoti sekmīgā darbībā pierādījusi sevi par vienu no dzīves spējīgākām un ienesīgākām Latvijas saimniecības nozarēm, kurai stāv priekšā plašs, auglīgs un ar robežām nesaistīts darba lauks.

Ar jūras tirdzniecību un kugniecību daudzas tautas tikušas bagātas, varenas un slavenas. Tas iespējams arī latvju tautai, tikai vairāk vērības, vairāk uzmanības jūras kugniecībai, un jūras māte bagātīgi atmaksās čaklo "jūras aņāju" pūles.

Lai turpmāk kugniecība varētu pie mums vēl straujāk un sekmīgāk attīstīties, nepieciešami novērst šajā darbā aplūkotos galvenos kugniecības attīstības kavēkļus, spērot šādus soļus:

1. Jāpalielina ik gadus kugu iegūšanai ārzemēs izsniedzamo valsts aizdevumu kopsumma un atsevišķiem kugiem izsniedzamo aizdevumu norma.

Valsts aizdevumi jāizsniedz arī kugu tehniskai modernizēšanai, pazeminot aizdevumu procentu uz 3 - 5% gadā.

Moderno tvaika un motorkugu iegūšanai ārzemēs, kā arī būvei Latvijā izsniedzami ilgtermiņa aizdevumi līdz 60% no kuga vērtības. Aizdevumu procents nedrīkst pārsniegt 5% gadā.

2. Izsniedzamas subvencijas nacionālās kārtējās satiksmes kugu līniju nodibināšanai un uzturēšanai uz Latvijas eksporta tirdzniecībai svarīgākām ārvalstu ostām, vai šāda satiksme ierīkojama ar valsts kugiem.

3. Apdrošināšanas izdevumu samazināšana nolūkā noorganizē-

jama savstarpējā tirdzniecības kugu apdrošināšana.

4. Jāpiegriež lielāka vērība kugniecības saimnieciskiem pētījumiem.

5. Kugniecības zināšanu izplatīšanai starp jūrniekiem jāizdod attiecīgas mācību grāmatas latviešu valodā. Sarīkojami kursi dažādu kugu komandas speciālistu sagatavošanai.

6. Techniski modernizējot pastāvošo tonnāžu, pakāpeniski jāpāriet uz oikonomiskāku, praktiskāku un jaunāku tonnāžu.

7. Ieinteresētiem jādod iespēja piedalīties kugniecības uzņēmumos jau sākot ar niecīgām iemaksām. Brīvo kapitālu pievilksanai jānoorganizē plaša kugniecības propaganda, gan ar preses palīdzību, gan sarīkojot speciālas kugniecības dienas, izstādes u.t.t.

8. Lietderīgi jānoorganizē jūrnieku pieņemšana dienestā uz kugiem, atsvabinoties pēc iespējas no jūrnieku saimē iekļuvušiem kontrbandas spekulantiem un dēku meklētājiem, kas gremdē agrāko jūrnieku labo slavu un kaitē Latvijas valsts prestižam ārzemēs.

Jūrnieku kvalitātes uzlabošanas nolūkā jāpūlas pievilkt kugu klāja personālā jūras zvejniekus, bet mašīnu personālā - metalu apstrādāšanas uzņēmumu amatniekus.

Jāpaceļ jūrnieku darba disciplina.

9. Jāpaātrina Latvijas ostu izbūve, kā arī apgādāšana ar modernām ostu ierīcēm. Ostās pēc vajadzības ierīkojamas brīvostas.

10. Jāpaātrina kugu iekraušanas un izkraušanas darbi Latvijas ostās, iekārtojot pēc vajadzības darbus divās maiņās.

11. Lai par Latvijas kugu remontiem izdodamās summas ne -

aizplūstu uz ārzemēm, jāierīko Rīgā labi iekārtota kugu remont - darbnīca un jāiegādājas vajadzībām piemērots peldošs doks.

12. Paātrināma novecojušos kuģniecības likumu, noteikumu un biržu ieradumu pārstrādāšana un izdošana, piemērojoties jaunākām jūras tirdzniecības un kuģniecības prasībām.

Nodibināma Saeimas jūrlietu komisija.

13. Vienkāršojama un paātrināma kuģniecības lietu caurskatīšana tiesu iestādēs.

14. Jāpiegriež vērība tāljūras zvejniecībai.

15. Vēlama atsevišķo kuģniecības uzņēmumu saskaņota darbība.

1. Roberts, A. Jūrniecības likumu projekts I-IV. Baltijas jūras kuģniecības pilsētas, 1922.
2. Roberts, A. Krievijas Valsts un viņu ostas. Rīga 1922.
3. Bogdanov, M. - Kuznetsov, N. Neftes kopas, 2. l. Rīga 1922.
4. Gumbert, G. Die Grundlagen der Stabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik. Charlottenburg 1912.
5. Gumbert, G. Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen. Fern 1927.
6. Gumbert, G. Seeland unter dem Einflusse des Verkehrsverkehres. Riga 1927.
7. Regel, F. - Regel, B. Die Größe der Europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Jena 1910.
8. Gumbert, G. Die Entwicklung des Eigenen Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Jena 1919.
9. Gumbert, G. Die Deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht. Stuttgart 1914.
10. Gumbert, G. Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt. Leipzig 1922.

## IZLIETOTĀ LITERĀTŪRA.

1. Balodis, K. Ekonomiskā politika. Rīgā 1923.
2. Balodis, K. Ievads tautsaimniecībā. Rīgā 1924.
3. Balodis, K. Latvijas saimniecība pie spējīgas un pie nespējīgas valdības. Rīgā 1928.
4. Balodis, K. un Ezeriņš, P. Kristaps Kolumbs un Amerikas atrašana. Rīgā 1930.
5. Bandrevičs, A. Latviešu kugniecības stāvoklis bēgļu laikmetā. Rīgā 1918.
6. Bandrevičs, A. Mūsu senču zvejnieku darbi uz jūras Indriķa kronikā un tautas dziesmās. "Zvejnieka Vēstneša pieli - kums. Rīgā 1926.
7. Bandrevičs, A. Jūrniecības rakstu krājums I-IV. Baltijas jūrnieku kalendara pielikums, 1888.
8. Birkerts, A. Krišjānis Valdemārs un viņa centieni. Rīgā 1925.
9. Bogolubov, N. - Боголюбов, Н. История корабля, т. I. и II. Москва 1879.
10. Commentz, C. Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik. Charlottenburg 1912.
11. Commentz, C. Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen. 1927.
12. Eckert, W. Kurland unter dem Einfluss des Merkantilismus. Riga 1927.
13. Fogel, V.- Vogel, W. Die Grösse der Europäischen Handelsflotten im 15., 16. und 17. Jahrhundert. Jena 1915.
14. Gernet, B. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehrs im Laufe der letzten 50 Jahre bis zum Ausbruche des Weltkrieges. Jena 1919.
15. Grotewold, Chr. Die Deutsche Schifffahrt in Wirtschaft und Recht. Stuttgart 1914.
16. Haarmann, H. J. Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschifffahrt. Leipzig 1908.

17. Hagedorn, B. Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1914.
18. Helander, S. Die internationale Schifffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung. Jena 1928.
19. Keiler, H. Amerikanische Schifffahrtspolitik. In.-Diss. Kiel 1913.
20. Kolen, A. - Колэн, А. Торговое судоходство в XIX. веке. Москва 1904.
21. Kreicbergs, J. Ko devis latvju tautai Valdemārs? Rīgā 1925.
22. Krodznieks, J. Iz Baltijas vēstures. Rīgā 1913.
23. Laas, W. Die Segelschifffahrt der Neuzeit. Berlin 1909.
24. List, F. Das nationale System der Politischen Oekonomie. Jena 1922.
25. Ludwigelster, D. u. a. Handwörterbuch der Staatswissen - schaften. VII. Band. Jena 1926.
26. Melnalksnis, A. Latvju dēli vikingu gaitās. Rīgā 1930.
27. Michailovskij, G. - Михайловский, Г.В. Морской транс - порт, 1929.
28. Mulach, G. A. Die Schifffahrt im Wandel der Zeiten. 4.Auf - lage. Stuttgart.
29. Murken, E. Die Grundlagen der Seeschifffahrt. Berlin 1904.
30. Neudeck, G., Schulz, B. und Dr. Blochman, R. u. a. Der mo - derne Schiffbau. Leipzig und Berlin 1912.
31. Ozoliņš, N. Latvju tauta. XIII.grāmata, I.burtnīca: Bal - tijas kugniecība. Jelgavā 1894.
32. Skujenieks, M. Latvija - zeme un iedzīvotāji. Rīgā 1927.
33. Scholz, W. Die Stellung der Segelschifffahrt zur Weltwirt - schaft und Technik. Jena 1910.
34. Švabe, A. Latvijas kultūras vēsture, II.daļa. Rīgā 1922.
35. Thiess, K. Deutsche Schifffahrt und Schifffahrtspolitik der Gegenwart. Leipzig 1907.
36. Valdemārs, K. - Вальдемар, X. Как обезпечить будущ - ность нашего морского дела. Москва 1870.

37. Valdemārs, K.- Woldemar, C. Aufruf zu praktischer Tätigkeit zur Hebung unseres Seewesens, namentlich im Baltischen Meere. Moskau 1868.
38. Vinogradovs, V.- Виноградов, В. Торгово-мореходное образование в России. С. Петербург 1912.
39. Vinogradovs, V.- Виноградов, В. Современное положение мореходного образования в империи. С. Петербург 1908.
40. Vetjen, H.- Wätjen, H. Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt nach dem Weltkriege, Leipzig 1926.
41. Zandbergs, A. Atmiņas par Krišjāni Valdemāru. Rīgā 1928.
42. Статистические данные о судоводителях и судовых механиках на мореходных судах русского Торгового флота к 1.января 1915.г. Изд. Отдела Торгового мореплавания.
43. Latvju daiņas.
44. Latvijas desmit gados. Jubilejas komisijas izdevums. Rīgā 1928.
45. Der Rigasche Börsen-Comite in den Jahren 1816 bis 1866.
46. Rīgas tirdzniecības arhīvs. 1866.- 1915.
47. Rīgas biržas komitejas dažādi npublicēti dati.
48. Latvijas biržas komiteju pēckara darbības pārskati.
49. Lloyd's Register of Shipping, 1926.-1930.
50. Latvijas jūras tirdzniecības kugu saraksti 1921.-1930.
51. Kugniecības gada grāmata. Rīgā 1926.-1929.
52. Latvijas ostas, F. m. Jūrniecības departamenta 1930.g. izdevums.
53. Dažādi ārvalstu ostu apraksti.
54. Baltijas jūrnieku kalendars, 1889.- 1910.
55. Schiffahrt-Jahrbuch. Hamburg 1928, 1929.
56. Pirmais Latvijas jūrnieku kongress 27.un 28.februārī 1926.g. Rīgā 1926.
57. Latvijas jūrnieku kongresu dažādi npublicēti dati.

58. Latvijas likumi un uz kugniecību attiecošies rīkojumi.
59. Latvijas un agr. Krievijas jūrskolu un kugu mēchaniku mācību programmas.
60. The regulations of hours of work on board ship, Geneva 1929.
61. The minimum requirement of professional capacity in the case of captains, navigating and engineer officers in charge of watches on board merchant ships. Geneva 1929.
62. Förderung der Wohlfahrt der Schiffsleute in den Häfen, Genf 1929.
63. Žurnāls "Ekonomists". Rīgā 1920.- 1930.
64. Žurnāls "Jūrnieks". Rīgā 1929.-1930.
65. "Balss" tirdzniecības un kugniecības pielikums, 1897.-1905.
66. Mitteilungsblatt der I.T.F. Amsterdam 1927.-1929.
67. Žurnāli: "Schiffbau", "Hansa", "Wirtschaftsdienst", "Fairplay", "Shipbuilder", "Scandinavian Shipping Gazette", "The Motor Ship", par beidzamiem četriem gadiem.
68. Jūrniecības departamenta uz kugniecību attiecošies materiāli un nepublicēti dati.



## P I E L I K U M I .

## I.

Rīgas ostas preču apgrozība /neieskaitot tranzītu/ <sup>x/</sup>

Gadi	Preču vērtība tūkstošos latu			T o n n ā s		
	Imports	Eksports	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1906.	291.125	427.165	718.290	862.976	1.399.349	2.262.325
1907.	277.363	359.872	637.235	954.048	1.347.321	2.301.369
1908.	292.584	345.406	637.990	1.097.950	1.373.558	2.471.508
1909.	274.971	458.620	733.591	1.109.705	1.932.661	3.042.366
1910.	385.249	512.028	897.277	1.193.925	2.279.658	3.473.583
1911.	393.259	498.805	892.064	1.276.006	2.096.530	3.372.536
1912.	389.477	600.315	989.792	1.538.634	2.047.188	3.585.822
1913.	492.613	600.404	1.093.017	2.034.642	1.998.682	4.033.324
1918.	-	-	-	72.302	20.512	92.814
1919.	-	-	-	31.564	15.409	46.973
1920.	-	-	-	98.432	99.693	198.125
1921.	46.005	21.964	67.969	104.968	142.938	247.906
1922.	69.110	61.832	130.942	228.306	298.512	526.818
1923.	134.436	115.794	250.230	348.524	553.668	902.192
1924.	153.268	115.204	268.472	600.324	461.500	1.061.824
1925.	196.690	130.837	327.527	716.071	344.668	1.060.739
1926.	173.675	142.727	316.402	636.192	332.864	969.056
1927.	165.046	164.910	329.956	695.848	573.620	1.369.469
1928.	220.896	183.139	404.035	899.698	863.153	1.762.851

Pie pēckara gadu kopējās ostas preču apgrozības jāpieskaita klāt tranzīts, kas 1928.g. bija sekošs: ievests caur Rīgu 75.302 tonnas, izvests caur Rīgu 377.005 tonnas. Tranzīta kopsumma 452.307 tonnas.

Galvenās pāravadājamās preces, aprēķinot procentos no preču svara, 1928.g. bija: i m p o r t s: akmeņogles 37,3%, labība un milti 15,7%, kokss 4,9%, cukurs 3,5%, nafta un naftas produkti 3,4%, superfosfāts 3,1%, dzelzs 2,5%, tomasmilti 2,4%, sāls 2,0%, siļķes 1,8%; e k s p o r t s: koku materiāli 85,0%, gipss 3,3%, sviests 1,5%, lini 1,4%, papīrs un kartons 1,2%, ķieģeļi 1,1%, linsēklas 0,8%, celuloza 0,7%, gaļa visāda 0,2%.

<sup>x/</sup> Latvijas ostas, F.m.Jurniecības departamenta 1930.g. izdev., 5.lp.

## II.

Liepājas ostas preču apgrozība /neieskaitot tranzītu/: x/

Gadi	Preču vērtība tūkstošos latu			T o n n ā s		
	Imports	Eksports	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1906.	-	-	-	356.998	506.288	863.286
1907.	-	-	-	320.717	382.952	703.669
1908.	-	-	-	346.697	429.754	776.451
1909.	-	-	-	342.497	726.439	1.068.936
1910.	-	-	-	370.742	756.472	1.127.214
1911.	85.207	164.061	249.268	432.999	775.435	1.208.432
1912.	85.895	192.463	278.358	504.322	706.268	1.210.590
1913.	89.606	129.885	219.491	782.252	537.676	1.319.928
1919.	-	-	-	17.039	16.725	33.764
1920.	-	-	-	40.990	55.881	96.871
1921.	20.414	2.964	23.378	55.136	31.302	86.438
1922.	15.727	13.077	28.804	117.475	115.570	233.045
1923.	22.874	16.938	39.812	143.491	146.608	290.099
1924.	28.782	17.247	46.029	182.015	101.835	283.850
1925.	25.381	14.990	40.371	137.565	71.537	209.102
1926.	23.546	12.920	36.466	134.385	57.136	191.521
1927.	23.021	18.120	41.141	148.113	96.842	244.955
1928.	26.347	18.407	44.754	182.887	107.293	290.180

Galvenās pārvadājamās preces, aprēķinot procentos no preču svara, 1928.g. bija: i m p o r t s : akmeņogles 47,7%, labība 9,9%, dzelzs 8,3%, mākslīgie mēsli 4,5%, cements 3,8%, sēklas 3,5%, silķes 3,4%, cukurs 3,0%, sāls 2,7%, kokss 1,7%, koku koks 1,3%, petroleja 1,1%, ķieģeļi, ugunsdrošie 0,8%, kaļķakmeņi 0,7%, kopra 0,6%; e k s p o r t s /kopā ar tranzītu/: koku materiāli 76,7%, dzelzs un tērauda stiepuļes 4,4%, ķieģeļi 3,2%, labība 3,0%, linoleums 2,1%, sērkociņu stiebrīņi 1,9%, dzelzs, neizstrādāta 1,1%.

x/ Latvijas ostas, F.m.Jūrniecības departamenta 1930.g.izdevums, 15.lp.

III.

Ventspils ostas preču apgrozība /neieskaitot tranzītu/<sup>x/</sup>

Gadi	Preču vērtība tūkstošos latu			T o n n ā s		
	Imports	Eksports	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1906.	16.935	51.394	68.329	56.198	242.207	298.405
1907.	24.157	89.531	113.688	52.924	339.027	391.951
1908.	42.013	85.640	127.653	55.051	366.597	421.648
1909.	69.729	135.437	205.166	90.071	577.397	667.468
1910.	37.614	186.601	224.215	79.348	705.825	785.173
1911.	65.132	219.404	284.536	94.597	614.481	709.078
1912.	75.040	252.986	328.026	-	-	-
1913.	50.145	199.264	249.409	-	-	-
1918.-20. kopā	-	-	-	-	10.700	10.700
1921.	-	-	-	278	19.240	19.518
1922.	1.334	14.232	15.566	6.361	104.320	110.681
1923.	3.087	12.515	15.602	7.990	135.823	143.813
1924.	5.472	21.118	26.590	18.825	157.655	176.480
1925.	623	12.117	12.740	6.213	130.945	137.158
1926.	4.051	8.348	12.399	7.707	100.131	107.838
1927.	1.379	15.485	16.864	11.986	194.934	206.920
1928.	926	16.183	17.109	9.617	212.495	222.112

Ventspils ostas pēckara gadu preču apgrozībai jāpieskaita tranzīts, kurš 1928.gadā bija: ievests caur Ventspils ostu 13.932 tonnas, izvests caur Ventspils ostu - 4.734 tonnas. Tranzīta kopsumma 18.666 tonnas.

Ainažu ostas preču apgrozība:<sup>xx/</sup>

Gadi	Preču vērtība tūkstošos latu			T o n n ā s		
	Imports	Eksports	Kopā	Imports	Eksports	Kopā
1924.	66	203	269	573	2.443	3.016
1925.	206	476	682	8.075	4.213	12.288
1926.	233	128	361	7.877	1.143	9.020
1927.	281	1.099	1.380	9.898	16.891	26.789
1928.	551	1.650	2.201	8.857	28.520	37.377

Ainažu ostā 1928.g. ievestas un no tās izvestas sekošās preces, aprēķinot % no preču svara: i m p o r t s : akmeņogles 95,9% un kaolins 4,1%; e k s p o r t s : kokmateriāli 100%.

<sup>x/</sup> Latvijas ostas, F.m.Jūrniecības departamenta 1930.g. izdevums, 22.lp.

<sup>xx/</sup> Tas pats, 27.lp.

## IV.

Kugu kustība Latvijas ostās.<sup>x/</sup>

## Ienākuši kugi.

Gadi	O s t a s			
	Rīga		Liepāja	
	Kugu skaits	Netto reg. tonnas	Kugu skaits	Netto reg. tonnas
<b>Vidējais</b>				
1871.-1875.	2.743	750.764	461	75.372
1876.-1880.	3.030	1.033.571	1.291	241.148
1881.-1885.	2.391	902.216	1.652	440.307
1886.-1890.	2.240	977.708	1.775	568.607
1891.-1895.	1.812	964.742	1.988	618.828
1896.-1900.	1.896	1.141.589	2.010	626.389
1903.	2.021	1.237.112	1.675	576.989
1908.	2.185	1.438.857	1.442	744.027
1913.	2.923	2.070.059	1.738	1.070.589
1919.	173	63.604	386	213.695
1920.	751	210.301	805	233.232
1921.	1.049	341.902	845	405.114
1922.	1.382	548.249	885	479.338
1923.	1.823	740.852	981	452.682
1924.	2.217	854.474	920	367.022
1925.	2.379	912.751	972	326.954
1926.	2.377	889.470	807	298.197
1927.	2.514	1.149.637	835	337.433
1928.	2.695	1.332.271	930	388.738
1929.	2.316	1.192.489	850	365.193
		<u>Ventspils</u>		<u>Ainaži</u>
1909.	1.312	617.240	-	-
1911.	1.215	703.499	-	-
1919.	234	65.464	-	-
1920.	123	36.268	-	-
1921.	210	37.834	-	-
1922.	534	254.422	77	11.506
1923.	653	233.989	120	14.608
1924.	678	261.756	122	11.500
1925.	610	184.296	156	19.681
1926.	530	204.906	143	19.261
1927.	552	241.380	140	32.895
1928.	576	253.635	134	40.318
1929.	568	277.600	107	37.508

x/ Latvijas ostas, F.m. Jūrniecības departamenta 1930.g. izdevums, 5., 6., 16., 23. un 27. lp.

## Kārtējas tvaikoņu satiksmes līnijas no Latvijas ostām uz ārzemēm 1929.g.

Starp kādām ostām satiksme uzturēta.	Kādos starpbrīžos uzturēta satiksme.	Tvaikoņa vārds.	Netto tonnāža.	Kravas spēja D,W,tn.	Kuga tautība	Preču-pasažieru vai preču kugis	Cik kugis uzņem pa sažieņu	Saldētavas tilpība kb.pēd.
Rīga-Dancīga-Londona-Tallinna-Rīga	Katru trešdienu no Rīgas	Baltannic	1.033	1.990	angļu	preču-pasaž.	174	27.900
		Baltrader	1.014	2.350	"	"	-	30.573
		Baltabor	788	1.395	"	"	44	26.500
Rīga-Londona - Hulle - Rīga	Katru sestdienu no Rīgas	Zero	704	1.250	"	"	12	40.000
		Dago	1.057	2.600	"	"	12	50.250
		Mourino	1.256	3.000	"	"	12	50.350
Liepāja-Klaipēda-Londona-Klaipēda-Liepāja	Katru ceturtdienu no Liepājas	Baltonia	2.390	4.770	"	"	554	28.500
		Baltara	1.387	1.250	"	"	442	18.000
Rīga - Hamburga - Rīga	Katru ceturtdienu un sestdienu no Rīgas	Niobe	363	850	vācu	preču	3	-
		Victoria	364	850	"	"	3	-
		Minos	398	850	"	"	3	12.000
		Uranus	402	850	"	"	3	12.000
Rīga - Hamburga - Rīga	Katru sestdienu no Rīgas (no 24.VIII)	Erna	491		"	"		
		Norderney	547		"	"		
Rīga - Stettine - Rīga	Katru sestdienu no Rīgas (no 3.VII.-31.XII.arī katru otrdienu)	Ostsee	495	900	"	preču-pasaž.	32	20.000
		Regina	781	1.100	"	"	85	20.000
		Nordland	1.072	1.350	"	"	130	36.000
Rīga - Libeka - Rīga	Katru piektdienu no Rīgas	Sanct Lorenz	343	1.050	"	preču		
		Sanct Jurgen	343	1.050	"	"		
Rīga - Kopenhagena - Rīga	Katru sestdienu no Rīgas	Nidaros	601	900	dāņu	preču-pasaž.	46	15.000
Liepāja - Kopenhagena - Liepāja	Katru sestdienu no Liepājas	Douro	485	900	"	preču	5	
Rīga - Hamburga - Rīga	Katru ceturtdien no Rīgas (no 17.I.- 28.III)	Jamal	609	856	krievu	preču-pasaž.	60	23.844
		Gercen	804	1.140	"	"	13	40.290
Rīga - Hulle - Londona - Rīga	Ik 4-5 dienas no Rīgas (no 19.I.- 31.III.)	Sovet	1.588	2.500	"	"	30	51.250
		Jušar	785	1.070	"	"	60	31.205
		Rošal	852	1.520	"	"	13	47.103
Rīga - Havre - Rīga	No 3.I.ik 3 nedēļas no Rīgas No 7.VII.ik 10 dienas no Rīgas	Virginie	3.462	5.330	franču	"	542	
Rīga - Stokholma - Rīga	No 3.VII.-25.XII.katru trešd.	Njord	489		zviedru	"		
Rīga-Arensburga-Helsingforsa-Pērnava-Rīga	Ik pirmdienas no Rīgas (no 3.VI.-25.XI.)	Wasa	340	400	igauņu	"	103	
Rīga - Rotterdama - Rīga	No 12.I.ik 2 nedēļas no Rīgas	Alblasserdam	803	2.000	holandiešu	preču		
		Kralingen	798	2.000				