

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
VĒSTURES UN FILOZOFIJAS FAKULTĀTE
VĒSTURES UN ARHEOLOĢIJAS NODAĻA

Vēstures maģistra studiju programmas

2. kursa students

Dāvis Beitlers

Stud. apl. Nr.db12079

Latviešu jūrniecība trimdā (1944–1987): kuģi, jūrnieki, organizācijas

MAĢISTRA DARBS

Darba zinātniskais vadītājs

Dr. hist. docents

Jānis Ķeruss

Rīga 2017

Saturs

Anotācija	3
Annotation.....	4
Ievads	5
AVOTU UN LITERATŪRAS APSKATS.....	9
1. LATVIEŠU TRIMDAS JŪRNICĪBAS FENOMENA FONŠ UN PRIEKŠVĒSTURE	24
1.1. Latvijas Republikas flotes liktenis Otrā pasaules kara gados – trimdas jūrniecības fenomena cēlonis un sākumpunkts	24
1.1.1. <i>Latvijas jūrniecības nozares sašķelšana. Kuģi un jūrnieki okupācijas varu dienestā</i> 25	
1.1.2. <i>Latvijas jūrniecības nozares fiziskais sarukums. Kuģu un jūrnieku bojāeja</i>	29
1.2. Latviešu trimda un tās konteksts.....	31
2. LATVIJAS KUĢI.....	34
2.1. Rietumvalstu rīcība ar Latvijas kuģiem	35
2.1.1. <i>ASV valsts nostāja un Latvijas kuģu saglabāšana</i>	35
2.1.2. <i>Latvijas kuģi Eiropas valstīs</i>	65
2.2. Kuģi Latvijas pavalstnieku īpašumā	77
2.2.1. <i>Kompensācijas par kuģīpašumiem</i>	78
2.2.2. <i>Latvijas pavalstnieku kuģi un rēderejas trimdā</i>	86
3. LATVIEŠU JŪRNICĪBAS UN VIŅU VEIDOTĀS ORGANIZATORISKĀS STRUKTŪRAS. 99	
3.1. Jūrniecības nozares darbinieki	99
3.1.1. <i>Jūrnieku nonākšana trimdā: veids, cēloņi, motīvi</i>	99
3.1.2. <i>Jūrnieku tālākās gaitas</i>	112
3.2. Latviešu jūrnieku izglītība un sabiedriskā darbība trimdā.....	152
3.2.1. <i>Jūrnieku izglītība trimdā</i>	152
3.2.2. <i>Latviešu jūrnieku kopienas pašapziņas kopšana un sabiedriskā darbība trimdā</i>	157
SECINĀJUMI.....	168
AVOTI UN LITERATŪRA	171
Pielikums (Nr. 1) 2. nodaļai “Latvijas kuģi“	185
Pielikums (Nr. 2) 3. nodaļai “Latviešu jūrnieki un viņu veidotās organizatoriskās struktūras“ .	187

Anotācija

Maģistra darbs ir pirmais mēģinājums Latvijas vēstures literatūrā (vismaz autora apzinātajā tās daļā) aplūkot tādu Latvijas un latviešu nācijas vēstures fenomenu kā latviešu jūrniecība trimdā, kas ietver kādreizējo Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģu, kā arī latviešu izcelsmes jūrnieku un jūrniecības darbinieku gaitas Rietumvalstīs pēc Otrā pasaules kara un daļēji arī tā laikā. Latvijas historiogrāfiskā tradīcija pazīst gan Latvijas jūrniecības vēsturi 20. gadsimta vidū–otrajā pusē kā okupētās Latvijas saimniecības vēstures sektoru, gan latviešu trimdas vēstures pētījumus ar kultūrantropoloģisku ievirzi, tomēr ne reizi nav mēģināts, pirmkārt, sakausēt šos tematus un, otrkārt, runāt par to, ka starpkaru Latvijas jūrniecības nozare pēc brīvvalsts sabrukuma turpinājās ne tikai padomju, vācu un vēlāk atkal padomju varas okupētajā Latvijā, bet paralēli arī Rietumvalstīs, saglabājot idejisku, politisku un juridisku saikni ar Latvijas Republiku.

Atslēgas jēdzieni: Latvijas (latviešu) jūrniecība (kuģi, jūrnieki, jūrniecības organizācijas un struktūras), latviešu trimda, Latvijas Republikas pārstāvniecības Rietumvalstīs, ārzemnieks Rietumvalstu tautsaimniecībā un politiskajā telpā.

Annotation

The study has been carried about a previously undiscussed subject in Latvian historiography (so far been able to identify) – Latvian maritime in exile – one of phenomena of Latvian and Latvian nation's history. It includes aspects related Latvian Republic merchant navy ships and seamens that during the Second World War or after it arrived and remained in the West. Until now Latvian historiography included researches in maritime history as part of the occupied Latvian economical history, also studies in the history of Latvian exile, but not attempt to connect these topics and show that also after Latvian occupation at least part of the Latvian Republic maritime industry continued to exist not only in the occupied Latvia, but also abroad (in the West) and maintaining links with the statehood of the independent Latvian state.

Keywords: Latvian maritime (ships, seamen (sailors), maritime organizations and structures), Latvian exile, Latvian diplomatic missions abroad (in the West), foreigner (alien) in the Western economic and political space.

Ievads

Pazīstamie saukļi “Latvija – jūras valsts” un “latvieši – jūrasbraucēju nācija” nebūt nav tāli no patiesības. Kuģinieki un viņu veikums ierakstījis spožas un saistošas lappuses Latvijas vēsturē; vēl vairāk – Latvijas un latviešu jūrnieki (zināmā mērā jau kopš Kurzemes hercogistes laikiem) atstājuši paliekamas pēdas Baltijas jūras reģiona un vēlāk arī visas pasaules jūrniecības vēstures kopainā: Latvijas teritorijas ostas jau izsenis bijušas nozīmīgs ūdens tranzīttirdzniecības punkts visā apvidū, sava veida tilts starp Austrumiem un Rietumiem, starptautiski pazīstamu kuģinieku sarakstos atradīsim ne vienu vien latviskas cilmes uzvārdu. Savrupa un izcila vieta latviešu jūrniecības vēsturē ierādāma tādai specifiskai sfērai kā latviešu jūrniecība Rietumos Otrā pasaules kara gadu Latvijas okupācijas un Aukstā kara laikā, ko, runājot par “brīvajā pasaulē” izkaisītajiem latviešiem, devējam par trimdas periodu un trimdas apstākļiem. Tātad darba uzmanības centrā stādīta viena no starpkaru Latvijas saimniecības un vispārējās dzīves sfērām, kas Otrā pasaules kara gados nonāca Rietumos – galvenokārt Sabiedroto valstīs –, un kaut kādā mērā turpināja pastāvēt paralēli Padomju Savienībā un tās okupētajā Latvijā esošajām nozares institūcijām un profesionālajai sabiedrībai, kas šai laikā viennozīmīgi zaudēja nacionālus vaibstus (gan administratīvās pakļautības, gan darbinieku vairuma etniskās piederības ziņā).

Šī darba **mērķis** – izpētīt latviešu jūrniecību trimdā Rietumos pamatā Aukstā kara laikā, iezīmējot arī šī perioda priekšvēsturi un aizsākumu Otrā pasaules kara gados.

Darba **uzdevumi**:

1. Sniegt vispārēju priekšstatu par Latvijas Republikas tirdzniecības flotes¹ sašķelšanos Padomju Latvijas un trimdas segmentos, kā arī trimdas jēdziena izpratni Latvijas un latviešu historiogrāfijā, ciktāl tas attiecināms uz darba tematiku.
2. Analizēt Latvijas kuģu nonākšanu un palikšanu Rietumvalstīs Otrā pasaules kara laikā un pēc tā, kā arī šo kuģu un to īpašnieku tālākās gaitas Rietumvalstīs,² apskatot svarīgākos procesus un tendences.³
3. Raksturot Otrā pasaules kara un pēckara periodā Rietumvalstīs nonākušo un palikušo latviešu izcelsmes jūrnieku darbību, iezīmējot tiklab tipiskākās vispārējās problēmas, kā – atsevišķos gadījumos – konkrētu personu gaitas un nozīmi.⁴

¹ Darbā nav atsevišķi aplūkots karaflotes liktenis un tuvāk iezīmēta zvejniecības nozare, fokusējoties uz tirdzniecības floti.

² Nedz kuģu, nedz jūrnieku gaitu un organizatorisko sturktūru dibināšanas apskatā, izņemot vispārīgo ievadnodaļu, šis pētījums nepievēršas latviešu (Latvijas) kuģiem un jūrniekiem okupācijas varu dienestā (arī nacistiskā Vācija uzskatāma par Rietumvalsti, lai gan latviešu nacionālajā historiogrāfijā ar trimdas jēdzienu parasti saistīta netiek).

³ Darbā tikai ieskicētas, bet nav analizētas tuvāk kuģu īpašumu un mantojumu juridiskās problēmas, jo tas ir atsevišķa pētījuma vērts temats, kas būtu veicams darbā ar juridisko vai ekonomisko zinātņu ievirzi.

Pētījuma hronoloģiju konceptuāli ierobežo 20. gadsimta vidus–otrās puses latviešu trimdas pētniecībā plaši izmantotais **hronoloģiskais ietvars** (1944–1987), kuru nosaka trimdas kopienas izveidošanās Otrā pasaules kara beigās un starptautisko politisko procesu izraisītā situācija 80. gadu nogalē, politiski idejiskais lūzumpunkts Padomju Savienībā un Latvijā 1987.–1988. gadā. Tiesa, jūrniecības nozarei un tās daļējai nokļūšanai trimdā ir sava specifika; šī trimdas daļa pamatā neizveidojās kā bēgļu gaitu sekas kara nogalē, bet gan kuģiem un jūrniekiem atstājot Latvijas ūdeņus savās darba gaitās – kuģojot, un vairums kuģu, kam vēlāk nebija lemts atgriezties, Latvijā atstāja, jau sākot ar 1940. gadu. Latviešu jūrniecības trimdas kopiena jeb latviešu trimdas jūrniecības kopiena – sauksim kā vēlamies – ir gan nacionāli, gan profesionāli definēta kopa, kurai savā ziņā grūti piemērot tīri nacionālās (etniski pilsoniskās) trimdas kopienas izpētes metodes. No otras puses, tikai ar 1944., precīzāk – 1945. gadu, varam tā īsti runāt par ilgstoša trimdas stāvokļa iestāšanos – kamēr nebija noslēdzies karš un kļuvusi pilnīgi skaidra jaunā pēckara pasaules kārtība jeb cīņas iznākums lielvalstu politiskajā arēnā, kamēr nebija vairāk vai mazāk skaidrs, ka Latvija vismaz kādu laiku paliks svešas varas jūgā, varēja runāt tikai par kaut kādu īslaicīgu pagaidu prombūtni. Karš tomēr bija “juku laiki”, kad šīs tas vismaz tīri teorētiski vēl varēja izšķirties. Arī par pirmo latviešu jūrniecības organizāciju vai kopu veidošanos ārpus Latvijas līdz ar to varam sākt runāt tikai ar 1945. gadu. Arī trimdas izpētē pieņemtais beigu gads – 1987. (vai 1988.) – trimdas jūrniecības gadījumā ir mazliet strīdīgs, tas reizē ir un nav piemērots. Nav, jo var teikt, ka tikai ar 1994. gadu, kad Latvijā, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā, nonāca Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva kolekcijas galvenā daļa, savu darbību faktiski izbeidza pēdējā aktīvā trimdas jūrniecības struktūra (kopa), ar ilgu gadu lolotā vēstures liecību krājuma nodošanu Latvijai simboliski iezīmējot zināmu noslēguma punktu vienam un sākumpunktu citam laikmetam – laikmetam, kad trimdas kopiena pamazām sāka apjaust zināmu norietu un apzināties to, ka latviskajām kultūras vērtībām jāatgriežas mājās, lai tās nekļūtu bezvērtīgs traucēklis mītnes zemēs palicējiem. 90. gadi bija arī laiks, kad ciešus kontaktus ar Latviju aktīvi sāka uzturēt arī citi trimdas jūrniecības un sabiedriskie darbinieki. Un tomēr viss, kas norisa pēc 80. gadu beigām, bija vien atskaņas no “īstā” trimdas perioda, kad domas par atgriešanos savā zemē zem sarkanbaltsarkanā karoga likās gandrīz utopiskas. Temata specifika diktē arī to, ka katrai no lielajām darba pamatnodaļām atvēlēts savs hronoloģiskais ietvars – atkarībā no tā, kādā laika nogrieznī varam runāt par to vai citu parādību (tā, piemēram, jūrnieku sabiedriskās darbības aplūkojums var sākties tikai ar 1944. gadu un beigties ne ātrāk kā 1995. gadā, savukārt kuģu un jūrnieku

⁴ Uzreiz jāpaskaidro, ka šī darba uzdevumos nebūt neietilpst visu autora rīcībā esošo ziņu apkopošana, pārstāstot atsevišķu jūrniecības darbinieku likteni un profesionālās gaitas vai minot ikkatru no daudzajiem vēstures avotos sastaptajiem trimdas jūrnieku uzvārdiem. Galvenā uzmanība veltīta plašāku procesu un parādību analīzei.

nonākšana trimdas apstākļos aplūkojama, sākot jau ar 1940. gadu, kad, kā jau pieminēts, Latviju atstāja trimdā palikušie kuģi un kuģinieki).

Pētījuma struktūras pamatā likts tematiskais materiāla izklāsta princips, bet nodaļu ietvaros – arī hronoloģiskais princips. No pētnieciskajām metodēm dominē struktūru–sistēmu metode, ko papildina vēsturiski ģenētiskās metodes lietojums, kas ļauj izvairīties no teorētisku konstrukciju pārsvara.

Latviešu jūrniecība trimdā kā vienots Latvijas un latviešu tautas vēstures fenomens šajā pētījumā, šķiet, aplūkots pirmoreiz Latvijas un latviešu historiogrāfijā (nav ziņu par pretējo). Protams, Latvijas historiogrāfiskā tradīcija pazīst gan Latvijas jūrniecības vēsturi 20. gadsimta vidū–otrajā pusē (tiesa, kā okupētās Latvijas saimniecības vēstures sektoru), gan latviešu trimdas vēstures pētījumus ar kultūrantropoloģisku ievirzi, tomēr ne reizi nav mēģināts, pirmkārt, sakausēt šos tematus un, otrkārt, runāt par to, ka starpkaru Latvijas jūrniecības nozare pēc brīvvalsts sabrukuma turpinājās ne tikai padomju, vācu un vēlāk atkal padomju varas okupētajā Latvijā, bet paralēli arī Rietumvalstīs, saglabājot idejisku, politisku un juridisku saikni ar Latvijas Republiku. Latvijas historiogrāfiskajā panorāmā trimdas jūrniecības tematiskās šķautnes ir absolūti izkaisītas, epizodiskas un fragmentāras – kādā pētījumā pieminēti Rietumvalstīs nonākušie Latvijas kuģi, citā – kāds no latviešu jūrniecības sabiedriskajiem darbiniekiem.

Šādu historiogrāfisko stāvokli, šķiet, nav radījusi tikai un vienīgi tēmas specifika un tās izraisītais pētnieku jeb interesantu trūkums; uzlūkojot tematu konceptuāli, nevilcinoties rodas vairāki strīdīgi un samezgloti jautājumi, kas iesēj zināmas šaubas, vai maz iespējams runāt par tādu parādību kā latviešu jūrniecība trimdā, tātad ārpus Latvijas? Katram, kurš kaut virspusēji uzlūko šajā pētījumā skarto apakštematu loku, kļūst skaidrs – kamēr igauņi emigrācijā varēja gan izveidot savu tirdzniecība floti (līdzīgi kā citas valstis – emigrācijas valdības), gan jūrnieku arodbiedrību (kādēļ viņu gadījumā patiešām varētu runāt par trimdā pastāvošu nacionālas tautsaimniecības nozares atzaru), tikmēr latviešu kuģtīpašniekiem Rietumos pēc Otrā pasaules kara piederēja vien daži kuģi, no kuriem vairums peldēja ar svešu valstu karogiem, arī jūrnieki bija ārkārtīgi izkaisīti un reti mēdza vienoties kopīgās organizācijās. Pirmais un galvenais jautājums, kas no tā izriet, – vai ar pilnu pārliecību varam runāt par to, ka latviešu un starpkaru Latvijas jūrniecības daļa kā nozarisks veselums saglabājās arī klaida apstākļos? Otrs – cik lielā mērā šī temata ietvaros iespējams lietot jēdzienu “trimda”, un, ja ir iespējams, tad cik droši, cik pārliecinoši, cik lielā mērā?

Apstiprinošai atbildei uz pirmo jautājumu varētu kalpot vairāki argumenti; pirmkārt, lielākā daļa latviešu jūrnieku tomēr turpināja sevi apzināt kā latviešus, Latvijai piederīgus un Latvijas (latviešu) jūrniecības tradīciju tālāknēsējus, tālākkopējus, tādējādi vismaz idejiski

saugot vienā kopībā, ar to pārliecinoši identificējoties, neraugoties uz profesionālo iekļaušanos attiecīgās mītnes zemes jūrniecības nozarē; otrkārt, neapšaubāmi nacionāli orientēta bija trimdas jūrnieku sabiedriskā darbība, biedrošanās, institūciju veidošana; treškārt, nav nekāda pamata apšaubīt, ka, teiksim, F. Grauda mantinieku rēderejas darbība vai līdz 1948. gadam ar Latvijas karogu peldošie kuģi turpinātu neatkarīgās Latvijas un latviskās jūrniecības tradīcijas, ka līdz 1968. gadam dažādu Rietumvalstu flotēs ekspluatētie bijušie Latvijas kuģi tomēr ir neatšķeļama daļa no Latvijas kuģniecības vēsturiskā mantojuma; ceturtkārt, politisku, juridisku un simbolisku saikni ar Latvijas Republiku nenoliedzami saglabāja tie daudzie jūrniecības darbinieki, kas uzturēja sakarus ar Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām trimdā, par šādu saikni ļauj runāt Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvju un pārstāvniecību centieni saglabāt Latvijas kuģus Rietumos palikušo Latvijas Republikas pavalstnieku īpašumā, cenšoties saglabāt kuģu mastos sarkanbaltsarkano karogu.

Jau lielāku piepūli varētu prasīt atbildes meklējumi uz otro jautājumu. Attiecībā uz organizācijām, institūcijām un sabiedrisko darbību, kas, kā jau minēts, pārsvarā bija nacionāli orientēta, it kā jautājumu nebūtu – jā, uz šo jomu jēdzienu “trimda” (“latviešu trimda”) varam attiecināt. Arī latviskas cilmes jūrniekus principā varam pieskaitīt latviešu trimdas kopienai, lai arī jēdzienu “trimda” Latvijas vēstures pētnieciskajās tradīcijās pieņemts traktēt galvenokārt tikai kā intelektuālu un kulturālu kopienu, kuras locekļus nevieno nekāda profesionālā sfēra, kā tas ir šai gadījumā. Tomēr profesionālā vienotība jau neizslēdz arī nacionālās piederības apziņu, pašidentificēšanos ar latviešu nāciju, neizslēdz minēto latviskās jūrniecības tradīciju kopšanas apziņu, kas bija raksturīga kaut vai tādiem redzamiem latviešu trimdiniekiem jūrniekiem kā pieminētais tālbraucējs kapteinis I. Balodis vai samērā daudzie latviešu jūrniecības vēstures pētnieki trimdā. Jau krietni pretrunīgāks (pat neveikls) rādās socioloģiskā un kultūrantropoloģiskā jēdziena “trimda” attiecinājums uz tādu caurcaurēm saimniecisku un tehnisku kategoriju kā kuģis – nedzīvu un nepersonificējamu priekšmetu, kam laikam gan nebūs savas apziņas un pašapziņas (ja nu vienīgi tā saimniekiem vai stūrētājiem). Vai varētu sacīt, ka kuģi devušies trimdā? Ja tomēr atgriežamies pie šā vārda jēdzieniskās sākotnes un cenšamies noskaidrot, kas vispār ir “trimda”, nonākam pie vispārīga, kuģu kontekstā pat varbūt mazliet triviāla, bet nepārprotama skaidrojuma, ka trimda pēc būtības ir svešums, proti, atrašanās prom no savas “dabiskā kārtā” apdzīvotās zemes/valsts/teritorijas. Šāds stāvoklis nenoliedzami skāra arī bijušos Latvijas kuģus – pašsaprotamu daļu no Latvijas/latviešu profesionālās jūrniecības nozares “brīvajā pasaulē”, kas, pat neraugoties uz veiksmīgo ieplūsmi Rietumvalstu ekonomiskajā un sabiedriskajā dzīvē, vismaz zināmā mērā saglabāja savus nacionālos vaibstus daudzās izpausmes sfērās, lai arī brīžiem šie vaibsti bija pagrūti samanāmi.

AVOTU UN LITERATŪRAS APSKATS⁵

Pētījuma temats nenoliedzami ir specifisks; galvenokārt tādēļ, ka vēl ne reizi latviešu un Latvijas historiogrāfijā, vismaz ne autora redzeslokā nonākušajā tās daļā, kā jau pieminēts, nav vienā konceptuālā veselumā saistītas divas šī darba pamatā liktās komponentes – no vienas puses, latviešu trimda kā fenomens un, no otras puses, pēc 1940. gada otrpus “dzelzs priekškarām” palikusī latviešu un Latvijas jūrniecības daļa. Otrkārt, par sava veida specifiku Latvijas vēstures zinātnē uzskatāms paša jūrniecības temata zinātniska izpēte, kas vēl aizvien diemžēl ir ārkārtīgi reta parādība ar izņēmuma raksturu. No temata specifikas un vēl citiem blakus faktoriem izriet arī avotu bāzes un literatūras specifika.

1. Avoti

1.1. Nepublicētie avoti – muzeju un arhīvu materiāli

Galvenās avotu bāzes **problēmas** saistāmas ar to, ka temats jau tīri definitīvi diktē to, ka daudzi tā izpētes avoti, visticamāk, ir un vienmēr būs meklējami ārpus Latvijas, atšķirībā no latviešu trimdas sabiedrisko un kultūras centienu dokumentējuma būdami attiecīgo valstu tautsaimnieciskās un politiskās vēstures neatņemama sastāvdaļa. Diemžēl šos avotus šī pētījuma izstrādē nav bijis iespējams izmantot gana plaši.⁶

Pirmkārt, tie ir jūrniecības darbinieku mītneszemju un kuģu piederības valstu arhīvi, kuros rodamas ziņas par latviešu jūrnieku, jūrniecības sabiedrisko darbinieku un kuģīpašnieku saziņu un sadarbību ar vietējām varas iestādēm (ieskaitot latviešu darbu uz svešzemju kuģiem un vietējās kuģniecības aģentūrās, citu valstu rīcībā nonākušo Latvijas kuģu ekspluatāciju un tiesisko statusu u. tml.), jo, dziļi ieplūstot un pat zināmā veidā asimilējoties pasaules tautsaimnieciskajā un politiskajā telpā, šie darbinieki un ar viņiem saistītie ūdens transporta līdzekļi – kuģi – zaudēja tiešu saikni ne tikai ar trimdā esošajiem Latvijas diplomātiskajām un konsulārajām struktūrām, bet arī ar latviešu trimdas sabiedriskajām kustībām un organizācijām, kuru arhīvi vismaz daļēji varētu būt pieejami Latvijā;⁷ bez ārzemēs aizvien esošajiem arhīviem ārkārtīgi grūti, piemēram, aplēst kaut aptuvenu trimdā devušos, palikušo un darbojušos latviešu cilmes (un bijušo Latvijas) jūrnieku skaitu un sastāvu, lai gan šai ziņā teorētiski iespējami ārkārtīgi interesanti pētījumi, kas saistītos gan ar personālijām, gan personu kopuma socioloģisko analīzi. Šī avotu bāzes specifikas šķautne mudina uzdot arī konceptuālo jautājumu, vai šādu

⁵ Šajā apskatā aplūkoti galvenokārt svarīgākie un raksturīgākie avotu un literatūras piemēri.

⁶ Tiesa, pastarpinātā veidā (caur literatūru) darba izstrādē tomēr ir izmantotas ziņas no Hūvera institūta arhīva ASV (sk. pamattekstā).

⁷ Kā zināms, šodien Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts arhīvs (turpmāk – LVA) glabā daudzu trimdas sabiedrisko darbinieku un organizāciju fondus.

latviešu jūrnieku un kuģu kopumu vispār iespējams saistīt ar latviešu jūrniecību? Tomēr jāsaprot, ka viens un tas pats jūrnieks vai kuģīpašnieks savā darbībā vienus aspektus varēja risināt mītneszemes struktūrās, citkārt vēršoties pie saviem tautiešiem vai valstspiederīgajiem. Un kurš būs tiesīgs izsvērt, cik lielā mērā katrs jūrniecības darbinieks vai kuģis ir vai nav uzskatāms par Latvijai un tās kultūrtelpai piederīgu.

Otra būtiskā trimdā palikušo avotu kopa ir jūrniecības darbinieku privātarhīvi. Sākot ar Trešās atmodas laiku, kad izveidojās cieši kontakti starp trimdu un pētniekiem un kultūras mantojuma glabātājiem Latvijā, mūsu valsti, protams, sasniegusi virkne trimdas privātarhīvu, kas izvietojušies dažnedažādās kultūras mantojuma saglabātājās institūcijās.⁸ Jūrnieku arhīvi pamatā atceļoja uz Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja (turpmāk – RVKM) Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu (turpmāk – LKVN), kuras vadītāja Ilze Bernsone prata atrast ciešu kontaktu ar vairākiem trimdas jūrniecības darbiniekiem.⁹ Tomēr vairumā gadījumu muzeja krājumā nonāca tikai privātmateriālu kopas, kas pārsvarā ilustrē atsevišķu, konkrētu jūrnieku dzīves un darba gājumu, bet ārkārtīgi maz spēj sniegt vispārēju tendenču un norišu analīzei nepieciešamā. Ja runājam tieši par rakstītajiem vēstures avotiem, izslēdzot fotoattēlus, šie arhīvi pārsvarā ir arī visai nelieli. Tā, piemēram, par ASV kara flotes jūrnieku Voldemāru Plosi, neskaitot dažus fotoattēlus un lietiskos materiālus ar nosacītu informatīvo nozīmi, nodaļas krājumā ir atrodamas tikai 13,¹⁰ bet par tālbraucēju kapteini Imantu Balodi – 12 krājuma vienības,¹¹ kas, salīdzinot ar citiem viņa līdzgaitniekiem, ir pat salīdzinoši daudz, – piemēram, ievērojamie trimdas jūrnieki Austris Ķirsis,¹² Andrejs Smiltnieks,¹³ Dāvids Vilhelms Tomsons¹⁴ un Arvīds Kārklīšs¹⁵ muzejam atstājuši tikai pa vienai, daži citi, piemēram, Voldemārs Štāls,¹⁶ un Reinholds Ruslēvics,¹⁷ – pa trim līdz četrām rakstisko materiālu vienībām; turklāt bieži, kā, piemēram, tālbraucēja kapteiņa Paula Neimaņa,¹⁸ vai Heinriha Liberta gadījumā,¹⁹ vairums šo materiāli saistās ar darbību pirms trimdas perioda – vēl neatkarīgajā Latvijā.

⁸ Sk. uzzīņu krājumu “Trimdas arhīvi atgriežas”, I–IV sēj., sast. G. Švītiņš u. c. (Rīga: Latvijas Valsts arhīvs, 1996–2009), kā arī attiecīgu Latvijas Valsts arhīva datu bāzi (pieejama: <http://www.itl.rtu.lv/LVA/trimda1996/index.htm> [pēdējo reizi aplūkots: 2017.30.I]).

⁹ Diemžēl zudībā pa lielai daļai gājusi I. Bernsones daudzgu gadu sarakste ar trimdas jūrniecības darbiniekiem.

¹⁰ Sk.: Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas (turpmāk – LKVN) krājums, JII 2788–2801.

¹¹ Sk.: RVKM JII 1620–1629, 2740, Jp 4131, 4132.

¹² Sk.: RVKM Jp 5353.

¹³ Sk.: RVKM Jp 5360.

¹⁴ Sk.: RVKM Jp 5654.

¹⁵ Sk.: RVKM Jp 2536.

¹⁶ Sk.: RVKM Jp 2432–2433, 2446, JII 1552.

¹⁷ Sk.: RVKM JII 1335–1338.

¹⁸ Sk.: RVKM Jp 3942, 3944–3958.

¹⁹ Sk.: RVKM JII 2644–2655.

Vēl gluži nesen – pirms gadiem pieciem – pavisam līdzīga rādījās situācija arī attiecībā uz vēl kādu trimdā ārpus Latvijas producētu avotu grupu – Rietumos arī pēc 1940. gada darbojušos **Latvijas diplomātisko pārstāvniecību arhīviem**. Tomēr, sākot ar pagājušā gadsimta 90. gadu pirmo pusi,²⁰ arī šie dokumenti pamazām ceļo uz Latviju un vispirms iegulst Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas arhīvā, pēc plašākas apstrādes pārceļojot uz Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvu (turpmāk – LVVA).

Šajā īsajā problēmapskatā tāpat jau iezīmējušās divas galvenās npublicēto avotu grupas – a) muzeju un b) arhīvu materiāli, kuru ietvaros būtu iespējams izšķirt vēl tādas avotu apakšgrupas kā 1) dokumenti un 2) npublicētās atmiņas – biogrāfiskas un informatīvas liecības.

Konkrētā pētījuma kontekstā visnozīmīgākā npublicēto avotu grupa ir **arhīvu materiāli**, proti – dokumenti. Tiešā veidā²¹ uz latviešu jurniecības trimdā tematiku attiecināmas divas dokumentu kopas – a) Latvijas jurniecības lietu materiāli starpkaru un Otrā pasaules kara periodā Latvijā, b) Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību Rietumos dokumenti. Abas dokumentu un materiālu kopas glabājas vienā LNA struktūrvienībā – LVVA.

Pirmā dokumentu kopa sniedz ieskatu gan Latvijas jurniecības stāvoklī kara priekšvakarā, gan apzinātajās kuģu un jūrnieku gaitās karalaikā. Kopa iedalās divos galvenajos fondos – 1684. un 187. fondā –, no kuriem pirmā glabājas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas²² Jurniecības departamenta,²³ bet otrajā – Rīgas vateršauta²⁴ dokumenti. Jurniecības departamenta darbinieki karalaikā aktīvi sekoja līdz Latvijas kuģu gaitām pasaules jūrās, apsprieda kuģu statusu varu maiņu kontekstā. Savukārt Rīgas vateršauta²⁵ materiālos atrodamas ziņas par vēlāk Latviju atstājušo kuģu personālsastāvu,²⁶ kāds tas bija Latvijas atstāšanas brīdī – tas sastatījuma ar citiem zināmajiem datiem²⁷ (gan par konkrētajām personālijām, gan paredzēto apkalpes locekļu

²⁰ Vēbere, Ilze. Latvijas Valsts vēstures arhīvs saņem Ārlietu ministrijas pārstāvniecības Londonā arhīvu // Ziņu aģentūras “LETA” interneta mājaslapa, publicēts 2013.19.XII. Pieejams: <http://www.biblioteka.lv/News/ArticleItem.aspx?article=24786&type=0> [aplūkots 2017.30.I].

²¹ Visticamāk, dažādus interesantus materiālus varētu atrast arī ar šo tematu pastarpināti saistītos arhīvu fondos gan LVVA, gan arī Latvijas Valsts arhīvā. Šķiet, ka ārkārtīgi interesantus materiālus, piemēram, par jūrnieku atgriešanos vai atgriešanās mēģinājumu varētu atrast padomju drošības iestāžu materiālos Latvijas Valsts arhīvā (turpmāk – LVA) – Latvijas PSR kompartijas un drošības struktūru materiālos.

²² Vēlāk Jurniecības departamenta administratīvā pakļautība mainījās, un tas nonāca Finanšu ministrijas paspārnē.

²³ Fonda datējums – 1919.–1944. gads.

²⁴ Fonda datējums – 1816.–1940. gads.

²⁵ Vateršauts ir īpašs amats ostā, kura pildītāja pienākumos ietilpst kuģu un jūrnieku precīza reģistrēšana.

²⁶ Sk.: LVVA, 187. f., 1. apr., 77.–84., 89., 114., 119., 143., 171.–180. l. (dienesta līgumu ar kuģa kalpotājiem reģistrācijas žurnāli un to reģistrācijas grāmatas pamatā 1939.–1940. g.); 3. apr., 1. un 11. l. (dienesta līgumu un personāla reģistrācijas grāmatas 1939.–1940. g.).

²⁷ Šeit jāmin gan ziņas par atsevišķu kuģu apkalpēm LR diplomātisko pārstāvniecību trimdas materiālos, gan LVA 1071. fonda (“Latvijas [Valsts] Kuģniecība un tās priekšteči”) materiāliem, ko autors izmantojis pastarpināti (nepieciešamās ziņas no tiem publicētas: Bernsone, Ilze, Blūmfelds, Edgars un Miklāvs, Aigars. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940–1945*. Rīga: Zinātne, 1994. 51. lpp.).

štata vietu skaitu uz katra konkrēta kuģa) savukārt ļauj vismaz daļēji un provizoriski aplēst trimdā devušos jūrnieceku skaitu.

Daudz plašāk pētījuma izstrādē izmantota dokumentu kopa "b" – Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību Rietumos materiāli. Tie izvietoti četros arhīva fondos – 293. (Latvijas sūtniecība Vašingtonā),²⁸ 295. (Latvijas sūtniecība Londonā),²⁹ 2570. (LR Ārlietu ministrijas Administratīvais departaments)³⁰ un 2575. (Latvijas diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības ārzemēs).³¹ Šo fondu lietas satur tādas ar jūrniecekības tematu saistītu dokumentu tipus kā diplomātiskās notas, dažāda veida sarakste gan ar jūrniecekiem, gan citiem latviešu sabiedriskajiem darbiniekiem un latviešu sabiedrību kopumā, gan dažādu valstu varas un tiesu sistēmas struktūrām, diplomātisko un konsulāro darbinieku ziņojumus un darbības pārskatus par paveikto jūrniecekības lietās.

Visnozīmīgākais no tiem ir pirmais – **293. fonds**, kas atbilstoši savam nosaukumam glabā tos dokumentus, kas producēti **Latvijas sūtniecības Vašingtonā** un tai pakļauto konsulātu darbības rezultātā nevien ASV, bet arī citviet pasaulē. Šim fondam trimdas jūrniecekības kontekstā ir īpaša, izcila un grūti pārvērtējama nozīme, jo, tikai pateicoties šai struktūrai gan ASV likumdošanas, gan sūtņa (1935.–1948. g.) Alfrēda Bīlmaņa enerģiskās darbības kontekstā, ir iespējams runāt par Rietumvalstīs palikušo Latvijas kuģniecības daļu kā ārkārtīgi nozīmīgu un plašu sektoru gan trimdas tautsaimniecībā, gan *de iure* pastāvošās Latvijas Republikas struktūru darbībā un valstiskuma idejas uzturēšanā, darot visu, lai (1) saglabātu Latvijas kuģu saikni ar šo valsti un tās pilsoņiem gan karalaikā,³² gan pēckara periodā,³³ kā arī (2) stiprinātu latviešu cilmes

²⁸ Fonda datējums – 1921.–1991. gads.

²⁹ Fonda datējums – 1918.–1991. gads.

³⁰ Fonda datējums – 1919.–1940. gads.

³¹ Fonda datējums – 1918.–1940. gads.

³² Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1893.–1894. l. (materiāli par motorkuģi "Hercogs Jēkabs" 1939.–1940. g.), 1895. l. (sarakste ar Latvijas pilnvaroto lietvedi Buonesairesā un sūtni Londonā par pasākumiem Latvijas kuģu saglabāšanai 1940.–1946. g.), 1896.–1897. l. (Valsts sekretāram iesniegtās notas un lūgumi Latvijas rēderejām piederošo kuģu mantojuma jautājumos 1940.–1945. g.), 1898. l. (sūtniecības savāktās liecības par Latvijas rēdereju likteni 1940.–1941. g. un PSRS okupācijas varas akcijām pret rēderejām; sarakste ar A. Dinbergu un darba piezīmes par veiktajiem pasākumiem Latvijas kuģu saglabāšanā, 1940.–1952. g.), 1903. l. (rīkojumi kuģīpašniekiem un kuģu kapteiņiem rīkoties tikai saskaņā ar Latvijā līdz 1940.17.VI izdotiem noteikumiem un kursēt tikai Rietumu puslodē, 1940.–1941. g.), 1904. l. (sarakste ar Latvijas sūtniecību Buonesairesā par pasākumiem kuģu saglabāšanā Latvijas īpašumā u. c. problēmām 1940.–1942. g.), 1940. l. (par tvaikoņa "Everasma" kapteiņa M. Pērkona atcelšanu no amata 1940.–1941. g.); 4. apr., 225. l. (Latvijas kuģu saglabāšanas problēmas 1940.–1941. g.) u. c.

³³ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l. (par Graudu ģimenes kuģiem, to pārņemšanu, kapteiņu un karoga maiņu uz tiem 1942.–1946. g.), 1924. l. (sarakste ar Graudu rēderejas kapteiņiem un advokātu par kuģu pakļautību, kapteiņu maiņu u. tml. 1943.–1948. g.), 1925. l. (sarakste ar Elzu Graudu par rēderejas īpašumu pārvaldes noteikšanu 1944.–1946. g.), 1927. l. (par Graudu ģimenes rēdereju, nosacījumi tvaikoņa "Ķegums" kuģošanai zem Latvijas karoga 1946.–1958. g.), 1928. l. (par tvaikoni "Ķegums" 1946.–1948. g.) u. c.

jūrnieku nacionālo piederību, nodrošinot drošu “aizmuguri”.³⁴ Savu pilnvaru, kompetenču un funkciju robežās Latvijas sūtniecība Vašingtonā trimdā kļuva par sava veida latviešu kuģniecības lietu kārtības centru “brīvajā pasaulē”. Latvijas kuģi sūtniecības ieskatā, liekas, vienmēr bijuši viena no pašām nozīmīgākajām Latvijas sastāvdaļām gan kā īpašums – materiālā nozīmē –, gan simbols, gan goda lieta (kur vēl labāk sūtniecība varēja sevi apliecināt kā īstenu LR pilsoņu interešu aizstāvju kā smagajās un sarežģītajās kuģu saglabāšanas un mantojumlietu tiesas prāvās?)³⁵. Tiesa, sūtniecības Vašingtonā materiālu izmantošanu apgrūtina tas, ka, pirmkārt, bieži vien dokumenti atsedz juridiski ārkārtīgi sarežģītus problēmjautājumus, kuru analīze būtībā ir atsevišķa pētījuma vērtā un drīzāk atstājama juridisko zinību speciālistu ziņā, un, otrkārt, būtiska daļa šajos dokumentos ietvertās informācijas uzskatāma par sensitīvu (ne tikai formāli, bet arī pēc būtības), kālab tās izmantošana šajā pētījumā (respektīvi, publiskošana) vismaz pašlaik, kad Rietumvalstīs joprojām mūsu vidū ir vairākas lietās iesaistītās personas, nebūtu nedz korekta, nedz likumīga.

Varbūt mazāk nozīmīgi šī pētījuma kontekstā ir pārējie trīs Latvijas pārstāvniecību fondi. Pateicoties Lielbritānijas specifiskajai nostājai attiecībā gan pret Padomju Savienību un Baltiju politiski, gan Latvijas kuģiem kā ekspluatējamu īpašumu saimnieciski, Latvijas sūtniecībai Londonā neizdevās latviešu jūrniecības jautājumus pietuvoties tai nozīmei, kādu iemantojusi pārstāvniecība Vašingtonā. Savukārt abi nākamie fondi – 2570. un 2575. –, kuros ietverti materiāli, piemēram, par Latvijas sūtniecības Parīzē darbību, pilnībā attiecināmi uz starpkaru periodu, ieskaitot pašu kara sākumu pirms Latvijas okupācijas, tādēļ temata izpētes ietvaros noderīgi vien atsevišķos pirmskara–trimdas situācijas sastatījuma un salīdzinājuma vai trimdas paša sākumposma raksturojuma gadījumos.³⁶

Atsevišķi dokumentārie avoti rodami arī otrajā npublicēto avotu pamatgrupā – **muzeju materiālos**,³⁷ konkrētāk – RVKM Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā, zinātniskajā

³⁴ Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l. (par Elisa salā aizturētiem jūrniekiem 1942.–1954. g.), 1944. l. (par jūrnieku pasēm 1946.–1954. g.), 1945. l. (par jūrnieku problēmām 1946.–1970. g.), 1946. l. (sarakste ar jūrniekiem par grūtībām un iespējām dibināt jūrnieku apvienību, 1960.–1961. g.) u. c.

³⁵ Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1906.–1908. l. (tiesas prāvu materiāli par Latvijas kuģu piederību Ņujorkas Dienvidu rajona tiesā 1941.–1946. g.), 1910. l. (par tvaikoņu “Abgara” un “Ciltvaira” mantojuma lietām 1942.–1946. g.), 1911. l. (par “Apvienotās Latvijas kuģniecības sabiedrības” akciju mantojuma lietām 1942.–1946. g.), 1918. l. (memorands par PSRS nacionalizētajiem Latvijas kuģiem un to mantojuma lietām, 1949. g.), 1919. l. (sarakste ar sūtniecības juriskonsultu R. H. Lo par Latvijas kuģu īpašumtiesībām 1941.–1951. g.), 1920. l. (par īpašumtiesībām uz F. Grauda kuģiem, 1940.–1941. g.), 1935. l. (par ASV bankās esošo kompānijas “P. Dannebergs” līdzekļu atgūšanu 1962.–1965. g.) u. c.

³⁶ Sk., piem.: 2570. f., 9. apr., 6. lieta (LR Ārlietu ministrija, likumi, ziņojumi un apkārtraksti jūrniecības lietās 1939.–1940. g.), 63. lieta (materiāli par Latvijas jūrniecības stāvokli 1939.–1940. g.); 2575. f., 7. apr., 2645. lieta (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība Latvijas kuģu avāriju lietās 1940. g.), 2647. lieta (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība latviešu jūrnieku lietās 1938.–1940. g.) u. c.

³⁷ Par trimdas materiāliem nodaļas fondos savulaik rakstījusi Ilze Bernsone. Sk.: Bernsone, Ilze. No Kārdifas uz Rīgu // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2012*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2013. 373.–385. lpp.

arhīvā (turpmāk – ZA) un uzziņu sistēmā.³⁸ Te rodami gan vairāki spilgti nepublicēti vai daļēji publicēti³⁹ atmiņu stāstījumi,⁴⁰ kas palīdz raksturot laikmeta gaisotni un izdibināt pašu jurnieku skatījumu uz dažādām parādībām (īpaši izcila šai ziņā ir tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža autobiogrāfija)⁴¹. Pati daudzskaitlīgākā materiālu kopa šajā nodaļas materiālu saimes sektorā apvienota zem nosaukuma “Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs” (turpmāk – LJVA).⁴² Šo materiālu kopu veidojuši tāda paša nosaukuma latviešu sabiedriskās organizācijas darbinieki Lielbritānijā, vākdami materiālus un veidodami tematiskas lietas par atsevišķiem kuģiem, rēderejām, kuģiniekiem. Ar organizācijas vadītāja Arvalda Kalniņa un viņa atraitnes svētību uz nodaļu atceļojuši teju visi nozīmīgākie organizācijas biedru savāktie rakstu un attēlu pieminekļi. Gan informatīvi, gan arhivistiski un muzejiski⁴³ šis visnotaļ cienījamais krājums ir ārkārtīgi neviendabīgs: līdzās fotogrāfiju oriģināliem, rokrakstiem un dokumentiem tajā sastopami šodien samērā viegli pieejamu laikrakstu izgriezumi un dažādas kvalitātes kopijas – gan tādas, kas gūtas no unikāliem oriģinālmateriāliem un tādēļ var dot pētniekam vērtīgas ziņas (iespējams pat, ka oriģināls vairs nav saglabājies), gan plaši tirazētiem izdevumiem. Blakus nogūlusies unikāla oriģinālfotogrāfija un kserokopija ar neciešamu kvalitāti – teju vai knapi iespējams nojaust, kur nu vēl sazmēt attēlā redzamo objektu (uzlūkojot šādu kopiju, mēdz rasties zināmas pārdomas par to, cik pārdomāts, cik katrā solī jēgpilns bijis šī vākuma veidotāju darbs). Tomēr, lai arī atšķirīgo autentiskuma pakāpju un kvalitātes dēļ nevar sacīt, ka viss savāktais būtu kultūrvēsturiski augstvērtīgs un neaizstājams, jau pats fakts, ka tas viss savākts vienkopus, ir atzīstams panākums. Augsti vērtējama ir arī tolaik, arhīva veidošanas brīdī, vēl dzīvo vecākās paaudzes jurnieku liecību fiksācija.⁴⁴

Pētāmā temata ietvarā šī arhīva saturu – vairāk nekā 1600 materiālu lielo vēstures liecību kopoju – var iedalīt divos hronoloģiski un saturiski nošķirtos periodos – pirmkārt, laiks līdz 1940. gadam, galvenokārt neatkarīgās Latvijas un Otrā pasaules kara gadi, otrkārt, laiks pēc 1940. gada – proti, jūrniecības likteņi “brīvajā pasaulē” karalaikā un pēc kara. Kā apjoma, tā tematiskā plašuma un dziļuma ziņā abas šīs daļas ir aptuveni līdzvērtīgas, tomēr no otrā

³⁸ Ar uzziņu sistēmu šai gadījumā jāsaprot tematiskās kartiņas ar pielikumiem – aploksnēs ievietotām ziņām un biogrāfiskām liecībām par konkrētām personām (līdzīgas kartiņas ir arī, piemēram, par kuģiem).

³⁹ Sk.: Šīmanis, Gints (sagatavojis publikācijai). Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas // Vjaters, Antons u. c. (red.). *Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2001*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2001. 236.–245. lpp.

⁴⁰ Sk. RVKM LKVN personas kartītes par Jāni Bergu, Ādolfu Ceļdomu, Gunāru Graudu, Arturu Ozolu un citiem.

⁴¹ Sk.: Balodis, Imants. *Dažādās vietās un laikos* [autobiogrāfija datorrakstā], 21 lp. // RVKM LKVN personas kartīte “Imants Balodis”.

⁴² Sk.: RVKM LKVN ZA Ja 1–Ja 11 (materiālu kopas par Latvijas rēderiem un rēderejām), kā arī A. Kārklīņa apceres “Latvijas tirdzniecības flote 1918–1940” neinventarizēts manuskripts divos apjomīgos sējumos našīnrakstā.

⁴³ Respektīvi, kā arhīva vai muzeja materiāls.

⁴⁴ Kā ārkārtīgi kontroversiālas un tādēļ pētnieciski pašas interesantākās jāatzīmē LJVA pierakstītās kapteiņa Sergeja Bola atmiņas, kas sniedz Latvijas diplomātisko pārstāvniecību dokumentos atrodamajām ziņām pretēju versiju par daudzu notikumu gaitu un niansēm. Sk.: RVKM LKVN ZA, Ja 2 (materiāli par F. Grauda rēdereju).

laikposma arhīva mapēs iezadziēs vairāk oriģināldokumentu – galvenokārt arhīva darbinieku un līdzgaitnieku sarakste ar dažādām personām un institūcijām;⁴⁵ tieši šī “Latvijas jūrnieceības vēstures arhīva” daļa ir trimdas jūrnieceības izpētē pati nozīmīgākā, jo sniedz materiālus, kas citviet, visticamāk vairs nebūs atrodamī (vismaz ne Latvijā un ne vienkopus) – tāpat kā saglabātā daļa no organizācijas vadītāja Arvalda Kalniņa sarakstes ar RVKM LKVN vadītāju Ilzi Bernsoni par arhīva darbību un vākuma nodošanu RKVM.⁴⁶ Runājot par arhīva saturu kā informācijas avotu, jāatzīmē, ka, daudzus aspektos fokusējoties uz laikposmu līdz 1940. gadam, latviešu trimdas jūrnieceības vēsturi šis arhīvs atsedz vien fragmentāri, epizodiski; nav viegli konstatēt – vai šis vākums lielākā mērā dokumentē vēsturē aizritējušas trimdas jūrnieceības epizodes, vai arī pats arhīvs ir pirmām kārtām sava laika dokuments, liecība par agrāku vēstures posmu izpēti un sava laika fiksāciju, viena savrupa epizode trimdas jūrnieceības vēsturē – galvenokārt nevis pagātnes liecību kopojums, bet liecība par trimdas latviešu jūrnieceības entuziastu darbību? Nozīmīgākie LJVA materiāli iepludināti nodaļas krājuma glabātavās, kas jūtami bagātina šeit rodamo trimdas materiālu kopu. 1991.–2012. gadā no Lielbritānijas muzejā nonākušo jūrnieceības materiālu kopējais apjoms bija mērāms vairāk nekā divos tūkstošos vienību.

Muzeja materiāliem faktiski pieskaitāmas arī vairākas to publikācijas – **avotu edīcijas**. To vidū jāmin Latvijas kuģniecības vēstures pētnieka Arvja Popes apstrādātās pasaulē aizrauto jūrnieceiku atmiņu epizodes⁴⁷ un Ginta Šīmaņa sagatavotā lielā trimdinieka tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņu publikācija⁴⁸ – tie ir daži, varbūt paši uzskatāmākie piemēri.

1.2. Publicētie avoti – periodika

Publicēto avotu praktiski vienīgā grupa šī darba kontekstā ir **periodiskās preses materiāli**. To vidū iespējams izšķirt divas galvenās grupas – a) pašu jūrnieceības darbinieku un b) žurnālistu rakstus, tāpat iespējams tematiski izšķirt (1) notikumu reportāžas,⁴⁹ (2) ievērojamu jūrnieceības darbinieku biogrāfijas un nekrologus,⁵⁰ (3) vispārējā latviešu jūrnieceības stāvokļa aprakstus,⁵¹ kā

⁴⁵ Šie materiāli izkaisīti gan LJVA inventarizētajās lietās (sk.: RVKM LKVN ZA, Ja 1–Ja 11), gan kā atsevišķa neinventarizētu materiālu kopa.

⁴⁶ Kā atsevišķa neinventarizētu materiālu kopa glabājas RVKM LKVN arhīvā.

⁴⁷ Sk.: Pope, Arvis (sagatavojis publikācijai). Jūrnieceika atmiņas [Voldemāra Čipāna atmiņu fragmenti] // Apogs, Haralds u. c. (red.). *Latvijas Jūrnieceības Gadagrāmata 1999–2000*. Rīga: Latvijas jūrnieceības savienība, 2000. 194.–199. lpp.

⁴⁸ Sk.: Šīmanis, Gints (sagatavojis publikācijai). Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas ..

⁴⁹ Sk., piem.: Bērziņš, Imants. Skotijā lielā sirsnībā piemin latviešus. *Laiks*, 1987, Nr. 3, 10. janvāris, 6. lpp.

⁵⁰ Sk., piem.: Bļodnieks, A. Vispusīgu interešu tautsaimnieks aizsaulē. *Laiks*, 1982, Nr. 90, 10. novembris, 5. lpp.; M. Miris kapteinis Alfrēds Kiršfelds. Noslēdzies bagāts jūrnieceika mūžs. *Laiks*, 1951, Nr. 30, 14. aprīlis, 3. lpp.

⁵¹ Sk., piem.: -ls. No 17 vēl palikuši 2. *Tēvzeme*, 1947, Nr. 39, 14. maijs, 3. lpp.; Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. *Latvija*, 1949, Nr. 101, 19. oktobris, 2. lpp.; Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnieceiki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. *Latvija*, 1948, Nr. 20, 12. marts, 3. lpp.

arī (4) pārskata rakstus, kas veltīti tikai jurniecības tematikai, (5) izteiktus un reizēm paasus nozares problēmrakstus,⁵² un (6) tādus, kas jūrlietas piemin garāmejot vai citā kontekstā.⁵³

No vienas puses, jurniecība allaž bijusi visai nozīmīga Latvijas tautsaimniecības daļa. Pirmajos trimdas gados par šo nozari – tās paliekām kā vienā, tā otrā “dzelzs priekšvara” pusē – rakstīja kā par potenciālo aizsākumu jeb sakņojumu atjaunojamās Latvijas Republikas jurniecības nozarei; īpaši par jurniecību interesējās latviešu publicisti DP nometņu laikā, rakstot gan par Vācijā,⁵⁴ gan arī Zviedrijā nonākušajiem latviešu jurniecības nozares darbiniekiem;⁵⁵ tautiešu sabiedrību par nozares aktualitātēm informēja arī paši jurnieki (piemēram, Flensburgas jūrskolas pasniedzējs kapteinis Pauls Neimanis).⁵⁶ No otras puses, jurniecība vienmēr bijusi ārkārtīgi specifiska joma, kas trimdas apstākļos nenoliedzami kļuva vēl specifiskāka un savrupāka nekā pirmskara Latvijā, un, kopumā ņemot, jurniecībai pilnīgi vai daļēji veltīto publikāciju skaits trimdas presē ne tuvu nelīdzinās tai rakstu gūzmai, kas veltīta vispārējiem politiskajiem jautājumiem, trimdas kopienu sabiedriskajām un kultūras norisēm, vai arī sniedz vispārīga rakstura sentimentālas atmiņu epizodes par “zudušo dzimteni”.

Bez latviešu jurniecībai tieši vai pastarpināti veltītām publikācijām pētījumā izmantoti arī raksti par igauņu jurniecību trimdā,⁵⁷ kas sniedz plašāka konteksta izjūtu un vispārīgu salīdzinājumu, kā arī piedāvā analogijas atsevišķās problēmās, kas abu kaimiņtautu vidū vai nu bija visai līdzīgas (jurnieku saskarsme ar zināmiem politiskiem šķēršļiem un bīstamību u. c.), vai arī gluži pretēji – pilnīgi atšķirīgas (jurnieku arodorganizāciju esamība un darbība trimdā, kuģu daudzums u. tml.). Tāpat ar latviešu jurniecību trimdā šķietami pastarpināti saistās publikācijas starpkaru Latvijas laika valsts oficiozos, kas iepazīstina ar dažādām Latvijas Republikas

⁵² Sk., piem.: V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jurniekus. *Latvija*, 1949, Nr. 118, 17. decembris, 2. lpp.; Zalcmanis, Jānis. Ne apkarosanos, bet darbu latviešu labā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.

⁵³ Sk., piem.: Latvieši Vestergetlandē. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 43, 5. septembris, 4. lpp.; Latviešu Apvienības pagājušās vasaras darbs. *Latvju Vārds*, 1946, Nr. 69, 11. septembris, 4. lpp.; Latviešu apvienība Zviedrijā. Ziņojumi. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.; Sirojums pa Kanādu. *Daugavas Vanagi*, 1960, Nr. 3, 16. lpp.; Zviedru laikraksti par Latviešu apvienību Zviedrijā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 20, 31. marts.

⁵⁴ Sk., piem.: 3. Akmentiņš, O[svalds?]. Cimos pie mūsu jurnieku audzinātāja. *Tēvzeme*, 1948, Nr. 20, 13. marts, 4. lpp.; F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... *Tēvzeme*, 1946, Nr. 89, 23. novembris, 3. lpp.; Latviešu jurniekiem... *Latvju Ziņas*, 1945, Nr. 30, 25. augusts, 2. lpp.; Latviešu jurnieki organizējas. *Dzimtene*, 1945, Nr. 2, 10. oktobris, 1. lpp.; Lībekas chronika. Latviešu DP Nometņu Ziņas, 1946, Nr. 71, 30. septembris, 1. lpp.;

⁵⁵ Sk., piem.: Gēteborgas jūrskolu... *Latviju Ziņas*, 1950, Nr. 24, 15. jūnijs, 6. lpp.; Silābrams, Kārlis. Latviešu zvejnieku rūpes. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.; 47. Zem bundžas vāka: Latviešu apvienība Zviedrijā. *Bundža. Malēniešu driķējums gara uzfrišināšanai*, 1945, Nr. 19, 1. septembris, 2. lpp.

⁵⁶ Sk., piem.: Gončarovs, O[legs]. Patiesība par jurniekiem. *Latvija*, 1949, Nr. 59, 28. maijs, 2. lpp.; Kapt. A. S. [iespējams, Augusts Šmits]. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. *Latvju Vārds*, 1948, Nr. 26, 7. aprīlis, 4. lpp.; Neimanis, Pauls. Norvēģi negribēja latviešus. *Latvija*, 1949, Nr. 65, 15. jūnijs, 2. lpp.

⁵⁷ Sk., piem.: 30 igauņu preču kuģi brauc brīvajās jūrās. *Laiks*, 1952, Nr. 10, 2. februāris, 6. lpp.; Igauņu jurnieki stājas darbā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 39, 18. augusts, 1. lpp.; Igauņu jurnieku... *Latvju Ziņas*, 1945, Nr. 22, 5. jūlijs, 2. lpp.; Igauņu jurnieku arodbiedrība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1955, Nr. 30, 20. aprīlis, 3. lpp.; Igauņu kuģniecība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1963, Nr. 1, 1. februāris, 8. lpp.

tiesiskajām normām, kas daudzos gadījumos tieši un spēcīgi ietekmēja gan latviešu jūrnieku, gan kuģu gaitas arī karalaikā un pēckara svešumā.⁵⁸

Atsevišķi iespējams izdalīt periodisko presi otrpus “dzelzs priekškarām”, jo atsevišķos gadījumos interesanti paraudzīties, kā uz atsevišķām Rietumvalstīs palikušās Latvijas jūrniecības nozares daļas peripetijām skatījās padomju publicisti un žurnālisti.⁵⁹ Pamatā gan, protams, izmantota Rietumvalstīs iznākusī latviešu periodika, un ir raksturīgi, ka par latviešu jūrnieku aktuālajām problēmām trimdas laikraksti visaktīvāk un konsekventāk interesējās tieši trimdas perioda sākumposmā – DP nometņu laikā un mazliet pēc tā (vēlākās publikācijas pārsvarā bija vairāk vai mazāk sentimentāli atmiņu stāsti,⁶⁰ vai arī epizodiski ziņojumi par kādām jūrnieku sabiedriskajām aktivitātēm). Jādomā, tas daļēji liecina par to, ka laika gaitā latviešu jūrnieki integrējās mītneszemju tautsaimniecībā, tādēļ daudzas specifiskās grūtības atsiņājās, vismaz mazliet atslāba (kā apliecina gan atsevišķas publikācijas,⁶¹ gan jo īpaši arhīva materiāli⁶² dažādu grūtību latviešu trimdas jūrniekiem tomēr netrūka arī vēlāk).

2. Literatūra

Literatūras klāsts latviešu trimdas jūrniecības izpētē ir ārkārtīgi fragmentārs, un tālab gandrīz vienlīdz nozīmīga ir gan tā literatūras daļa, kas uzskatāma par pētniecisku, gan tā, ko drīzāk varētu iegrāmatot uzziņu literatūras sarakstos. Kā jau pieminēts, latviešu trimdas jūrniecības temats vēl ne reizi nav tverts kā patstāvīgs veselums – cik zināms, tā tas nav ticis nedz nodēvēts, nedz pētīts –, un šī temata ietvaros aplūkotās parādības – vai tie būtu Rietumos palikušie Latvijas tvaikoņi, vai arī tālās jūrās zem svešu valstu karogiem braucošie kuģinieki – visos minētajos un arī citos autoram zināmajos redzamākajos pētījumos pieminētas garāmejojot, citā kontekstā. Jau 1983. gadā Latvijas vēstures klasiķis Edgars Andersons trimdā žēlojās, ka “diemžēl līdz pat šim laikam gandrīz nekas nav rakstīts par šo [proti, kara vērtu un okupācijas režīmu pasaulē aizrauto – D. B.] kuģu un latviešu jūrnieku likteni” un ir pēdējais laiks kaut

⁵⁸ Sk., piem.: Ripke, N. Tiesa un administratīvā sodīšana. *Tieslietu Ministrijas Vēstnesis*, 1936, Nr. 4, 695. lpp.; Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1936, Nr. 11, 383. lpp.; Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1937, Nr. 2, 69. lpp.

⁵⁹ Sk., piem.: Kadiķis, Rikardo. “Hercogs Jēkabs” laikmeta griežos. *Dzimtenes Balss*, 1989, Nr. 50, 14. decembris, 6. lpp.; Kadiķis, Rikardo. Uzticība dzimtenei: stāsts par “Hercoga Jēkaba” jūrniekiem un viņu varonību. *Dzimtenes Balss*, 1986, Nr. 1, 4. janvāris, 7. lpp.; Lapsa, Jānis. Banānu grāmata: reportāža ar atkāpēm. *Karogs*, 1980, Nr. 9, 26. lpp.

⁶⁰ Sk., piem.: Legzdīņš, R. Kā mēs pārbraucām Baltijas jūru. *Laiks*, 1984, Nr. 31, 18. aprīlis, 4. lpp.

⁶¹ Briedis, Roberts. Dzeltenbaltais karogs atgriežas pasaules jūrās. *Latvija*, 1952, Nr. 20, 17. maijs, 3. lpp. Darba iespējas uz igauņu kuģiem. *Londonas Avīze*, 1960, Nr. 712, 12. februāris, 3. lpp.

⁶² Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l. (par Elisa salā aizturētiem jūrniekiem 1942.–1954. g.), 1944. l. (par jūrnieku pasēm 1946.–1954. g.), 1945. l. (par jūrnieku problēmām 1946.–1970. g.), 1946. l. (sarakste ar jūrniekiem par grūtībām un iespējām dibināt jūrnieku apvienību, 1960.–1961. g.) u. c.

“nedaudz pieskarties šim interesantajam epizodam Latvijas vēsturē”.⁶³ Pastāv ziņas, ka pats vēstures klasiķis šo robu Latvijas vēstures zinātnē savulaik aizpildījis, kura “apjomīgākais pētījums par “Latvijas kuģiem Rietumvalstu dienestā””⁶⁴ gan aizvien nav ticis publicēts, un fakts, ka šobrīd nav īstas iespējas ar šo darbu iepazīties,⁶⁵ trimdas jurniecības izpētē, ļoti iespējams, ir ievērojams zaudējums. Tajā pašā laikā arī šis pētījums, domājams, nenosegtu visu trimdas periodu, vairāk pievēršoties kara laikam un, iespējams, pašiem pirmajiem pēckara gadiem.

Runājot par minētajiem kontekstiem, kuros līdz šim temats fragmentāri un epizodiski aplūkots, saskatāmi divi galvenie – pirmkārt, Otrais pasaules karš un tā atstātās sekas uz Latvijas Republikas kuģniecību, otrkārt, Latvijas kuģu un kuģinieku likteņi kā tādi, atsevišķi neizdalot to jurniecības nozares daļu, kas palika ārpus okupētās Latvijas un Padomju Savienības un kuras darbinieki (gana kupls skaits) nenonāca padomju lēģeros; iespējams, varam runāt arī par trešo kontekstu: ASV nonākušo un palikušo Latvijas kuģu lietas virspusēji un konspektīvi iezīmētas (drīzāk gan tikai pieminētas) arī ne vienā vien politiskās un vispārējās vēstures apcerējumā, kur lasāms par Latvijas valstiskuma *de iure* pastāvēšanas turpinājumu pēc Latvijas okupācijas *de facto*.⁶⁶ Savukārt Latvijā veiktie līdzšinējie pētījumi un materiālu publikācijas, kas pievērsušās Latvijas un latviešu jurniecībai padomju/aukstā kara laikā (proti, ilgstošākā periodā pēc Latvijas valstiskuma sagrāves 1940. gadā), uzrāda vēl kādu problēmu, kas ir gan konceptuāla, gan avotu bāzes trūkumu diktēta, – proti, par neatkarīgās Latvijas jurniecības jomas teju vienīgo turpinājumu tiek uzskatīta okupētajā Latvijā palikusī nozares daļa, vai nu gandrīz pilnībā ignorējot starpkaru Latvijas jurniecības otro atzarojumu trimdā kā vienotu parādību, vai vismaz iebīdot to dibenplānā iepretim padomju Latvijas jurniecības nozarei un saskaldot trimdas jurniecību atsevišķu kuģu, atsevišķu izcilu jurnieku likteņos.

Kā izejas punkts interesei par latviešu trimdas jurniecību var kalpot pašu trimdinieku veikums; un te pirmkārt jāatzīmē ievērojamā tiesību vēstures speciālista **Kārļa Kļaviņa** salīdzinoši nelielais, bet ārkārtīgi saturīgais **raksts “Latvijas kuģu likteņi”** Austrālijā izdotā

⁶³ Andersons, Edgars. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. *Laiks*, 1983, Nr. 44, 1. jūnijs, 3. lp.

⁶⁴ Bezautora raksts “Latviešu jurniekus pieminot”, 2015 // Latviešu trimdas portāls “kancele.lv”. Pieejams: <http://www.kancele.net/jurnieki.html> [aplūkots 2017.20.IV].

⁶⁵ Iespējams, šis Andersona manuskripts glabājas Hūvera institūta arhīva Baltijas valstu kolekcijā Stenfordā (*Baltic States Collections at the Hoover Institution Archives*), kur nonākusi vismaz daļa vēsturnieka arhīva. (sk.: [Vēsturisks pārskats par Baltijas kolekciju Hūvera institūta arhīvā], pieejams institūta mājas lapā: http://www.hoover.org/sites/default/files/library/docs/baltic_states_guide_latvian-1.pdf [aplūkots 2017.20.IV].

⁶⁶ Sk., piem.: Andersons, Edgars. *Latvijas vēsture 1920–1940: ārpolitika*. II sējums. Stokholma: Daugava, 1984; Zunda, Antonijs. Baltijas jautājums un Rietumvalstis (1940–1953): attieksmes evolūcija // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010. 264. lpp.; Feldmans, Jūlijs. Latvijai veltīts mūžs. Latvijai veltīts mūžs [par A. Bīlmaņa dzīvi un darbību]. *Laiks*, 1952, Nr. 9, 30. janvāris, 5. lpp. u. c.

zinātnisko rakstu krājuma “Archīvs” (“Arhīvs”) XI sējumā 1971. gadā.⁶⁷ Autors izstaigā ceļus, pa kādiem pasaulē izklīduši Latvijas kuģi un to komandas, atgādinot par abās “dzelzs priekšvara” pusēs palikušajiem kuģiem un kuģiniekiem, par tiem dažiem uzņēmīgajiem latviešiem un *de facto* nokautās brīvvalsts diplomātiskajiem darbiniekiem (īpaši Latvijas Republikas sūtni un ģenerālkonsulu Vašingtonā Alfrēdu Bīlmani), kas aizvien centās saglabāt kaut simbolisku – parasti arī politisku un ekonomisku – Latvijas kuģu saikni ar mūsu valstiskumu. K. Kļaviņa un viņa rakstudarba galvenais nopelns saskatāms vairākos aspektos. Pirmkārt, viņš ir pirmais, kas par šo tematu sāk runāt pētnieciskā tvērumā un neaprobežojas vien ar kādu atmiņu epizodi vai mūžībā aizgājuša jūrnika nekrologu laikrakstā, bet sniedz plašā vēstures materiālā balstītu vēstījumu; otrkārt, Kļaviņš ir pirmais, kurš neatkarīgās Latvijas jūrniecības tālāko likteni apskata kā veselumu un atsevišķa pētījuma vērtu jomu, kuras aptvertajā tematu lokā iekļaujas arī Rietumos – trimdā – palikusī jūrniecības nozares daļa, kam veltīta lielākā raksta daļa; treškārt, autors dod daļējas norādes uz interesentiem ziņu avotiem un, ceturtkārt, – tas ir ļoti būtisks moments – iezīmē (dažviet noteiktāk, dažviet mazāk noteikti) problēmu un jautājumu loku, ko plaši izpētīt un pilnībā atsegt nav bijis viņa paša spēkos vai interesēs, bet ko noteikti varētu un vajadzētu apzināt, izzināt, pētīt un noskaidrot; citiem vārdiem – K. Kļaviņš ievēl dažas pētnieciskās perspektīvas. Samērā daudz ir neatbildētu jautājumu, piemēram, par dažādu “brīvās pasaules” valstu un tajās mītošo nozares darbinieku rīcību ar Latvijas kuģiem un šīs rīcības tiesisko pamatojumu – teiksim, Zviedrijas valsts veikto Latvijas peldošo līdzekļu un to apkalpju izdošanu Padomju Savienībai, arī pašu latviešu rēderu vai rēderu mantinieku, iespējams, līdz galam neizmantojām, kaut arī brīžam utopiskajām iespējām starptautiski atzītas tiesiskās prakses ceļā atgūt kaut daļu savu kuģu. K. Kļaviņa raksta lielākais trūkums ir tāds, ka autors ne vienmēr sniedzis norādes uz konkrētiem un pārbaudāmiem avotiem,⁶⁸ tomēr – arī ņemot vērā to, ka par līdzīgiem tematiem rakstījuši arī citi trimdinieki, – K. Kļaviņš ar savu lielisko rakstu ir un paliek vienīgais trimdā, kas šo tematu spējis pasniegt visaptveroši un konceptuāli, nepaliekot atsevišķu vēsturisku faktu virknētāja līmenī, bet sniedzot stāstu; turklāt latviešu trimdas jūrniecības jautājumi vienmēr atradušies K. Kļaviņa pētnieciskās un profesionālās darbības⁶⁹ priekšplānā, kamēr pārējie latviešu un Latvijas jūrniecības likteņgaitas apzinājuši plašākā laika tvērumā, sākot ar pirmsākumiem (vismaz latviešu

⁶⁷ Sk.: Kļaviņš, Kārlis. Latvijas kuģu likteņi // Dunsdorfs, Edgars (galv. red.). *Archīvs: raksti par latviskām problēmām. XI sējums: Zelts, tiesības*. Melburna: Latviešu apvienība Austrālijā, K. Zariņa fonds, 1971. 127.–156. lpp.

⁶⁸ Sastopamas, piemēram, atsauces “Autora sarakste ar ..”, “Lēmums autora rīcībā”, “Autora rīcībā ir ..” u. tml.

⁶⁹ K. Kļaviņš bija jurists, kas personīgi piedalījies daudzās ar kuģu mantinieku īpašumtiesībām saistītās tiesas prāvās. Par K. Kļaviņu plašāk sk., piem.: Veigners, Ilgvars. *Latvieši Rietumzemēs un vēl dažās zemēs*. Rīga: Drukātava, 2009. 741. lpp.

nacionālās kuģniecības aizsākumiem 19. gadsimtā), bet 20. gadsimta vidum—otrajai pusei pievērsušies vien garāmejot, citu tematu vidū, neizdalot to atsevišķās apcerēs.⁷⁰

Kā jau minēts, bez Kārļa Kļaviņa “brīvajā pasaulē” pēc Otrā pasaules kara Latvijas un latviešu jūrniecības pēckara vēstures izpētei pievērsušies arī citi pētnieki – vācu jūrniecības vēsturnieks Heincs fon Bassi (vairāk gan pētīja agrākus laikmetus), latviešu entuziasti Arvalds Kalniņš, Arvīds Kārkliņš⁷¹ un citi. Savā “Latvju enciklopēdijā”⁷² samērā daudz ziņu par Latvijas flotes un jūrnieku likteņiem iekļāvis tās redaktors Arveds Švābe, vēlāk līdzīgi rīkojās arī otrās “Latvju enciklopēdijas”⁷³ redaktors **Edgars Andersons**. Rietumvalstīs nonākušo Latvijas kuģu problēmas vienmēr ieņēmušas redzamu vietu profesora Andersona interešu lokā, rakstot gan par Otrā pasaules kara laika nodarītajiem zaudējumiem Latvijai, gan Latvijas Republikas vietu starptautiskās politikas diplomātiskajā arēnā karalaikā un pēc kara. Šiet jāizceļ rakstu sērija, kas veltīta Lielbritānijas politiskajai attieksmei pret Latviju,⁷⁴ kā arī pamatā ASV un Latvijas attiecībām veltītās publikācijas;⁷⁵ tiesa, šajos rakstos spilgti izpaužas arī ASV dzīvojošā un šīs valsts varas iestāžu pakļautībā savulaik strādājušā⁷⁶ vēsturnieka politiskās simpātijas un antipātijas, pat zināma angažētība, atstājot visai tendenciozu iespaidu (īpaši izteikti negatīvajā attieksmē pret Lielbritānijas politiku).

Savu artavu latviešu trimdas jūrniecības izpētes kontā snieguši arī Latvijas pētnieciskie spēki. Nozīmīgi ir trimdas jūrniecībai pilnīgi vai daļēji veltītie šķirkļi autoritatīvās enciklopēdijas “**Latvijas jūrniecības vēsture**” pirmajā sējumā 1998. gadā,⁷⁷ kas arī lielā mērā ir muzejnieku lolojums; tās šķirkļos atradīsim gan trimdā nonākušo kuģu, gan jūrnieku biogrāfijas. Izdevuma plašā ievaddaļa,⁷⁸ ko sarakstījusi galvenā redaktore I. Bernsone, uzskatāma ne vairs tikai par uzziņu literatūru, bet vēsturisku apceri. Pretrunīgi vērtējama enciklopēdijas koncepcijas autoru pieeja trimdas periodam hronoloģiski lielā mērā atbilstīgajā izdevuma otrajā sējumā (par laiku no

⁷⁰ Protams, ir iespējams, ka līdzīgā virzienā strādājis arī vēstures profesors E. Andersons, tomēr, kā jau minēts, viņa iespējamais manuskripts par Latvijas kuģiem Rietumvalstu dienestā pagaidām nav ieraudzījis dienasgaismu. Turklāt pilnīgi iespējams, ka tā hronoloģiskais aptvērums palicis karalaika robežās, pēckara situāciju neapskatot.

⁷¹ Atzīmējama jau iepriekš minētā npublicētā Arvīda Kārkliņa apcere “Latvijas tirdzniecības flote 1918–1948” (Filadelfija, 1981; glabājas RVKM LKVN ZA).

⁷² I–III sēj. Stokholma: Trīs zvaigznes, 1950–1955, IV papildsējums – 1960. g.

⁷³ I–IV sēj. Rokvilla: Amerikas Latviešu apvienības Latviešu institūts, 1983–1990, V papildsējums – 2005. g.

⁷⁴ Konkrēti kuģniecībai E. Andersons pievēršas trijos sērijas rakstos: Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, II daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 70, 30. augusts, 8. lpp.; Andersons, E. Divkosība draudzības maskā, IV daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 72, 6. septembris, 8. lpp.; Andersons, E. Divkosība draudzības maskā, V daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 73, 10. septembris, 8. lpp.

⁷⁵ Sk., piem.: Andersons, E. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. *Laiks*, 1983, Nr. 44, 1. jūnijs, 3. lp.

⁷⁶ No 1957. gada līdz savai nāvei 1989. gadā E. Andersons aktīvi sadarbojies ar gan ar ASV federālo valdību, gan Kalifornijas štata valdību kā konsultants vēstures jautājumos.

⁷⁷ Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Preses nams, 1998. 328 lpp.

⁷⁸ Sk.: turpat, 9.–25. lpp.

1950. līdz 2000. gadam)⁷⁹ “brīvās pasaules” latviešu jurniecību “atstāt aiz borta”, apskatot tikai jurniecību okupētajā Latvijā. No otras puses, šāda pieeja ir labi saprotama; pirmkārt, trimdas jurniecība tās pašreizējā izpētes līmenī varbūt šķiet pārāk epizodiska, lai to stādītu līdzās padomju Latvijas jurniecības nozarei, kuras pasniegums enciklopēdijas otrajā sējumā liekas pārāk viendabīgs, lai to atšķaidītu ar kādu citu, paralēlu tematu; otrkārt, šāda pieeja zināmā mērā ļauj izvairīties no zināmas pretrunas ar enciklopēdijas virsrakstā likto atslēgvārdu – “Latvijas jurniecība” (tiesa gan, kurš būs pilnā mērā tiesīgs zvērināti apgalvot, ka pēckara pasaulē izkaisītā bijušās Latvijas Republikas jurniecības nozare nav daļa no “Latvijas jurniecības”? Domājams, retais atļautos norādīt, ka, teiksim, latviešu trimda kopumā nav daļa Latvijas vēstures). Varbūt pats labākais attaisnojums enciklopēdijas veidotāju pieejai ziņas par trimdas jurniecību iekļaut pirmajā sējumā par laiku no 1850. līdz 1950. gadam liekas doma, ka trimdas jurniecība kaut kādā mērā ir Latvijas Republikas jurniecības tiešs turpinājums un tamdēļ nav aplūkojams nošķirtā sējumā. Pirmkārt, tā tas ir idejiski: par brīvās Latvijas idejisko turpinājumu kaut kādā mērā uzskatāma latviešu trimda visās tās izpausmēs, ieskaitot jurniecību, lai gan trimdas fenomens tomēr ir gana savrups, pat neraugoties uz to, ka ilgstoši barojās no atmiņām par zudušo neatkarīgo Latviju – tautas “zelta laikmetu”; otrkārt, no otras – varbūt latviešu trimdas jurniecības tematam ne pārāk glaimojošas puses, – turpinājums tādā ziņā, ka latviskās jurniecības trimdas atzars, poētiski izsakoties, ir kā aizlauzts zars no ozola – okupētas, bet tomēr Latvijas jurniecības –, kas, lai arī turpināja kuplot okupācijas apstākļos, tomēr palika it kā stabilāks un vienotāks nekā atlūzušais zars, nekā šīs kādreizējā spožuma paliekas, vēlāk kļūdamas par galveno pamatu atjaunotās Latvijas jurniecības nozares atjaunotnei. Nevar noliegt arī to, ka ārkārtīgi simbolisks notikums ir tvaikoņa “Ķegums” bojāeja 1948. gadā, kad no pasaules jūrām pazuda sarkanbaltsarkanais karogs,⁸⁰ un tādēļ viss sekojošais vairs nav gluži “Latvijas jurniecība”. Tai pašā laikā gan simboliskā, gan burtiskā nozīmē tikai daļēji iespējams piekrist enciklopēdijas galvenās redaktora I. Bernsones simboliskajai frāzei, ka šai laikā – 40. gados, kad bija iznīdēta neatkarīgā Latvijas Republika, – “no pasaules jūrām pazuda latviešu valoda”⁸¹. Latviešu jurnieki jau palika, tāpat vismaz kādu laiku palika dzīvs latviskais jurnieka gars un pašapziņa (protams, ar laiku arī tā izšķīda multikulturālajā pasaulē),⁸² lai gan “tas laiks, kad Latvijas karogs plīvoja visās pasaules jūrās”, neapšaubāmi jau bija “aiz kalniem”.⁸³

⁷⁹ Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jurniecības vēsture 1950–2000*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, 2003. 390 lpp.

⁸⁰ Kā zināms, vēl kādu laiku Latvijas kuģi brauca pasaules jūrās zem svešu valstu karogiem.

⁸¹ Bernsone, Ilze u. c. [Ievads] // *Latvijas jurniecības vēsture*, 25. lpp.

⁸² Lieki piebilst, ka šis pretrunīgums nemazina veikuma nozīmi un vērtību.

⁸³ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. *Latvija*, 1949, Nr. 101, 19. oktobris, 2. lpp.

Savā jomā nepārspēta ir 1994. gadā izdotā kolektīvā monogrāfija **“Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās tragiskais liktenis 1940–1945”**,⁸⁴ kas arī ir muzejnieku veikums un sniedz akadēmisku un zinātnisku pamatu latviešu trimdas jūrniecības temata tālākai izpētei. Tās autori – Ilze Bernsone, Edgars Blūmfelds un Aigars Miklāvs – izseko tiem dramatiskajiem notikumiem, postošajiem procesiem un vētrainajām apstākļu maiņām, kas dzemdināja trimdas fenomenu, kara viesuļos aizraujot svešumā redzamu daļu Latvijas jūrniecības nozares – vienu no pašiem nozīmīgākajiem uzplaukušās brīvvalsts tautsaimniecības novadiem. Latviešu trimdas jūrniecības izpētes kontekstā īpaši būtiskas ir vairākas grāmatas sadaļas: gan apakšnodaļa par ASV un Lielbritānijā palikušo Latvijas kuģu likteni kara laikā,⁸⁵ gan I. Bernsones sastādītais ielikums, kurā sniegtas enciklopēdiskas ziņas par visu Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģu likteni, sākot ar 1940. gadu,⁸⁶ gan visu trīs līdzautoru rakstītā trešā nodaļa par kuģinieku likteņiem,⁸⁷ kuras pielikums – A. Miklāva sastādītais plašais apzināto Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņu un motorkuģu jūrnieku saraksts – demonstrē baltos laukumus gan noteiktu personāliju likteņu izpētē (īpaši laikā pēc 1941. gada), gan jūrnieku personālsastāva kopainas atsegumā, kas līdz šodienai aizkrāsoti vien daļēji. Monogrāfijas trūkums, pie kā nebūt nav vainojami tās autori, varbūt ir tāds, ka autoriem nebija iespējas strādāt ar Latvijas Republikas diplomātisko pārstāvniecību dokumentiem, kas dota šodienas pētniekiem: tā, piemēram, Londonā esošās sūtniecības arhīvs, kas satur vairāk nekā 6000 lietu, Latvijā sāka nonākt, vien sākot ar 1993. gada beigām, bet Latvijas Valsts vēstures arhīvam nodots tikai 2013. gadā.⁸⁸ Zināmā mērā šo monogrāfijas trūkumu kompensē trimdas latviešu sūtījumi RVKM, kas grāmatā izmantoti, precizējot ziņas lielos vilcienos jau uzrakstītajā manuskriptā.

Avotu publikāciju un muzeoloģisku pārskatu līmenī paliek vairāki trimdas jūrniecības tematikai tieši vai pastarpināti veltīti muzejnieku raksti “Latvijas Jūrniecības gadagrāmātā”, kas tapuši ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas pētnieku vai nodaļas draugu spalvu. To vidū jāatzīmē vairāki plaši un saistoši Ilzes Bernsones raksti par trimdas materiālu ienākšanu nodaļas krājumā,⁸⁹ kuru autores lielākais nopelns šai gadījumā ir trimdas materiālu nozīmes atklāšana kopējā muzeja (nodaļas) krājuma kontekstā.

⁸⁴ Bernsone, I., Blūmfelds, E. un Miklāvs, A. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās tragiskais liktenis 1940–1945*. Rīga: Zinātne, 1994. 158 lpp., 38 lpp: il.

⁸⁵ Sk.: Bernsone, I. u.c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote..*, 47.–48. lpp.

⁸⁶ Sk. turpat, ielikums “Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģi 1940. gadā (skaitļos, fotoattēlos)” starp 48. un 49. lpp.

⁸⁷ Sk. turpat, 51.–139. lpp.

⁸⁸ Ārlietu ministrija nodod sūtniecības Londonā arhīvu Latvijas Valsts vēstures arhīvam. Raksts publicēts interneta vietnē “m.lvportals” 2013. gada 19. decembrī, pieejams: <http://m.lvportals.lv/visi/preses-relizes?id=260032?show=coment> [skatīts 2015.31.XII].

⁸⁹ Sk.: Bernsone, Ilze. Kauss atgriežas mājās // Freiberga, Anita (sast.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata '95–'96*, 39.–45. lpp.; Bernsone, Ilze. Vecākais muzejs Baltijā // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrniecības*

Latvijas pētnieku devumu skicējot, jāpiemin arī Latvijas okupācijas muzeja vēsturnieka un vēstures doktora **Ulda Neiburga** raksts “Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs” žurnālā “Mājas Viesis” 2016. gada rudenī,⁹⁰ un šajā apcerē, kas, kā jau lielā mērā liecina virsraksts, stāsta par Latvijas kuģu gaitām kara un pirmajos pēckara gados dažādu valstu un okupācijas varu dienestā, iekausēta arī daļa monogrāfijā “Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940–1945” neiekļauto Latvijas Republikas diplomātisko pārstāvniecību dokumentu, kas izgaismo šo institūciju oficiālo nostāju un centienus sniegt praktisku atbalstu kara vētrās plosītajiem jūrniekiem. U. Neiburgs nenoliedzami uzteicams par šī temata aktualizāciju Latvijas sabiedriskajā telpā, turklāt jo plašā interesentu lokā. Savukārt mūsdienu Latvijas jūrniecības nozares speciālistu aprindās trimdas tēma mēģināta aktualizēt ar **šo rindiņu autora** rakstu “**Latviešu jūrniecība trimdā: ieskats kādā reti šķirstītā jūrlietu vēstures lappusē**” “Latvijas Jūrniecības Gadagrāmā 2016”,⁹¹ kas iznākusi pavisam nesen – 2017. gada martā. Tāpat savā līdzšinējā pētnieciskajā darbībā autors iezīmējis vairāku izcilu trimdas jūrniecības darbinieku devumu dzimtajai pusei Kalnciņiem (šodien Valgundes pagasts),⁹² no kura cēlies arī, iespējams, pats pazīstamākais latviešu jūrnieks (tālbraucējs kapteinis) trimdā – Imants Balodis.

Līdztekus plašākām latviešu un Latvijas jūrniecības apcerēm un ziņām par jūrniecību latviešu vēsturnieku un vēstures pētnieku darbos jāatzīmē arī uzziņu literatūra. Samērā plaši izmantoti ir, piemēram, šķirkļi no jau pieminētās enciklopēdijas “Latvijas jūrniecības vēsture” I sējuma. Tāpat pieminami latviešu autoru sacerējumi par Latvijas Republikas politisko vēsturi Otrā pasaules kara un pēckara periodā,⁹³ kā arī ārzemju autoru izstrādātie pētījumi un sastādītie informatīvie pārskati,⁹⁴ kas izmantoti, precizējot latviešu avotos sastopamās ziņas par dažādu latviešu trimdinieku un starptautiskās tautsaimniecības likumdošanas normām, kas tiešā veidā skāra vairumu latviešu jūrnieku karalaika un pēckara Rietumvalstīs.

Gadagrāmata 2013. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2014. 16.–17. lpp.; Bernsone, Ilze. No Kārdifas uz Rīgu // *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2012*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2013. 373.–385. lpp.

⁹⁰ Neiburgs, Uldis. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs. *Mājas Viesis*, 2016, Nr. 8, 21. sep./4. okt. 32.–37. lpp.

⁹¹ Beitlers, Dāvis. Latviešu jūrniecība trimdā: ieskats kādā reti šķirstītā jūrlietu vēstures lappusē // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2016*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2017. 433.–442. lpp.

⁹² Sk.: Beitlers, Dāvis. Gaismas pils meža ielokā: Kalnciema skolas vēsture. Kalnciems: autora izdevums, 2016. 838 lpp.

⁹³ Sk., piem.: Andersons, Edgars. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. *Laiks*, 1983, Nr. 44, 1. jūnijs, 3. lp.; Andersons, Edgars. *Latvijas vēsture 1920–1940: Ārpolitika*. II sējums Stokholma: Daugava, 1984. 697 lpp.; Andersons, Edgars, Siliņš, Leonīds. *Latvijas Centrālā padome*. Upsāla: LCP, 1994. 496 lpp.; Bleiere, Daina u. c. *Latvija Otrajā pasaules karā (1939–1945)*. Rīga: Jumava, 2007. 584 lpp.; Zunda, Antonijs. Baltijas jautājums un Rietumvalstis (1940–1953): attieksmes evolūcija // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010. 263.–279. lpp. u. c.

⁹⁴ Sk., piem.: Andreff, Vladimir. *Maturing Strategies of Russian Multinational Companies* // Liuhto, Kari etc. (ed.). *The Russian Economy and Foreign Direct Investment*. London: Routledge, 2016; *Baltic States Investigation. Hearings before the select committee to investigate the incorporation of the Baltic States into the U. S. S. R.* Washington: U. S. Govt. Print, 1954; Bennett, Marion T. The immigration and nationality (McCarran–Walter) Act of 1952, as Amended to 1965. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 367, 1966, 1, pp. 127–136; Briggs, Herbert W. *Non-Recognition in the Courts – The Ships of the Baltic Republics*. *American Journal of International Law*, 1943, 37, p. 592; Cairncross, Alec. *Years of Recovery: British Economic Policy 1945–51*. London: Taylor & Francis, 2005. p. 544; Lauterpacht, Elihu. *International Law Reports*. Cambridge: Cambridge University Press, 1951. p. 616.

1. LATVIEŠU TRIMDAS JŪRNICĪBAS FENOMENA FONSS UN PRIEKŠVĒSTURE

1.1. Latvijas Republikas flotes liktenis Otrā pasaules kara gados – trimdas jūrniecības fenomena cēlonis un sākumpunkts

Vairāk nekā 5000 kuģniecības darbinieku (no tiem ap trīs tūkstošiem jūrasbraucēju, pārējie – jūrskolnieki, krasta un ostu darbinieki),⁹⁵ 103⁹⁶ jūras kuģi⁹⁷ (no tiem 89 tvaikoņi, divi motorkuģi, pieci motorburinieki un septiņi burinieki)⁹⁸ (tirdzniecības flotē⁹⁹), kuģu tonnāža uz tūkstoš valsts iedzīvotājiem¹⁰⁰ – ievērojami lielāka nekā Polijā, Vācijā, Francijā, Itālijā...¹⁰¹ Tāda statistiskā aina paveras, panorāmiski uzlūkojot Latvijas Republikas tirdzniecības floti un jūrniecības nozari pašā Otrā pasaules kara priekšvakarā; un ne mazāk izcils bija nozares darbīgums – Latvijas teritorijā darbojās trīs ostas – Rīgas, Liepājas un Ventspils – ar starptautisku nozīmi un vēl vairākas mazās ostas, rosīga bija K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas darbība Rīgā... (tā varētu vēl turpināt).

Otrais pasaules karš un to pavadošā okupācijas režīmu maiņa Latvijas Republikas plaukstošās un darbīgās jūrniecības nozares liktenī rezultējās divos aspektos; pirmkārt, tā bija nozares sašķelšanās divās paralēlās līnijās, no kurām viena turpinājās okupētajā (gan padomju, gan vācu) Latvijā vai okupācijas varu dienestā, bet otra – ārpus Latvijas un tās okupantu ietekmes sfēras (pēc kara – “dzelzs priekškara” vienā un otrā pusē); otrkārt, tie bija fiziskie bojājumi – gan kuģu, gan jūrnieku fiziska bojāeja. Un savukārt šie rezultāti vainagojās vispārējā procesā – Latvijas jūrniecības kā nacionālas tautsaimniecības nozares likvidācijā, kas kā nacionāla nozare, šķiet, nav pilnībā reanimēta līdz pat mūsdienām.¹⁰²

⁹⁵ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 51. lpp.

⁹⁶ Pavisam nesen, 1939. gadā, no flotes tika izrakstīts un pārceļoja uz Dāniju (jādomā gan, ka ar 1939. gadā Rīgā piemunsturēto latviešu apkalpi) tvaikonis “Dagø”, kam bija dāņu līdzīpašnieks.

⁹⁷ Vēl vairāk Latvijā bija mazo kuģīšu – velkoņu, piekrastes zvejas un upju kuģu.

⁹⁸ Sk.: Latvijas jūras tirdzniecības kuģu saraksts 1. janvārī 1940. gadā. *Jūrnieks*, 1940, Nr. 1, 36.–39. lpp.

⁹⁹ Latvijas Republikas karafloze, salīdzinot ar tirdzniecības floti, bija pavisam neliela: tajā 1940. gada sākumā bija piece peldlīdzekļi – flagkuģis “Virsaitis”, divas zemūdenes “Spīdola” un “Ronis”, kā arī divi aizzogotājtraleri “Viesturs” un “Imanta”.

¹⁰⁰ Tā bija 98 brt., kopā – 201 063 brt.

¹⁰¹ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 128. lpp.

¹⁰² Vispirms jau tādēļ, ka nav salīdzināms tas kuģu un pārvaldījumu apjoms, kas pārvietojas zem Latvijas Republikas karoga šodien, ar to, kāds tas bija 1940. gada sākumā. Savu iespaidu joprojām atstājusi padomju laikā piekoptā latviešu jūrnieku izstumšana no nozares, lai gan šodien tīri likumiski nekas netraucē latviešiem to mainīt.

1.1.1. Latvijas jūrniecības nozares sašķelšana. Kuģi un jūrnieki okupācijas varu dienestā¹⁰³

Padomju varas īstenotā nozares pārņemšana 1940.–1941. gadā

1940. gadā sekoja virkne jaunās padomju Latvijas marionešu valdības lēmumu kuģniecības pārņemšanai, cenšoties pārņemt gan to nozares (kuģi ar jūrniekiem) daļu, kas atradās padomju kontrolētajos ūdeņos, gan to, kas atradās ārpus tiem, proti – peldēja vai bija piestājuši kādā amerikāņu vai britu ostā Rietumu puslodē. Jau pašā jūlija sākumā tika pieņemts pirmais lēmums, kas skar Rietumos esošos Latvijas kuģus, – tas paredzējis, ka visiem kuģiem, kas atrodas ASV ostās, nekavējoties jāreģistrējas kā Padomju Savienības kuģiem,¹⁰⁴ 27. jūlijā sekoja aizliegums ārpus Baltijas jūras esošajiem kuģiem kuģot Rietumu puslodē, iebraukt angļu vai amerikāņu ostās un pavēle katru piestāšanu saskaņot ar jauno Latvijas valdību,¹⁰⁵ 31. jūlijā – pavēle Rietumos esošajiem kuģiem doties uz “dzimtenes” ostām Murmansku vai Vladivostoku Krievijā (kur nu kuram tuvāk),¹⁰⁶ 5. oktobrī – dekrēts par privātkuģniecības nacionalizāciju,¹⁰⁷ kas līdz 1941. gada janvārim, pieļaujot dažādas nelikumības,¹⁰⁸ ļāva padomju varas struktūrām nacionalizēt 59 kuģus (tikai 24 no tiem atradās Baltijas jūras akvatorijā).¹⁰⁹ Kā vēlāk, 1942. gadā, norādīja latviešu tālbraucējs kapteinis P. Paegle, pirms Latvijas flotes pārņemšanas “komunistiskais režīms nav varējis pārvērst Krieviju par jūras valsti (pēc Lloyds Register ziņām, PSRS koptonnāža 1940. g. sasniedz tikai ap 1 300 000 brt.), kādēļ “kultūrai atpalikušo” Baltijas valstu tonnāžas (kopā pāri par 400 000 brt.) piesavināšanās” devusi “iespēju palielināt Padomju tirdzniecības floti apm. par 30%.”¹¹⁰ Runājot par 27. jūlija rīkojuma punktu par kuģošanas saskaņošanu ar Latvijas valdību un atceroties to, ka padomju varas marionetiskā pārvalde pretendēja uz zināmu pilnvaru kontinuitāti jeb pārņemšanu no iepriekšējās, K. Ulmaņa

¹⁰³ Par otro no abām sašķelšanas rezultātā radušajiem jūrniecības nozares daļām sk. pētījumā 2. un 3. daļā.

¹⁰⁴ National Archives and record Administration (turpmāk – NARA), RG 59, File M1177, Roll 19, 860 p. 851/2 (ASV sūtņa Latvijā un Igaunijā Dž. Vaislija ziņojums ASV Valsts departamentam par Padomju Savienības politiskajām interesēm un to izpaušmēm Latvijā 1940. gada vasarā). Atsaucoties uz šo Latvijas historiogrāfijā pagaidām salīdzinoši maz pielietoto avotu, fakts pieminēts respektablā vēstures literatūrā (sk.: Bleiere, D. u. c. *Latvija Otrajā pasaules karā*, 443. lpp.), atsaucoties uz Hūvera institūtā glabātiem materiāliem par ASV sūtņa Latvijā Dž. Vailija sarunu ar F. Graudu 1940. gada 2. jūlijā, kuras laikā kuģīpašnieks par šo faktu informējis ASV sūtni. Līdzšinējā Latvijas historiogrāfiskajā tradīcijā (sk., piem.: Bernsone, I. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote*, 47. lpp.), ko atbalsta arī citi avoti (izņemot konkrēto dokumentu no NARA) kā pirmais padomju valdības izdots uz Latvijas kuģiem ASV un Lielbritānijā attiecināmais lēmums gan datējams tikai ar 27. jūliju.

¹⁰⁵ Valdības rīkojums [27.VII]. *Valdības Vēstnesis*, 1940, Nr. 169, 29. jūlijs, 1. lpp.

¹⁰⁶ Valdības rīkojums [31.VII, papildinājums 27.VII rīkojumam]. *Valdības Vēstnesis*, 1940, Nr. 173, 2. augusts, 1. lpp.

¹⁰⁷ Kuģniecības uzņēmumu nacionalizācija. *Cīņa*, 1940, Nr. 102, 9. oktobris, 1. lpp.

¹⁰⁸ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote*., 28.–29. lpp.

¹⁰⁹ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 33. lpp.

¹¹⁰ Paegle, P. Latviešu jūrniecības likteņgaitas. *Satiksmē un Tehnika*, 1942, Nr. 8, 4. lpp.

autoritārās, valdības, var teikt, ka pirmais solis vēlāk sovjetiem izdevīgajā kuģniecības kontroles ieviešanā tika sperts jau ar vēl suverēnās Latvijas Republikas 1940. gada 17. maija lēmumu par kuģniecības ierobežošanu, kas deva tiesības tirdzniecības un rūpniecības ministram uz laiku aizliegt Latvijas kuģiem iebraukt un izbraukt no jebkurām ostām, dot rīkojumus par kravu uzņemšanu un brauciena virzienu,¹¹¹ kas tomēr praksē – karalaika apstākļos – jau pirms 1940. gada 16. jūnija darbojās tik nesekmīgi, ka 8. jūnijā Latvijas valdības pārstāvji bija spiesti konstatēt, ka Latvijas kuģniecība nav pakļauta nekādai vienotai kontrolei.¹¹²

26 kuģi no 103 (104) Latvijas Republikas pirmskara tirdzniecības flotes padomju varas rokās nenonāca. Pateicoties Rietumvalstu politikai un latviešu kapteiņu nostājai, Latvijā neatgriezās un “brīvajā pasaulē” kara sākumā palika un nonāca kopā 17 kuģu – deviņi Amerikā (izņemot Latvijā atgriezušos motorkuģi “Hercogs Jēkabs”, 1940. gada rudenī pārņēma ASV valdība) un tikpat daudz Lielbritānijā (viens jau kara priekšvakarā bija britu dienestā, pieci pārņemti 1940. gada vasarā–rudenī, vēl divi – Vācijas–Padomju Savienības kara sākumā).¹¹³ Vēl desmit tvaikoņi, izvairīdamies no pāriešanas padomju un pa daļai arī vācu okupācijas varas dienestā, no Latvijas Republikas tirdzniecības flotes sarakstiem tika svītroti 1940. gada pavasarī, pašā okupācijas priekšvakarā, – seši piederēja 1939. gada vācu repatriantiem Faulbaumu ģimenei un tika aizvesti uz Vāciju, vienu jau 1938. gadā jūrā bija pārņēmusi Spānija, vēl viens kuģis bija nogrimis, bet divi pārdoti ārvalstīm;¹¹⁴ skandināvu līdzīpašnieki jau kara sākumā pārdeva skandināvu rēderiem vēl divus Latvijā reģistrētus kuģus. Atlikušie 16 kuģi, kas neietilpst nedz šo 26, nedz nacionalizēto kuģu sarakstā, pa lielai daļai jau kara sākumā bija nonākuši Vācijas vai Padomju Savienības centrālās varas resoru¹¹⁵ rīcībā, nonākuši izolācijā karalaika kuģošanas bīstamības dēļ, vai arī jau gājuši bojā kara pirmajos mēnešos.¹¹⁶

Padomju Savienība, anektējusi Latvijas Republiku, sistemātiski īstenoja tādu politiku, lai Latvijai būtu jebkāda pārstāvība, it visu pakļaujot Maskavā bāzētajām struktūrām. Jau 1940.–1941. gadā, ievērojamai daļai Latvijas jūras transporta darbinieku nonākot Padomju Savienības un Latvijas PSR kuģniecības struktūru dienestā, sākās mērķtiecīga latviešu jūrnieru, jūrnieru darbinieku un latviešu valodas izskaušana no jūrnieru nozares,¹¹⁷ kas visplašāko vērienu ieguva pēckara gados.

¹¹¹ Valdības darbība. Ministru kabineta sēde 1940. g. 17. maijā. *Valdības Vēstnesis*, Nr. 109, 18. maijs, 1. lpp.

¹¹² LVVA, 2570. l. f., 1. apr., 469. l., 36. lp. (Latvijas sūtņa Berlīnē E. Krieviņa ziņojums ārlietu ministram V. Munteram 1940.8.VI).

¹¹³ Tuvāk sk. 2.1. nodaļā.

¹¹⁴ Bernsone, I. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote..*, 12.–13. lpp.

¹¹⁵ PSRS Jūras kara flotes tautas komisariāts, PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Robežsardzības karaspēka pārvalde un Zivjūrnieru trests.

¹¹⁶ Bernsone, I. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote..*, 17.–19. lpp.

¹¹⁷ Bernsone, Ilze. [Ievads] // Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jūrnieru vēsture 1950–2000*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, 2003. 13. lpp.

Latvijas kuģi vācu okupācijas varas dienestā 1941.–1944. gadā

Pēc Vācijas–PSRS kara sākuma 1941. gada 22. jūnijā nacionālsociālistiskās Vācijas rīcībā nonāca 27¹¹⁸ Latvijas tirdzniecības flotes kuģi: – 14, konfliktam izceļoties, tika apķīlāti Vācijas ostās, bet pārējos vācieši apķīlāja, ieņemot Latvijas ostu pilsētas.¹¹⁹ Tikai seši no tiem¹²⁰ kara gados turpināja kuģot Rīgas līcī un Baltijas jūrā, saglabājot Latvijas karogu, bet citi nonāca vācu rēderu pakļautībā un ieguva jaunus nosaukumus, daļēji arī vāciskas apkalpes, veicot vācu militāro resoru uzdevumus.

24 Latvijas kuģu lietas nonāca Berlīnes prīzu¹²¹ tiesas varā: šos kuģus vācu iestādes pārņēma kā bijušo ienaidnieka – Padomju Savienības – īpašumu.¹²² Un, spītējot apgabala ģerātkomisāra Heinriha Lozes solījumiem, ka Latvijas kuģu reprivatizācija neizpalikšot, jo vācu vara nerīkojoties kā komunisti, atņemot saviem pavalstniekiem viņu īpašumu,¹²³ spītējot viņa izdotajiem 1943. gada 18. februāra un 16. marta noteikumiem,¹²⁴ un – visbeidzot – spītējot pat latviešu iesniegumos ietvertajam aizrādījumam par “latviešu līdzdalību jaunās Eiropas iekarošanā”¹²⁵, pilnīgi nesekmīgi izrādījās vairākkārtēji Latvijas Jūrniecības departamenta un Latvijas Zemes pašpārvaldes mēģinājumi panākt kuģu atdošanu bijušajiem īpašniekiem: vācu puse strikti vadījās pēc Berlīnē 1941. gada 19. augustā izdotā rīkojuma, ka sakarā ar vērmahta ienākšanu Latvijā visa tās kustamā un nekustamā manta pāriet Vācijas reiha īpašumā, tai skaitā arī kuģi, kas tātad braukuši ar ienaidnieka karogu.¹²⁶ Specifiski šim jautājumam prīzu tiesa pievērsās 1941. gada jūnijā Štetīnē¹²⁷ internētā kravas tvaikoņa “Ausma”¹²⁸ statusa noskaidrošanas gaitā,¹²⁹ un, lai gan latviešu prasības tika noraidītas, tās rosināja Hamburgas Hanzas universitātes profesoru Rūdolfu Launu 1942. gada 30. jūnijā sniegt atzinumu par Latvijas

¹¹⁸ Faktiski vācu jurisdikcijā nonāca 29 Latvijas kuģi, tomēr saistībā ar diviem kuģiem bija neskaidrības to juridiskajā statusā.

¹¹⁹ Bassi, Heinz von. Das Schicksal der lettischen Kriegs- und Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg // *The Third Conference on Baltic Studies in Scandinavia*. Vol. 1: *History Section*. Stockholm, 1977. S. 213.

¹²⁰ “Ogre”, “Bru”, “Dzintarkrasts”, “Kaija”, “Mols” un “Neptuns”.

¹²¹ Prīzu tiesības ir īpašas starptautisko tiesību norma, kas attiecas uz ienaidnieka vai arī uz neitrālo valstu kuģu un to kravas aizturēšanu un apķīlāšanu jūras karā. Par prīzu tiesībām sk.: Švābe, Arveds. Prīzu tiesības // Švābe, Arveds (vīrsred.). *Latviešu konversācijas vārdnīca*, 17. sēj. Rīga: A. Gulbja apgāds, 1938. 34071.–34074. sleja.

¹²² LVVA, 1684. f., 5. apr., 31. l., 172. lp. (Jūrniecības departamenta juriskonsulta N. Vīnzarāja sagatavots ziņojums Jūrniecības departamentam 1942.20.VIII).

¹²³ Turpat, 35. lp. (Saimnieciskās ģenerāldirekcijas Rīgā galvenā juriskonsulta J. Grīnberga ziņojums Satiksmes departamentam Rīgā 1943.5.IV).

¹²⁴ Turpat, 36. lp. (tas pats); 37. lp. (Saimnieciskās ģenerāldirekcijas Kuģniecības nodaļas juriskonsulta F. Šīfera vēstule J. Grīnbergam 1943.21.IV).

¹²⁵ Turpat, 171. lp. (protokols apspriedei Saimniecības departamentā Rīgā 1942.20.VIII saistībā ar tālāko rīcību prīzu lietās)

¹²⁶ Kangeris, Kārlis. Latvijas valststiesiskie, pilsonības un materiālo vērtību jautājumi vācu okupācijas laikā (1941–1945) // Ērglis, Dzintars (sast.). *Latvijas Vēsturnieku komisijas raksti*. 25. sējums: *Okupācijas režīmi Baltijas valstīs 1940–1991*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2008. 160.–164. lpp.

¹²⁷ Mūsdienās Ščecina Polijā.

¹²⁸ Vācu pārdēvēts par “Käthe Oldendorf”.

¹²⁹ Tuvāk par tvaikoņa “Ausma” prīzu lietu sk. LVVA 293. f. 1. apr. 134. lietas materiālos.

valsts un tās īpašumu tiesisko statusu, kurā izteiktie slēdzieni arī pēc Otrā pasaules kara nodrošināja pamatu argumentācijai¹³⁰ par Latvijas prettiesisko inkorporāciju Padomju Savienībā.¹³¹ R. Launa galvenie slēdzieni – Latvijas pievienošana Padomju Savienībai ir nelikumīga, jo tā notikusi, pārkāpjot Latvijas Republikas Satversmi; Padomju Savienība attiecībā uz Latviju ir uzskatāma par tās teritoriju okupējošu valsti; no starptautisko tiesību viedokļa Latvijas teritoriālā integritāte, pavalstniecība, Latvijas valsts un tās pilsoņu īpašumtiesības joprojām ir spēkā *de iure*.¹³²

Padomju varas otrreizējā nozares pārņemšana 1944.–1947. gadā

Otrā pasaules kara beigās Latvijā gandrīz nebija nedz kuģu, nedz jūrnieku, ostas bija sagrautas, jūrskolas nedarbojās. Atkārtoti okupējot Latviju, Padomju Savienība vienlaikus ar kara seku novēršanu un izpostītās industriālās infrastruktūras atjaunošanu atsāka Latvijas jūrniecības nozares integrāciju kopējā sistēmā, saskatot galveno izdevīgumu Latvijas ģeogrāfiskajā novietojumā: tēlaini izsakoties, Latvijas ostas, īpaši neaizsalstošās, nodrošināja padomju impērijai “logu uz Eiropu”. Padomju Latvijas jūras transporta un zvejniecības uzņēmumi visu peļņu iemaksāja PSRS valdības kasē, atpakaļ saņemot tikai daļu. Kuģniecību un jūras tiesības Latvijas teritorijā pēc Otrā pasaules kara regulēja KPFSR¹³³ Jūras tirdzniecības un kuģniecības kodekss.¹³⁴ Pēc kara Latvijā atgriezās 16 tvaikoņi no karu pārdzīvojušajiem kādreizējās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem,¹³⁵ vairākiem kuģiem paliekot Padomju Savienības citos apgabalos, bet 18 kuģiem paliekot Rietumvalstu ūdeņos un peldot ar Lielbritānijas, ASV, Spānijas, Somijas, Dānijas, Zviedrijas, Hondurasas, Panamas, Kostarikas un Etiopijas karogiem.¹³⁶ Latvijā 1945. gada rudenī bija astoņi tvaikoņi – “Arethusa”, “Bārta”, “Daugava”, “Everanna”, Everolandā”, “Ilga” un “Turaida”.¹³⁷ Šie kuģi tika iekļauti Padomju Savienības jūras flotes paspārnē izveidotajā Latvijas Valsts jūras kuģniecībā, kam 1946.–1947. gadā pievienojās septiņi Skandināvijas valstu atdotie kuģi.

Otrreizējā okupācijā padomju vara turpināja 1940.–1941. aizsākto, 40. gadu otrajā pusē vismaz uz kādu laiku pieliekot punktu plašai latviešu līdzdalībai tirdzniecības flotes darbībā un tāljūras pārvadājumos, liedzot latviešu jūrniekiem tāljūras braucieniem nepieciešamos

¹³⁰ Tā nenoliedzami sekmēja arī Latvijas kuģu saglabāšanas procesus ASV un daļēji arī Lielbritānijā pēckara gados. Tuvāk sk. 2.1. nodaļā.

¹³¹ Kangeris, K. Latvijas valststiesiskie, pilsonības un materiālo vērtību jautājumi vācu okupācijas laikā, 165. lpp.

¹³² LVVA, 1684. f., 5. apr., 31. l., 172. lp. (protokols apspriedei Saimniecības departamentā Rīgā 1942.20.VIII).

¹³³ Krievijas Padomju Federatīvā Sociālistiskā Republika.

¹³⁴ Bernsone, I. [Ievads] // Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000*, 14. lpp.

¹³⁵ Ieskaitot “Dagø”.

¹³⁶ Tuvāk sk. 2.2. nodaļu.

¹³⁷ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 46. lpp.

izbraukšanas dokumentus.¹³⁸ Kā norāda vēsturnieks Jānis Ķeruss, kurš pētījis liepājnieku bēgšanu no zvejnieku kolhoza “Boļševiks” 1952.–1957. gadā, mazliet vairāk padomju vara uzticējās vienīgi jaunajai potenciālo jūrnieku paaudzei, kuras pārstāvji bija pārāk jauni, lai būtu “sasmērējušies” ar nacistiskās Vācijas okupācijas varu vai “kompromitējuši” sevi ar darbību Latvijas Republikas laikā.¹³⁹ Latviešu jūrnieku tālajos braucienos lielākā vai mazākā mērā “izspieda” iebraucēji no Padomju Savienības “brālīgajām republikām”, un jūrnieku nacionālā sastāva ziņā trimdas atzars jeb latviešu jūrniecība Rietumvalstīs nenoliedzami kļuva par tiešāku Latvijas Republikas jūrniecības nozares turpinājumu nekā padomju Latvijā palikušī nozares daļa.

1.1.2. Latvijas jūrniecības nozares fiziskais sarukums. Kuģu un jūrnieku bojāeja

Latvijas kuģi aktīvās karadarbības laikā 1940.–1944. gadā.

Gan abu okupācijas varu, gan Rietumvalstu dienesta laikā Latvijas tirdzniecības flote cieta milzu zaudējumus: laikā no 1940. gada 25. janvāra līdz 1945. gada 11. martam bojā aizgāja gandrīz puse – 48 kuģi: “Everene” (1940.25.I), “Jaunjelgava” (1940.20.IV), “Karniel” (1940), “Tālvaldis” (britu dienestā; 1940.9.VII), “Tobago” (1940.13.VIII), “Vulcan” (1940.X), “Gaisma” (1941.22.VI), “Vienība” (1941.27.VI), “Everiga”, “Krimulda” (abi 1941.3.VII), “Imanta” (1941.1.VII), “Rasma” (1941.5.VII), “Bārtava” (1941.10.VIII), “Krišjānis Valdemārs” (ledlauzis), “Everita” (abi 1941.28.VIII), “Sigulda”, “Ausma” (Ventspils), “Kalpaks” (1941.29.VIII), “Atis Kronvalds” (visi 1941.29.VIII), “Skrunda” (1941.30.VIII), “Astra” (1941.1.X), “Kaija” (1941.2.X), “Tautmīla” (1941.16.X), “Everoja” (britu dienestā; 1941.3.XI), “Skauts” (1941.30.XI), “Hidrografs” (1941. g. rudenī), “Ciltvaira” (ASV dienestā; 1942.19.I), “Everasma” (ASV dienestā; 1942.28.II), “Kangars” (1942.1.IV), “Abgara” (ASV dienestā; 1942.6.V), “Regent” (ASV dienestā; 1942.14.VI), “Everalda” (ASV dienestā; 1942.29.VI), “Ausma” (Rīga; 1942.13.VII), “Everelza” (ASV dienestā; 1942.13.VIII), “Katvaldis” (britu dienestā; 1942.24.VIII), “Elfriede” (1942.VIII), “Vilnis” (1942.7.XI), “Kandava” (1943.22.IV), “Dole” (1943.11.IX), “Krīvs” (1944.1.II), “Everonika” (1944.14.III), “Andrejs Kalniņš” (1944.6.VII), “Velta” (1944.18.X), “Banga” (1944.28.XI), “Arija” (1944.12.XII), “Gundega” (1944.21.XII), “Valdona” (1944.25.XII) un “Amata” (1945.11.III).¹⁴⁰

¹³⁸ Bernsone, I. u. c. [Ievads] // *Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950* [turpmāk atsaucēs – *Latvijas jūrniecības vēsture*], 25. lpp.

¹³⁹ Ķeruss, Jānis. Bēgšana zvejnieku traleros no Liepājas kolhoza “Boļševiks” (1952–1957): motīvi, norise, varas īstenotāju reakcija // Jarinovska, Kristīne (zin. red.). *VDK zinātniskās izpētes komisijas raksti*. 1. sēj.: *Totalitārisma sabiedrības kontrole un represijas*. Rīga: LPSR Valsts drošības komitejas zinātniskās izpētes komisija, 2015. 479. lpp.

¹⁴⁰ Par kuģu nogrimšanu sk.: Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 30.–47. lpp.; Andersons, E. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. ...; E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. *Tālos Krastos*, 1949, Nr. 17,

Vairāki kuģi gāja bojā un guva nopietnus bojājumus Ļeņingradas blokādes un Tallinas evakuācijas laikā padomju dienestā 1941. gadā,¹⁴¹ tomēr visvairāk kuģu aizgāja bojā aktīvās karadarbības laikā no zemūdens mīnām un aviācijas uzlidojumiem, pārsvarā esot Vācijas dienestā. No pašu vāciešu uzbrukumiem cieta Rietumu sabiedroto dienestā esošie Latvijas kuģi, un to vidū savā ziņā leģendāra kļuvusi “Ciltvairas” bojāeja 1942. gada 19. janvārī pēc vācu zemūdenes “U-123” torpēdas trāpījuma; gandrīz visai kuģa komandai ar kapteini izdevās izglābties par spīti tam, ka deviņi jūrnieki ar kapteini Kārli Šķēbergu priekšgalā līdz pēdējam brīdim mēģināja glābt torpedēto kuģi, tā izpelnoties amerikāņu laikrakstu ievērību; ne velti “Ciltvairas” vārdā nosaukta pat iela Negshedas pilsētiņā Ziemeļkarolīnas piekrastē.¹⁴²

Jūrnieku bojāeja un represēšana

Kā atzinusi vēsturniece Ilze Bernsone, ka, salīdzinot ar flotes likteni, daudz traģiskākas pēc Latvijas okupācijas un karalaikā bija tieši jūrnieku un jūrniecības darbinieku tālākās gaitas. Kara beigās, 1945. gada maijā, uz Latvijā esošajiem septiņiem tvaikoņiem tika nodarbināti 104 cilvēki no aptuveni pieciem tūkstošiem pirmskara flotes darbinieku.¹⁴³ Karalaikā jūrnieki izklīda, līdzīgi visai nozarei kopumā sašķēlās divās paralēlās līnijās, daļai dodoties un paliekot trimdā, bet atlikušajiem – paliekot vai atgriežoties padomju okupētajā Latvijā. Nedz vieni, nedz otri nebija pasargāti no kuģu katastrofām, dažādu varu dienestos aizejot bojā vairākiem simtiem jūrnieku,¹⁴⁴ nedz vienas, nedz otras grupas gadījumā grūti runāt par simtprocentīgu nodarbinātību jūrniecības nozarē. Tomēr, salīdzinot ar Rietumvalstīs nonākušajiem, īpaši smagi cieta Padomju Savienībā palikušie latviešu jūrnieki, kas ne tikai, kā jau minēts, vairumā gadījumu tika atstumti no nozares, bet arī tika fiziski iznīcināti. Vislielākais trieciens Latvijas jūrniecības saimei bija 1941. un 1945.–1949. gada deportācijas un citas okupācijas varas drošības iestāžu represijas, kurā cieta gan kuģu virsnieki, gan kuģtīpašnieki, gan kuģniecības sabiedriskie un izglītības darbinieki; iespējams, vistraģiskākā bija tvaikoņa “Atis Kronvalds” komandas lieta – nāvēssodu piesprieda un izpildīja veseliem desmit komandas locekļiem. Necilvēcīgi sadzīves apstākļi un nodarbināšana īpaši smagos darbos ne vienu vien latviešu jūrnieku novārdzināja, paliekot frontes aizmugurē Padomju Savienībā, sekoja daudzu jūrnieku mobilizācija un krišana Sarkanajā armijā, tāpat kā vēlāk vācu armijā; vācu okupācijas vara nelielu daļu jūrnieku (tos, kas atteicās braukt vācu dienestā) iesēdināja koncentrācijas nometnēs.¹⁴⁵

12. novembris, 4. lpp.; Kapt. A. S. [iespējams, Augusts Šmits]. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. *Latvju Vārds*, 1948, Nr. 26, 7. aprīlis, 4. lpp. u. c.

¹⁴¹ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 46. lpp.

¹⁴² Sk., piem.: Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 36. lpp.

¹⁴³ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 51.–52. lpp.

¹⁴⁴ Vispārīgas aplēses sk., piem.: E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. ...

¹⁴⁵ Tuvāk sk.: Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 52.–55. lpp.

1.2. Latviešu trimda un tās konteksts

Trimda, kā jau vairākkārt pieminēts, ir otrā no šajā darbā aplūkotā temata komponentēm. Kā zināms, ar šo jēdzienu visu trīs Baltijas valstu – Igaunijas, Latvijas un Lietuvas – vēsturē pieņemts saprast tos šo valstu iedzīvotājus (īpaši etnisko pamatnāciju pārstāvjus), kas Aukstā kara laikā, 20. gs. 40.–80. gados, atradās otrpus ”dzelzs priekškaram” – Rietumvalstīs.¹⁴⁶ Ja paši “brīvās pasaules”¹⁴⁷ latvieši sevi vislabprātāk dēvēja par trimdiniekiem,¹⁴⁸ tad Rietumvalstu plašsaziņas telpā viņi tika saukti gan par trimdiniekiem (*exiles*), gan emigrantiem, kā viņi konsekventi dēvēti arī padomju literatūrā, emigranta apzīmējumu reizēm papildinot vai nomainot ar tādiem epitetiem kā, piemēram, “latviešu buržuāzija emigrācijā” Andreja Upīša “Bezsaules norietā”¹⁴⁹. Arī pirmajos latviešu bēgļu izdevumos vēl DP¹⁵⁰ nometņu laikā Vācijā, sākot ar 1945. gada vasaru, bēgļu pašnosaukumā atrodams vēl dažādas, ar trimdas jēdzienu nesaistītas variācijas, kas tikai retumis runā par trimdu un latviešu bēgļiem trimdiniekiem: atrodams gan apzīmējums “latvieši emigrācijā” ar vai bez piebildes “kas atrodas trimdā”, gan arī “pārvietotās personas” jeb “dīpīši” (kā angļu DP savdabīgs latviskojums). Ņemot vērā to, ka tikai niecīgs skaits baltiešu bēgļu piekrita repatriēties uz Padomju Savienības pārvaldītajām Baltijas valstīm, Rietumvalstu pārvaldes struktūras drīz pēc Vācijas kapitulācijas sāka baltiešus (atskaitot vācbaltiešus) apzīmēt par “nerepatriējamām pārvietotām personām”. Arī vēlāk latviešiem netika piešķirts bēgļu vai trimdinieku statuss. Piemēram, ASV līdz 1952. gadam gandrīz visi iebraukušie latvieši dēvēti par ieceļotājiem (*immigrants*) un tikai daži – par politiskajiem bēgļiem (*recent political refugees*).¹⁵¹

50. gadu sākumā bija beidzies DP nometņu laiks un latviešu trimdas kopienas mitināšanās galvenokārt Vācijā un Austrijā, kā arī – atsevišķā statusā¹⁵² – Zviedrijā. Sākot ar 1946. gadu, trimdas kopiena Vācijā samazinājās, 40. gadu beigās izveidojoties galvenajām latviešu kopienām

¹⁴⁶ Strīdīgs ir jautājums par bēgļu kopskaitu. Vēsturnieks Kārlis Kangeris aplēsis, ka šis skaitlis varētu būt līdz 150 000 (sk.: Kangeris, Kārlis. Evakuācija/bēgšana no Latvijas 1944. gadā: jauns novērtējums uz jaunas datu bāzes // *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 2006, Nr. 1, 111.–135. lpp.).

¹⁴⁷ Trimdas latviešu bieži lietotais apzīmējums ārpus padomju ietekmes sfēras esošajai pasaules daļai.

¹⁴⁸ Tas, cik liela 1944. – 1945. gadā masveidā izceļojušo Latvijas valstspiederīgo sevi patiešām uzskatīja par trimdiniekiem, gan ir strīdīgs jautājums (vairāk sk.: Dunsdorfs, Edgars. *Trešā Latvija*. Melburna: K. Goppera fonds, 1968).

¹⁴⁹ Upīts, Andrejs. *Bezsaules noriets latviešu buržuāzijai un tās literatūrai trimdā*. Rīga: Liesma, 1967.

¹⁵⁰ DP – pārvietotās personas (angļu valodā: displaced persons), īpašs statuss..... Pats jēdziens radies 1943. gadā, kad sākās plānošana par bēgļu jautājumu risināšanu pēc kara apstākļos.

¹⁵¹ Deksnis, Eduards Bruno, Beķere, Kristīne. Latviešu trimdas loma Latvijas neatkarības idejas uzturēšanā // Stradiņš, Jānis (virsred.). *Latvieši un Latvija*. III sējums: *Atjaunotā Latvijas valsts*. Rīga: Latvijas Zinātņu akadēmija, 2013. 72. lpp.

¹⁵² Zviedrijas attieksme pret baltiešu bēgļiem bija ļoti diferencēta; no vienas puses Zviedrija vēlējās uzturēt labas attiecības ar Padomju Savienību, no otras – atzina baltiešu bēgļus par trimdiniekiem. Zviedrijas pretrunīgā politika veicināja daudzu latviešu izceļošanu uz politiski drošākām mītneszemēm galvenokārt ārpus Eiropas.

ārzemēs – ASV, Asutrālijā, Kanādā, Lielbritānijā, Vācijā un Zviedrijā, mazākas – kā zināms, arī citviet pasaulē.¹⁵³

Latviešu trimdinieki nenoliedzami bija karsti Latvijas okupācijas un iekļaušanas Padomju Savienībā pretinieki, vismaz trimdas sākumgados vēlēdamies pēc iespējas ātrāk atgriezties neatkarīgā Latvijas Republikā. Tas labi saskatāms arī latviešu trimdas jūrnieku gadījumā, tāpat kā nenoliedzamais fakts par to, ka lielākā vai mazākā mērā trimdai vienmēr, arī vēlākā laikā, kad kļuva skaidrs, ka atgriešanās tomēr nebūs tik vienkārša, bijis politiskais virsmērķis – Latvijas neatkarības atjaunošana *de facto*, kas sasauca arī jūrniecības aprindās sastopamajām pārdomām, piemēram, par flotes saglabāšanu atjaunojamajai Latvijai.¹⁵⁴ Kā norāda trimdas vēstures pētniece Eva Eglāja-Kristsons, baltiešu trimdinieki “pielika lielas pūles, lai atmaskotu komunistu noziegumus un melus par .. komunistisko sistēmu”,¹⁵⁵ kam, protams, iespējams piekrist, tajā pašā laikā uz jūrniekiem nevarot pilnībā attiecināt pētnieces tēzi, ka “ar baltiešu trimdiniekiem Rietumvalstu valdības rēķinājās kā ar konsekventiem antikomunistiem”,¹⁵⁶ – to zināmā mērā liek apšaubīt latviešu jūrnieku nonākšana situācijās, kas apliecina, ka latvieši Rietumvalstīs atkal un atkal nepārprotami tikuši asociēti ar komunistiem un komunistisko režīmu.¹⁵⁷ Tiesa, “lielās politikas” līmenī tas bija pilnīgi citādi.

Arī latviešu jūrniekus, tāpat kā citus trimdiniekus, ietekmēja Aukstā kara politisko norišu posmi, par kuriem pieņemts runāt vēstures literatūrā¹⁵⁸ un no kuriem īpaši iezīmīgs ir pirmais – t. s. Pirmais aukstais karš jeb Staļina ēra (1946.–1953. g) ar tādu būtisku raksturlielumu jeb parādību kā Rietumos nonākušo baltiešu repatriācijas veicināšana (abās “dzelzs priekšvara” pusēs) un politiski diplomātisko kontaktu dominānce pār citām starptautiskās sadarbības sfērām.¹⁵⁹ Raksturīgi, ka Latvijas historiogrāfijā trimdu pierasts apskatīt un analizēt pamatā tikai kā sociālantropoloģisku, kultūras vai politisko fenomenu, mazāk runājot par tautsaimnieciskajiem aspektiem, kā tas daļēji mēģināts darīt šī pētījuma ietvaros.

¹⁵³ Deksnis, E. B., Beķere, K.. Latviešu trimdas loma Latvijas neatkarības idejas uzturēšanā, 72.–73. lpp.

¹⁵⁴ Tuvāk sk., 2.1.1., 2.2.1. nodaļās.

¹⁵⁵ Eglāja-Kristsons, Eva. *Dzelzsgriezēji: Latvijas un Rietumu rakstnieku kontakti*. Rīga: LU Literatūras, folkloras un mākslas institūts, 2013. 12. lpp.

¹⁵⁶ Eglāja-Kristsons, E. *Dzelzsgriezēji ...*, 12. lpp.

¹⁵⁷ Sk. 3.1.2. nodaļu.

¹⁵⁸ Sk.: Sonnenburg, Melvin etc. *Colonialism: An International, Social, Cultural, and Political Encyclopedia*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2003. 127. lpp.

¹⁵⁹ Eglāja-Kristsons, E. *Dzelzsgriezēji ...*, 15. lpp.

Otrais pasaules karš un to pavadošā vairākkārtējā Latvijas okupācija ne tikai (1) radīja plašus fiziskos zaudējumus Latvijas Republikas jūrniecības nozarei, atnesot kuģu un jūrnieku bojāeju, jūrniecības darbinieku represijas un infrastruktūras sabrukumu Latvijā, bet arī (2) **sadalīja nu jau bijušo Latvijas Republikas jūrniecības nozari divās paralēlās līnijās**, kas turpinājās (a) Latvijā un to okupējušo varu dienestā un (b) Rietumvalstīs, radot latviešu trimdas jūrniecības fenomenu. Šo Latvijas un latviešu nācīgas vēstures fenomenu pamatā veido divas būtiskas fiziskās komponentes – (1) Rietumvalstīs nonākušie un palikušie kuģi un (2) tādu pašu likteni pieredzējušie jūrnieki –, savukārt tīri konceptuāli, jēdzieniski un saturiski vārdkopā “latviešu jūrniecība trimdā” sakausētas divas tematiskās sfēras – (1) latviešu (Latvijas) jūrniecība un (2) trimda, abi nozīmīgi vēstures izpētes priekšmeti Latvijas vēsturē, –, no pirmā elementa paņemot nozarisko aspektu – apskatāmā piederību konkrētajai nozarei –, savukārt ievietojot to otrā elementa – trimdas, klaida, svešuma – ietvarā un kontekstā, zināmā mērā konfrontējot abus elementus, dodot pētniekam iespēju vērot un izvērtēt to, cik lielā mērā trimdā iespējama vienota jūrniecības nozare, un cik lielā mērā trimdas apziņas telpā iespējams iekļaut tautsaimnieciskas nozares elementus.

2. LATVIJAS KUĢI

Kā jau pieminēts, karu pārcieta un “brīvajā pasaulē” palika 18 kuģi – aptuveni puse – no kādreizējās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes paliekām abpus “dzelzs priekškarām”. Paliekot Rietumvalstu ūdeņos, tie peldēja ar Lielbritānijas, ASV, Dānijas, Zviedrijas, Spānijas, Somijas, Hondurasas, Panamas, Kostarikas un Etiopijas karogiem, lai gan tikai pirmie seši karogi liecināja par kuģu īpašnieku un valdītāju īstajām piederības valstīm, kamēr pārējie bija tā saucamie “lētie karogi”, kuru valstīs kuģus tikai formāli pierakstīja. Var teikt, ka reālu saikni ar Latviju vismaz īpašumtiesību nozīmē (kā bijušo Latvijas pavalstnieku vai viņu mantinieku īpašums, vai vismaz ar kuģa vārdu un apkalpes kaut daļēju latviskumu) saglabāja 12 no šiem kuģiem: pieci pārcietuši karu no ASV un Lielbritānijā 1940. gadā nonākušajiem, vēl septiņus briti ieguvuši kara beigās; kamēr sešiem atlikušajiem kuģiem – bijušajam “Everardam” Spānijā, “Rīgai” Somijā, “Lettoniai” Grieķijā un “Dagø” un “Vizmai” (“Runø”) Dānijā un “Elsa’i Croy” Zviedrijā – kā jau pirms kara pārņemtiem vai tobrīd un vēlāk legāli ārvalstniekiem pārdotiem nekādas saistības nedz ar Latviju, nedz tās pavalstniekiem vairs nebija. Tomēr, ieskaitot arī šos sešus ārzemnieku kuģus Latvijas flotes kopainā, var teikt, ka pavisam līdzīgā laikā – vien ar četrus gadu starpību – noslēdzās arī abu bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes turpinājumlīniju plūdums – “brīvajā pasaulē” pēdējais bijušais Latvijas kuģis tika sagriezts 1968. gadā Spānijā, kamēr padomju pusē pēdējais bija “Hercogs Jēkabs”, kas beidzis ekspluatāciju 1973. gadā.

Situāciju, kādā Otrais pasaules karš bija iesviedis Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģus, un tās rezultātus, ciktāl tas tieši saistās ar trimdas jūrniecību, iespējams uzskatāmi atainot dažās diagrammās.¹⁶⁰ Tās parāda, piemēram, to, ka Rietumvalstīs pēc kara palika lielākā daļa karu pārcietušā starpkaru Latvijas flotes kuģu, kā arī to, ka Latvijā atgriezās salīdzinoši nedaudzi no Rietumvalstīs nonākušajiem Latvijas kuģiem, turklāt tikai viens no tiem atgriezās nosacīti brīvprātīgi.

¹⁶⁰ Sk. 1. pielikumu.

2.1. Rietumvalstu rīcība ar Latvijas kuģiem

“Brīvajā pasaulē” nonākušo Latvijas kuģu gaitas visupirms noteica attiecīgās valsts saimnieciskās un politiskās pozīcijas. Rietumvalstu rīcību ar bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģiem nosacīti iespējams iedalīt divos posmos, no kuriem pirmais attiecināms uz karalaiku, bet otrs – uz pēckara gadiem, pirmo posmu iedalot vēl divos apakšposmos – a) pirms aktīvās ekspluatācijas patvēruma valsts dienestā un b) tās periodā. Abus pamatposmus atšķir gan kuģu ekspluatācijas īpatnības atkarībā no valstu tābrīža politiski militārajām interesēm, gan šo valstu rīcība ar to īpašniekiem un īpašumtiesībām, atšķirīgs abos posmos ir aplūkojamo kuģu skaits un sastāvs. Lai arī atšķirības ir vērā ņemamas, nav iespējams raksturot tikai vienu posmu atrauti no otra – tādēļ, ka pirmajā posmā, piemēram, visspilgtāk izpaudās otrajam posmam ārkārtīgi būtiskie LR diplomātisko pārstāvniecību centieni vismaz daļēji saglabāt Latvijas kuģu juridisko saikni ar *de facto* zudušo, bet *de iure* pastāvošo Latvijas Republiku. Un šī aspekta nozīmi trimdas jūrniecības tematikā nav iespējams pārvērtēt: tas ir viens no galvenajiem pieturpunktiem, kas ļauj runāt par Latvijas un latviešu kuģniecību otrpus “dzelzs priekškaru”.

2.1.1. ASV valsts nostāja un Latvijas kuģu saglabāšana

Gan karalaikā, gan arī pēc kara vislielāko saikni ar latviešiem un Latviju gan simboliski, gan juridiski arī pēc kara beigām saglabāja ASV rīcībā nonākušie bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikoņi, no kuriem daudzi laicīgi atgriezās kuģīpašnieku rokās arī faktiski. Ja, piemēram, Lielbritānija savos ūdeņos nonākušos Latvijas kuģus centās ekspluatēt pati līdz to “spēku izsīkumam” zem sava karoga,¹⁶¹ tad ASV nonākušie kuģu aizvien – līdz 1948. gadam – peldēja ar sarkanbaltsarkano karogu mastā un arī pēcāk palika latviešu īpašumā. Un tālab vienīgi ASV gadījumā varam konsekventi runāt par tādu būtisku parādību kā **Latvijas kuģu saglabāšana** – respektīvi, saglabāšana zem Latvijas Republikas karoga, nepieļaujot to nonākšanu vispirms jau padomju okupācijas varas rīcībā –, ko veicināja ASV labvēlīgā nostāja pret **Latvijas sūtniecības Vašingtonā centieniem** – šī institūcija kļuva ne tikai par ASV nonākušo kuģu sargātāju, bet savu pilnvaru un konsulāro iespēju robežās centās gādāt par ikviena Latvijas kuģa (un arī jūrnieka) likteni “brīvajā pasaulē”, kļūdamā par Latvijas kuģu saglabāšanas centru pasaulē, ne tikai ASV – savas tiešās jurisdikcijas aptvertajā teritorijā. Šis process aizsākās līdz ar Latvijas okupāciju 1940. gadā un turpinājās 1945. gadam, kad ASV tiesas kategoriski noraidīja pēdējās padomju puses pretenzijas uz Latvijas kuģiem. Iespējams

¹⁶¹ Tuvāk sk. 2.1.2. nodaļā.

izdalīt divus šī procesa posmus – pirmais attiecināms uz laiku no 1940. gada jūnija līdz 1941. gada jūlijam – proti, no Latvijas okupācijas brīža un kuģu palikšanas Rietumu ūdeņos līdz laikam, kad kuģus savā rīcībā pārņēma ASV, savukārt otrais noslēdzās līdz ar visa procesa noslēgumu 1945. gada decembrī (tikai 1952. gadā tika noraidītas pēdējās sovjetu prasības pēc bojāgājušo Latvijas kuģu kompensāciju summām). Tā kā dokumentārie materiāli par otro posmu vai nu pārsvarā meklējami ārpus Latvijas, vai arī tie ir ārkārtīgi juridiski komplicēti un sensitīvi, šī pētījuma ietvaros tuvāk tiks raksturots pirmais no abiem posmiem.

Latvijas kuģu saglabāšanas pirmais posms

1940. gada sākumā Ziemeļamerikas kontinentā atradās astoņi Latvijas kuģi – “Abgara”, “Everagra”, “Everalda”, “Everasma”, “Everelza”, “Ķegums”, “Ciltvaira” un “Regent” ar kopējo tonnāžu 32823 brt,¹⁶² kas nesevoja Latvijas okupācijas iestāžu rīkojumiem un nedevas uz Padomju Savienības ostām, palikdami ASV ūdeņos (1940.–1941. gadā ASV piekrastes ūdeņos iepeldēja arī Lielbritānijas dienestā esošais tvaikonis “Everoja”,¹⁶³ bet vēlāk, karalaikā, ASV valdība pārņems vēl vienu Latvijas tvaikoni¹⁶⁴); no šiem tvaikoņiem trīs (“Abgara”, “Ciltvaira” un “Regent”) savulaik bijuši Latvijas kuģniecības sabiedrības rīcībā,¹⁶⁵ bet pārējie pieci (“Everasma”, “Everelza”, “Everoja”, “Everiga” un “Ķegums”) piederējuši F. Grauda rēderejai.¹⁶⁶

Ja neskaita pašu kuģu atrašanos ārpus padomju ūdeņiem, kuģošanas ierobežotību karastāvokļa dēļ jeb zināmo izolāciju, kas apgrūtināja kuģu iespējamo atgriešanos Baltijas jūrā vai kādos citos Padomju Savienības ietekmētos ūdeņos,¹⁶⁷ šo astoņu kuģu likteni izšķīra divi faktori, no kuriem neviens laikam gan nebija izšķirošs pats par sevi, bet tikai kontekstā ar otru faktoru un citiem blakus apstākļiem, – 1) kapteiņu nostāja palikt Rietumos, 2) Latvijas sūtniecības Vašingtonā centieni kuģu saglabāšanā. Kā trešais faktors, kas drīzāk ir abu pārējo faktoru katalizators jeb iespējamības nodrošinātājs, jāmin ASV politika. Pirmkārt, tā nodrošināja Latvijas diplomātisko pārstāvniecību statusu un pilnvaras, joprojām likumiski atzītās Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību pozīcijas, nodrošināja to, ka Latvijas sūtniecība Vašingtonā varēja kļūt par galveno Latvijas interešu aizstāvi un aizbildni Rietumos. Otrkārt, bez ASV politiskā atbalsta kuģi Rietumos varēja nonākt tikai uz brīdi, vēlāk tik un tā nonākot Padomju Savienības rīcībā: proti, lai arī cik strikti kapteiņi vai sūtniecība būtu izšķīrusies kuģus atstāt Rietumu ūdeņos, nekas, izņemot pašu politiku un starptautiskās pozīcijas,

¹⁶² Andersons, Edgars. *Latvijas vēsture 1920–1940: Ārpolitika. II*. Stokholma: Daugava, 1984. 504. lpp.

¹⁶³ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 140. lpp.

¹⁶⁴ Bernsone, I. (galv. red.). *Latvijas jūrniecības vēsture*, ... 170. lpp.

¹⁶⁵ Jāprecizē, ka divi no tvaikoņiem – “Ciltvaira” un “Abgara” – atradās Latvijas kuģniecības sabiedrības īpašumā, savukārt trešo kuģi – “Regent” – šī institūcija apsaimniekoja; tā īpašnieki – rēderu Freimaņu ģimene.

¹⁶⁶ Feldmans, Jūlijs. *Latvijai velētais mūžs* [par A. Bīlmaņa dzīvi un darbību]. *Laiks*, 1952, Nr. 9, 30. janvāris, 5. lpp.

¹⁶⁷ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 18. lpp.

amerikāņiem neliedza rīkoties tāpat kā Skandināvijas valstīm, kuģus galu galā tomēr nododot Padomju Savienībai. Tomēr ASV, kā zināms, neatzina Baltijas valstu okupāciju un inkorporāciju Padomju Savienībā. Uzskatot Latviju par neatkarīgu, bet svešas valsts okupētu zemi, ASV atzina par likumīgu tās iepriekšējo pārstāvniecību, karogu un pilsoņu īpašuma tiesības, īpašumtiesību atzīšanu, ko vismaz principiāli piekopa arī citas demokrātiskās lielvalstis,¹⁶⁸ vēl veicinot un nostiprinot tam, ka Latvijas Republika karalaikā aizvien tika uzskatīta par neitrālu valsti.¹⁶⁹ Par īpašumtiesību pamatu jeb juridisko izejas punktu loģiskā kārtā tika pieņemtas tās īpašumtiesības, kas fiksētas Latvijā līdz 1940. gada jūnijam, konkrētāk – pēdējais neatkarīgās Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrniecības departamenta publicētais Latvijas tirdzniecības flotes peldlīdzekļu saraksts¹⁷⁰ 1940. gada 1. janvārī un attiecīgi LR Jūrniecības departamenta Kuģu reģistrā ietvertās ziņas.¹⁷¹ Pēc Baltijas valstu okupācijas ASV valdība 1940. gada 15. jūlijā pārņēma savā aizsardzībā visus ASV nonākušos Latvijas, Lietuvas un Igaunijas īpašumus – bankās noguldīto zeltu, kapitālu un kuģus.¹⁷² Visi astoņi Latvijas kuģi ASV saglabāja savus vārdus, sarkanbaltsarkano karogu un daļēji arī kapteiņus un komandas.¹⁷³

Pirmais faktors visnozīmīgākais bija tvaikoņu “Abgara”, “Everagra”, “Everalda”, “Everasma”, “Everelza” un “Ķegums” gadījumā: šo kuģu kapteiņi – Nikolajs Grīniņš,¹⁷⁴ Viktors Balodis,¹⁷⁵ Miķelis Pērkons,¹⁷⁶ Vilhelms Sole,¹⁷⁷ Jēkabs Matisons¹⁷⁸ – izšķīrās kuģus un apkalpi okupācijas varai nenodot. Šādu nostāju veicināja tas, ka jau 1940. gada 24. jūlijā, trīs dienas pēc Latvijas oficiālas pasludināšanas par padomju republiku un trīs dienas pirms padomju valdības 27. jūlija lēmuma par kuģu pārvietošanās ierobežojumiem, Latvijas sūtnis A. Bīlmanis izdeva rīkojumu tobrīd apzināto Rietumos peldošo Latvijas kuģu kapteiņiem rīkoties tikai saskaņā ar LR interesēm, norādot, ka saskaņā ar “starptautiskiem likumiem” Latvija ir militāri okupēta par spīti vispārāztītām tiesībām un ka kapteiņiem pildāmi tikai Rietumos esošo diplomātisko pārstāvniecību izdotie, bet noteikti ne padomju iestāžu rīkojumi. Tāpat Bīlmanis brīdināja kapteiņus no jebkādiem kontaktiem ar padomju varai uzticīgām institūcijām Rietumos (piemēram, padomju kuģniecības aģentūrām Ņujorkā), norādot, ka pretēja rīcība būšot pretrunā gan ar Latvijas valsts, gan kuģu likumīgo īpašnieku – Latvijas Republikas pavalstnieku –

¹⁶⁸ Tuvāk sk. 2.1.2. nodaļā.

¹⁶⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 22. lp. (Latvijas Kuģniecības sabiedrības līdzīpašnieku parakstīts memorands par šīs firmas pārvaldītajiem kuģiem, Stokholmā, 1945. l. VII).

¹⁷⁰ Sk.: *Latvijas jūras tirdzniecības flote uz 1940. gada 1. janvāri*. Rīga: Jūrniecības departaments, 1940.

¹⁷¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 28. lp. (A. Bīlmaņa Pro Memoria.... Henderson..., 1942.22. VII).

¹⁷² Andersons, Edgars. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos.

¹⁷³ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi. 139. lpp.

¹⁷⁴ Pope, A. [šķirkļis par tvaikoni “Abgara”]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 152. lpp.

¹⁷⁵ Bernsone, I., Miklāvs, A. [šķirkļis par tvaikoni “Everagra”]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 164. lpp.

¹⁷⁶ Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Everasma”]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 165. lpp.

¹⁷⁷ Pope, A. [šķirkļis par V. T. Soli]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 125. lpp.

¹⁷⁸ Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Ķegums”]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 184. lpp.

interesēm.¹⁷⁹ Diezgan droši iespējams apgalvot, ka šis rīkojums pavisam tiešā veidā ietekmēja vismaz “Abgaras” kapteiņa N. Grīniņa rīcību, jo šādus rīkojumus vienlaicīgi saņēma gan “Abgaras”, gan “Ciltvairas” un tvaikoņa “Regent” kapteini,¹⁸⁰ kamēr vienīgi Grīniņš, spītējot padomju varas iestāžu draudiem, nolēma rīkojumam paklausīt. Jādomā, ka tieši stingrais A. Bīlmaņa rīkojums, ne tik daudz kapteiņa patriotiskā stāja vai pārliecība, izšķīra “Everagras” likteni, jo pats kapteinis V. Balodis vēlāk atzinis, ka visās šajās starpvaru cīņās par Latvijas kuģiem ieņemot neitrālu pozīciju, neslēpdams savu ieeintersētību palikt uz kuģa un “pieņemt rīkojumus no tiem “kungiem””, kas nu beigu beigās būšot kuģi pārņēmuši, un norādīdams, ka līdzīga nostāja valdot arī kuģa komandā kopumā.¹⁸¹

Tā kā “Ciltvaitras” kapteinis Mārtiņš Osis un “Regent” kapteinis Vilis Bezmers strikti nolēma uzņemt kursu Padomju Savienības ostu virzienā, bet abus kuģus tomēr izdevās nosargāt, tad šajos gadījumos Latvijas diplomātisko pārstāvniecību – otra faktora – loma ir sevišķi izcila.¹⁸²

“Ciltvaira” liktenīgajās 1940. gada vasaras dienās atradās Brazīlijā, Buenosairesā, un jau jūlija beigās A. Bīlmanim kļuva skaidrs, ka kapteinis Osis negrasās ignorēt padomju varas rīkojumus un sekot Latvijas Republikas pārstāvju pavēlēm. Augusta sākumā Osi sasniedza Bīlmaņa kategoriska telegramma, kurā sūtnis kategoriski aizliedza “pildīt jebkādas lielinieku rīkojumus”, norādot, ka pretējā gadījumā kapteinis būšot uzskatāms par “Latvijas karoga nodevēju”.¹⁸³ Tomēr pat šāda telegramma nespēja Osi piespiest mainīt domu par atgriešanos: vai nu baiļu, vai patiesas pārliecības motivēts, kapteinis pauda klaju neuzticību Latvijas Republikas institūcijām ārpus Latvijas, uz Latvijas sūtniecības Buonesairesā sekretāra N. Ozoliņa – A. Bīlmaņa sabiedrotā – jautājumu par gatavību pakļauties “Brazīlijā oficiāli atzītās Latvijas sūtniecības norādījumiem” atbildēdams, ka tādu sūtniecību neatzīstot, jo Latvija vairs neeksistējot.¹⁸⁴ Ar Brazīlijas policijas un varas iestāžu palīdzību 24 dienu laikā N. Ozoliņam izdevās panākt kapteiņu maiņu un kuģa apkalpes “attīrīšanu” no nelojālajiem; septembra vidū kopā ar LR nelojālo kapteini Osi “Ciltvairu” atstāja vēl astoņi jūrnieki, kas kopā ar bijušo kapteini tika nogādāti Ņujorkā repatriācijai uz Latviju – Padomju Savienību.¹⁸⁵ (Osis (un,

¹⁷⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1903. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa 1940.24.VII rīkojums Latvija skuģu kapteiņiem, paraugs).

¹⁸⁰ Turpat, 3., 4., 7., 35. lp. (A. Bīlmaņa 1940.24.VII rīkojums Latvija skuģu kapteiņiem, radiotelegrammu veidā izsūtīts “Abgaras” kapt. N. Grīniņam Baltimorā, “Ciltvairas” kapt. M. Osim Riodežaneiro un V. Bezmeram Teksasā).

¹⁸¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 5. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim par tvaikoņa “Regent” tiesas prāvas gaitu 1940.18.X).

¹⁸² Kapteiņu maiņas lēmumu tekstu un sūtniecības formālo saziņu ar jaunajiem kapteiņiem sk.: LVVA, 293. f., 4. apr., 227. l., 1.–27. lp.

¹⁸³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1903. l., 6. lp. (A. Bīlmaņa telegramma M. Osim bez precīza datējuma).

¹⁸⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 2. lp. (N. Ozoliņa ziņojums A. Bīlmanim, Buonesairesā, 1940.19.IX).

¹⁸⁵ Turpat.

jādomā, arī viņa līdzgaitnieki) Latvijā gan atgriezās tikai pēc kara, kara gadus aizvadot PSRS dienestā turpat ASV,¹⁸⁶ visticamāk, pateicoties naudas un konsulārās palīdzības trūkuma¹⁸⁷). 19. septembrī N. Ozoliņš A. Bīlmanim pauda prieku par izdošanos un apņēmību nepieciešamības gadījumā līdzīgi rīkoties arī nākotnē: “Ciltvairas lietā esam darījuši visu, ko spējam. [...] Ceru [tikai], ka [...] būs iespējams atrast līdzekļus, lai turpinātu darboties Latvijas lietā. Tā kā esmu ievests Brazīlijā akreditētā diplom[ātiskā] korpusa sarakstā un arī pazīstams turienes ārlietu ministrijā un iestādēs kā Latvijas sūtniecības sekretārs, tad ļoti labi varētu uzstāties visur, kur vajadzīgs, līdzīgi tam, kā rīkojos “Ciltvairas” lietā. Ar lielāko dedzību vēlētos turpināt strādāt visiem mums kopējā lietā un izpildīt jebkādus uzdevumus saskaņā ar mūsu sūtniecību rīkojumiem. Un galu galā – ja jau krievi mani pagodinājuši ar spriedumu “nošaujams 24 stundu laikā pēc sagūstīšanas”, tad kaut kā tāds gods tomēr jāizpelnās.”¹⁸⁸ Šķiet, ne mazāk dedzīgs Latvijas patriots un komunistu ienaidnieks bija jaunieceltais “Ciltvairas” kapteinis Augusts Galdiņš, satraukdamies par komunistiski noskaņoto pārņemtās “Ciltvairas” mehāniķi (pieņemts no “Abgaras”) un veltīdams Bīlmanim pazemīgus vārdus: “Esmu bijis un palikšu uzticīgs savai dzimtenei un viņas godājamajiem pārstāvjiem.”¹⁸⁹

Līdzīgā kārtā sūtniecībai ar Latvijas sūtniecības Buonesairesā gādību un vietējo, kā arī britu varas iestāžu atbalstu izdevās nosargāt tvaikoni “Regent”, 1940. gada augustā Latvijas diplomātiskajiem un konsulārajiem pārstāvjiem atbrīvojot no darba kapteini V. Bezmeru pēc tam, kad Bīlmani sasniedza ziņas par viņa nodomu kuģi nodot Padomju Savienības rīcībā.¹⁹⁰ Lai arī sākotnēji V. Bezmeru kā politiski uzticamu Bīlmanis bija apstiprinājis kuģa vadītāja amatā 1940. gada jūlijā, tūlīt pēc varu maiņas Latvijā aina kļuva pilnīgi citāda¹⁹¹ un sākotnēji lojālais jūrniece, kuģim esot Brazīlijā, tomēr izvēlējās sekot padomju valdības norādēm. Tā kā kuģa glābšanā iesaistījās arī britu iestādes, par jaunieceldo kapteini tika nozīmēts britu jūrniece Sirils Hamblets (*Cyril B. Hamblett*), kas tomēr likās visai lojāls Latvijas Republikas interesēm.¹⁹² Tvaikoņa “Regent” lieta zināmā mērā draudēja izvērsties pat politiskā skandālā, jo ziņas par šādu sūtniecības ne visiem saprotamo rīcību ātri vien izplatījās arī preses žurnālistu lokā.¹⁹³

¹⁸⁶ Miklāvs, Aigars, Pope, Arvis. [šķirkli par kapteini M. Osi] // *Latvijas jūrnieceības vēsture*, 103. lpp.

¹⁸⁷ Kā vēstulē Latvijas sūtniecībai Buonesairesā uzsvēra A. Bīlmanis, Latvijas pārstāvniecībām, vajadzības gadījumā ignorējot arī Brazīlijas varas iestāžu norādes šai virzienā, neesot nekādu morālu pienākumu palīdzēt šo nelojālo jūrnieceku repatriācijā, jo viņi esot vainojami Latvijas karoga nodevībā un mēģinājumā “patvarīgi aizvest svešu mantu” uz Padomju Savienību (LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Latvijas sūtniecības Buonesairesā pilnvarotajam lietvedim P. Oliņam 1940.19.IX)).

¹⁸⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 3. lp. (N. Ozoliņa ziņojums A. Bīlmanim, Buonesairesā, 1940.19.IX).

¹⁸⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1903. l., 13. lp. (A. Galdiņa vēstule A. Bīlmanim 1941.28.I).

¹⁹⁰ Atšķirībā no Oša Bezmers palika ASV.

¹⁹¹ Turpat, 37. lp. (V. Bezmera vēstule A. Bīlmanim 1940.26.VII).

¹⁹² LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 9. lp. (P. Oliņa vēstule A. Bīlmanim 1941.28.III).

¹⁹³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Latvijas sūtniecības Londonā pilnvarotajam lietvedim P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI, kopija nosūtīta arī sūtnim K. Zariņam Londonā).

Vienlaikus tā sūtniecībai bija īstas uguns kristības, kas, pateicoties veiksmīgajam iznākumam, ļāva sūtniecībai apzināties un gūt zināmu pārliecību, ka ASV arī Latvijai nelabvēlīgi noskaņotiem tiesu sistēmas ierēdņiem būtu grūti stāties pretim Latvijas Republikas likumisko pārstāvju centieniem.¹⁹⁴

Bailēs par sava Latvijā palikušā dēla likteni¹⁹⁵ līdzīgu rīcību plānoja arī “Abgaras” kapteinis Nikolajs Grīniņš, 20. augustā (pēc papildus telegrāfiska rīkojuma doties uz Padomju Savienību) izšķirdamies par sekošanu Latvijas padomju valdības rīkojumiem. Lieki piebilst, ka Grīniņš savus nodomus centās noslēpt gan no Latvijas Republikas pārstāvniecībām, gan kuģa aģentiem, tomēr kaut kā kapteiņa nodomus bija izdevies izdibināt A. Galdiņam – tobrīd vēl “Hercoga Jēkaba” pirmajam stūrmanim –, kurš par N. Grīniņa “dīvaino” uzvedību bija paspējis informēt A. Bīlmani,¹⁹⁶ un situācija tika novērsta, ieceļot Galdiņu par vismaz pagaidu kapteiņa vietas pārņēmēju. Ne mirkli nešaubīdamies, ka Grīniņa kuģa nodošanas plānus izraisījušas vienīgi bailes, 1945. gadā vēstulē kuģtīpašniekam Jānim Zalcmanim sūtnis slavē N. Grīniņa lojalitāti Latvijas valstij: viņš kapteiņu vidū bijis viens no pirmajiem vērsās pie sūtniecības pēc aizstāvības, liedzies vest kuģi uz Krieviju un darījis visu iespējamo, “lai saglabātu viņam uzticēto mantu [respektīvi – kuģi]”. Grīniņš Bīlmanim šķitis tik uzticams un acīmredzot arī zinošs jūrniecības lietās, ka sūtnis viņam pat piedāvājis uzņemties Latvijas privāto kuģu aizstāvēšanu sūtniecības uzdevumā, no kuras viņš gan atteicies.¹⁹⁷ To, ka N. Grīniņš, visticamāk, nīzcēlās ar lojalitāti komunismam netieši liecina arī Brazīlijā esošo Lielbritānijas varas iestāžu 1941. gada sākumā izteiktās aizdomas par Grīniņa pronacistisko noskaņojumu, ko gan neizdevās pierādīt.¹⁹⁸

Vienīgā īstā Latvijas sūtniecības Vašingtonā neveiksme Latvijas kuģu saglabāšanas sākumposmā 1940. gadā–1941. gada sākumā ir slavenais motorkuģa “Hercogs Jēkabs” gadījums, kad pat enerģiskajam un izlēmīgajam A. Bīlmanim neizdevās novērst padomju iestāžu šantāžas izraisīto kuģa nonākšanu Padomju Savienības ostās un apkalpes atgriešanos Latvijā 1941. gadā. Tā kā šis gadījums ir ārkārtīgi plaši aplūkots dažāda rakstura literatūrā un publiskajā telpā abpus “dzelzs priekškarā” iztīrāts ne reizi vien,¹⁹⁹ un arī neveiksmes cēloņi – 1) Padomju Latvijas valdības kapteinim adresētā šantāža, 2) vietējo policijas iestāžu juridiskā rīcībnespēja attiecīgajā situācijā un 3) Latvijas konsula Buonesairesā P. Oliņa lētticība, no vienas, un kapteiņa H. Mihelsona viltība, no otras puses²⁰⁰ – ir samērā skaidri, tuvāk šo gadījumu neaplūkosim.²⁰¹

¹⁹⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Buonesairesā 1940.19.XI).

¹⁹⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 9. lp. (V. Oliņa vēstule A. Bīlmanim 1941.28.III).

¹⁹⁶ Turpat, 4. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam 1940.19.IX).

¹⁹⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 10. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1945.17.II).

¹⁹⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 9. lp. (V. Oliņa vēstule A. Bīlmanim 1941.28.III).

¹⁹⁹ Par “Hercogu Jēkabu” uzņemta pat mākslas filma.

²⁰⁰ Sk., piem.: Zvirgzdiņš, K. Kāpēc hercogs Jēkabs aizbrauca uz Vladivostoku. *Laiks*, 1964, Nr. 84, 17. oktobris, 6. lpp.

Vienīgais strīdīgais jautājums varētu būt par to, cik lielā mērā P. Oliņš kā diplomāts izdarīja visu, kas viņa spēkos.

Pēc Latvijas okupācijas diplomātisko pārstāvniecību loma jūrniecības lietās, salīdzinot ar starpkaru Latvijas laiku, protams, bija būtiski pieaugusi, jo vairs nebija legāla varas centra (gan kopumā, gan jūrniecības lietās) pašā Latvijā. Runājot par sūtniecības nepieciešamību un iespējām likumiski iejaukties Latvijas kuģu liktenī kā Latvijas pavalstnieku īpašuma aizsardzībā, sūtnis A. Bīlmanis kādā savā memorandā saistībā ar Graudu kuģu politiskajām peripetijām strikti nošķīra “normālos apstākļus”, kādi tie bija starpkaru Latvijā, un “nenormālos apstākļos” pēc Latvijas okupācijas.²⁰²

Daudzas pilnvaras, kas atradās diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību arsenālā trimdā, bija mantotas no “normālo apstākļu” laika – 30. gadu Latvijas likumiem, kuru vidū galvenā bija 1936. gadā uz Latvijas Republikas Konsulārā reglamenta pamata izdotā Konsulārā dienesta instrukcija. Var teikt, ka saskaņā ar to konsuls Latvijas likumos attiecībā uz kuģiem un kuģniecību bija starpnieks starp Latvijas valsti un kuģinieku (gan kuģīpašnieku, gan jūrnieku) un – attiecīgi – starpnieks ar trešajām pusēm šo abu pušu interesēs. No vienas puses, viņš rīkojās savas valsts kuģīpašnieka vai jūrnieka interesēs, atvieglot arī viņa komunikāciju ar ārvalstu struktūrām – konsulam bija jāsniedz viņa valsts ostā esoša Latvijas kuģa personālam informatīvs atbalsts un palīdzība, konsulam piederēja “policijas vara attiecībā uz Latvijas kuģiem ārzemēs” ar tiesībām kuģi aizturēt kravas vai kuģa īpašnieka interesēs (ja, piemēram, uz kuģa radušās nekārtības),²⁰³ konsuls kārtoja kuģa personāllietas un regulēja kuģa personālsastāvu (arī pēc saviem ieskatiem izraugoties, ieceļot un nomainot kapteini) īpašnieku un kuģa saglabāšanas interesēs (ar kuģīpašnieka pilnvarojumu),²⁰⁴ vai pat kļuva par rēdera un pārpircēja vidutāju kuģa pārdošanas gadījumā,²⁰⁵ par visiem šiem pakalpojumiem iekasējot konsulārās nodevas (arī par palīdzību dokumentu sagādāšanas vai apstiprināšanas gadījumā jūrniekiem, situācijā, kad bija jāpalīdz kādu kuģi atbrīvot no aresta vienas vai citas valsts ostā). No otras puses, konsuls tiešā veidā pārstāvēja valsts intereses un bija tiesīgs pārraudzīt un kontrolēt kuģīpašnieka aktivitātes – gan ārzemēs esoša kuģa kapteiņu nomaina un jebkādas citas izmaiņas personālsastāvā, gan kuģa

²⁰¹ “Hercoga Jēkaba” gadījums un Latvijas diplomātisko dienestu izmisīgie centieni labi dokumentēti arī sūtniecības Vašingtonā arhīvā (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1893.–1894. l. (materiāli par motorkuģi “Hercogs Jēkabs” 1939.–1940. g.), 1901. l. (sarakste ar Peru un Lielbritānijas vēstniekiem un Latvijas konsulāta pārstāvjiem ASV par kuģa “Hercogs Jēkabs” nonākšanu PSRS rīcībā, 1940.–1941. g.) u. c.), “Hercogam Jēkabam” velīta ļoti plaša rakstu sērija (15 raksti 14 turpinājumos) laikrakstā “Laiks” 1972. gadā (Nr. 14–27, 16. februāris–1. aprīlis).

²⁰² LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 12.–13. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII (uzmetums)).

²⁰³ Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1936, Nr. 11, 383. lpp.

²⁰⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 24. lp. (A. Bīlmaņa vēstule tvaikoņa “Everasma” kapteinim M. Pērkonam 1941.6.XII).

²⁰⁵ Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1937, Nr. 2, 69. lpp.

pārdošana bija iespējams tikai ar konsula apstiprinājumu (konsuls apstiprināja visus kuģa personālsarakstus jeb munsturrullus),²⁰⁶ konsula rokās atradās arī visa cita veida līgumu apstiprināšana, kuģu kapteiņu faktiskā sodīšana par Likuma pārkāpumiem, esot svešatnē,²⁰⁷ utt. Gan valsts, gan kuģīpašnieka interesēs konsuli izšķīra strīdus un centās glābt kuģus un kuģiniekus no avārijām vai to sekām.²⁰⁸

Tomēr jaunā situācija jeb “nenormālie” apstākļi diktēja savus noteikumus – tie radīja vairākus problēmjaudājumus, jaunus pavērsienus, nepieciešamību pēc būtībā jaunām konsulārajām un diplomātiskajām funkcijām. Galvenie jauninājumi bija divi – abi savstarpēji saistīti. Pirmkārt, ja agrāk visas kuģu lietas kā starpnieki un valsts pilnvarotie kārtoja galvenokārt konsuli un konsulāti, ne sūtniecības, tad tagad sūtniecībai bija jāaizvieto likvidētās Latvijas centrālās varas iestādes un jāklūst par tiešu visu jautājumu koordinatoru. Sūtniecības tiešo iejaukšanos kuģniecības lietās kā jaunās situācijas rezultātu uzsvēra arī A. Bīlmanis, atgādinot, ka “normālajos apstākļos” “sūtniecībai parasti nebij nekādu tiešu darīšanu ar kuģiem” un ka kuģulietas pārzināja vienīgi konsulāti.²⁰⁹ Otrkārt, pēc Latvijas okupācijas zūdot abpus “dzelzs priekšskaram” esošo kuģu personāla, kā arī pilnvaroto ārvalstu aģentūru kontaktiem ar kuģīpašniekiem, vai arī kuģīpašniekiem ejot bojā padomju varas represijās, sūtniecībai bija jāklūst par Latvijas pavalstnieku – trimdā palikušo kuģu mantinieku – aizstāvjiem un īpašumu sargiem, cīnoties gan ar padomju iestāžu mēģinājumiem kuģus pārņemt, gan ar ārzemēs esošo aģentfirmu, kurām vēl pirms okupācijas legāli uzticēta kuģu pārvaldība, patvaļu un visatļautību. Kā Grauda kuģu tiesas prāvā 1942. gada jūlijā uzsvēra A. Bīlmanis, tas karalaika un trimdas apstākļos Latvijas pilsoņi – viņu vidū kuģīpašnieki – paši sevi nevar aizstāvēt tā, kā to varētu “normālos apstākļos”.²¹⁰

Problēma jaunajā situācijā bija tikai tā, ka arī trimdā vajadzēja izmantot jau esošos Latvijas likumus, kas rakstīti “normālos apstākļos”, jo izdot jaunus sūtniecībai, kas starptautisko likumu priekšā nevarēja aizstāt likumīgu valsts valdību, protams, nebija nekādu pilnvaru. Sūtnis A. Bīlmanis šo problēmu atrisināja, balstoties uz diviem zināmā mērā pašsaprotamiem apsvērumiem – 1) Latvijas likums paredz, ka sūtnis drīkst kontrolēt un pārraudzīt konsulu darbību, tādēļ nevar būt pretruna, ka, pēc saviem ieskatiem, sūtnis vienā vai otrā situācijā arī var pārņemt konsula funkcijas;²¹¹ 2) sūtņu iesaistīšanās šādās kuģu lietas loģiski izriet no tā, ka sūtņa

²⁰⁶ Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1937, Nr. 2, 69. lpp.

²⁰⁷ Ripke, N. Tiesa un administratīvā sodīšana. *Tieslietu Ministrijas Vēstnesis*, 1936, Nr. 4, 695. lpp.

²⁰⁸ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 12. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII).

²⁰⁹ Turpat.

²¹⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 21. lp. (A. Bīlmaņa sagatavoti materiāli tiesas sēdei Grauda kuģu lietā 1942.VII).

²¹¹ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 13. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII).

uzdevums ir būt “*guardian of the interests of Latvia*”²¹² – jeb Latvijas interešu aizstāvim, un tālab, pēc Bīlmaņa domām un viņa vārdiem sakot, esot tikai normāli, ja gadījumā, kad lielinieki ekspropriējuši Latvijas kuģu īpašniekus un “īpašnieki”²¹³ vairs saviem aģentiem nevar pa vecam dot rīkojumus un tos kontrolēt²¹⁴, [...] stājās īpašnieku vietā konsuls [...] vai sūtnis kā ģenerālkonsuls”.²¹⁵ Arī balstoties agrāku uz Latvijas un ASV nolīgumu²¹⁶ un Konsulāro reglamentu, vismaz formāli Latvijas sūtniecība Vašingtonā un tās vadītājs (sūtnis) personīgi bija tiesīgs pārstāvēt visus pasaulē izkaisītos ASV nonākušo Latvijas kuģu īpašniekus un viņu interešu pārstāvības nolūkā iecelt īpašu pilnvarotu personu – uzticībnieku jeb aizbildni (*trustee*) – ASV tiesu sistēmā, kas pārraudzītu un zināmā mērā kontrolētu to vietējo ASV aģentu rīcību,²¹⁷ kuriem kuģi nodoti apsaimniekošanā vai nu īpašnieka prombūtnes²¹⁸ laikā ar Latvijas diplomātu starpniecību, vai arī uzticēta kuģa apsaimniekošana jau pirms kara ar pašu īpašnieku izsniegtām pilnvarām.²¹⁹ Te jāuzsver, ka agrāko Latvijas centrālo varas iestāžu funkcijas jūrniecības lietās pārņēma tieši un tikai sūtniecības un sūtņi, ne konsulāti un konsuli; tā, piemēram, par rupju “disciplīnas un dienesta pienākumu pārkāpumu” tika uzskatīta Latvijas konsulāta sekretāra Sanpaulu N. Ozoliņa rīcība 1942. gadā, kad viņš bija pagarinājis vēl Latvijā izdotu kapteiņa N. Matisona jūrnieka izglītības sertifikātu; kā Ozoliņam aizrādīja Latvijas sūtniecības Buonesairesā pilnvarotais lietvedis P. Oliņš, tad šī procedūra, kas agrāk ietilpa Jūrniecības departamenta kompetencē, atstājama tikai sūtniecību ziņā.²²⁰

Sūtniecības Vašingtonā rīcība Latvijas īpašumu (ieskaitot kuģus) saglabāšanā pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā ne tikai idejiski un formāli, bet arī praksē un rīcībā bija apbrīnojami izlēmīga un mērķtiecīga, un īpaši nopelni šai ziņā ir sūtnim A. Bīlmanim (1887–1948) – izcilajam latviešu sabiedriskajam darbiniekam, publicistam un diplomātam, Vašingtonas sūtniecības vadītājam no 1935. gada.²²¹ Bīlmanis, šķiet, jau no paša sākuma apzinājās, ko nozīmē 1940. gada jūnija politiskās pārmaiņas Latvijā, un nebūt nebija tik mierīgs kā, piemēram, Latvijas sūtniecības Londonā padomnieks Teodots Ozoliņš, kurš 1940. gada 13. jūlija vēstulē

²¹² ‘Latvijas interešu sargs’ – angļu val.

²¹³ Pasvītrojums tekstā.

²¹⁴ Pasvītrojums tekstā.

²¹⁵ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 13. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII).

²¹⁶ *Treaty between the United States and Latvia, of Friendship, Commerce and Consular rights* (1928. gads).

²¹⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²¹⁸ Ar to jāsaprot tādi kuģīpašnieki, kuru atrašanās vieta nebija zināma (represētie, kara sākumā izklīdušie), gan tādi, ko varētu uzskatīt par promesošiem – piemēram, agrāko rēderu Freimaņu ģimene. Tiesa, sūtniecības iespējas iejaukties šai gadījumā ierobežoja tas, ka dzimtas turpinātājs Georgs Freimanis 1941. gadā bija pieņēmis Vācijas pavalstniecību. Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa nota ASV Valsts sekretariātam (*The Secretary of State*) 1941.20.XII).

²¹⁹ Tā tas bija, piemēram, Grauda rēderejas un kuģniecības aģentūras “Thor Eckert & Co” gadījumā.

²²⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 11. lp. (P. Oliņa vēstule N. Ozoliņam 1942.13.VII).

²²¹ Tuvāk sk., piem.: Treijs, Rihards. Diplomāts, publicists, vēsturnieks Dr. Alfreds Bīlmanis. *Latvijas Vēstnesis*, 2000, Nr. 22/23, 26. janvāris, 4. lpp.

mierināja tobrīd Lielbritānijā esošā Latvijas tvaikoņa “Elizabete” jūrnieku: “Varu paziņot, ka ir bijusi Ministru kabineta maiņa un patlaban [Latvijā] notiek dažas (! – D. B.) pārmaiņas likumdošanā ar skatienu uz ciešāku savienību ar Padomju republiku savienību.”²²² Jau 1940. gada 13. jūlijā, labi paredzēdams iespējamo notikumu gaitu, A. Bīlmanis iesniedza diplomātisku notu ASV Valsts departamentam, paziņojot, ka iecerētās “Tautas Saeimas” vēlēšanas Latvijā ir pretrunā Latvijas Republikas Satversmei un Vēlēšanu likumam, vienlaikus prasot aizsargāt Latvijas un tās pilsoņu īpašumus ASV pret Padomju Savienības mēģinājumiem tos pārņemt.²²³ 18. jūlijā Bīlmanis jaunā notā ASV valsts sekretāram K. Hallam uzsvēra gan 14. un 15. jūlija vēlēšanu antikonstitucionalitāti, gan ārvalsts karaspēka klātbūtni. Bīlmaņa notām bija rezonanse gan ASV valdības aprindās, gan presē.²²⁴ Šķiet, ka saglabāt Latvijas kuģus Bīlmani motivēja neviltots patriotisms, degsme un sūtības apziņa, jo, pēc viņa domām, 1) pati šī saglabāšana ir vienīgais iespējamais pamats un garants atjaunotās Latvijas kuģniecības atjaunotnei un 2) sūtniecība Vašingtonā uzskatāma par vienīgo institūciju pasaulē, kas, pateicoties ASV politiskajām pozīcijām, var īstenot šādu nodomu. “Cerēsim, ka šie kuģi būs saglabāti un noderēs par bāzi atbrīvotās Latvijas kuģniecībai. Bez šaubām, visi pārējie kuģi, kas atrodas citos ūdeņos [...], nonāks krievu rokās un būs pazuduši uz visiem laikiem. Tik, cik mēs spēsim saglabāt, tik būs, uzsākot jaunu dzīvi. To ņemot vērā, jāturpina pielikt visas pūles saglabāt arī ārējos kuģus,”²²⁵ vēstulē Latvijas diplomātiskajam pārstāvim P. Oliņam Buonesairesā 1940. gada 19. septembrī, pateicoties par pilnvarotā enerģisko rīcību tvaikoņa “Ciltvaira” un motorkuģa “Hercogs Jēkabs” nosargāšanā,²²⁶ uzsver Bīlmanis. Šķiet, ka jau karalaikā, cerībām par drīzu valsts atjaunotni izplēnot, Bīlmani vairs nemotivēja tik daudz abstrakta un iluzora Latvijas jūrniecības atjaunošana, kā vecās jūrniecības nozares palieku nenonākšana sovjetu rokās un palikšana Latvijas pavalstnieku un latviešu izcelsmes Rietumvalstu iedzīvotāju īpašumā.²²⁷

Latvijas kuģu saglabāšana kā process turpinājās aptuveni desmit garumā, un šo saglabāšanu apdraudēja dažādu struktūru centieni kuģus likumiski attālināt no Latvijas Republikas jurisdikcijas un jebkādas cita veida saistības un saistībām ar Latvijas valsti; Latvijas un latviešu kuģu pasargāšana no Padomju Savienības rokām kļuva par galveno Latvijas kuģu saglabāšanas uzdevumu. Jau 1940. gada vasarā aizsāktie padomju iestāžu centieni pārņemt ASV esošos Latvijas kuģus Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem gan ASV, gan citviet pasaulē lika

²²² LVVA, 295. f., 1. apr., 476. l., 1. lp. (T. Ozoliņa vēstule jūrniekam J. Milleram Kārdifā 1940.3.VII).

²²³ Bleiere, D. u. c. *Latvijas Otrajā pasaules karā ...*, 458. lpp.

²²⁴ Andersons, E. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos.

²²⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²²⁶ Kā zināms, “Hercogs Jēkabs” beigu beigās tomēr netika nosargāts.

²²⁷ Šāda intonācija sajūtama gan A. Bīlmaņa vēstulē kuģīpašniekam Jānim Zalcmanim 1945.17.II (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 9.–11. lp.), gan izteikumos citviet.

nemitīgi būt modriem un laiku pa laikam reaģēt uz padomju varai draudzīgo institūciju manipulācijām, atgaiņāt tās, piemeklējot atbilstošus pantus no spēkā aizvien esošajiem Latvijas Republikas un ASV likumiem, kā arī starptautiskajām tiesību normām. Iespējams izdalīt vairākus paņēmienus jeb veidus, kā padomju varai draudzīgās struktūras centās pārņemt ASV palikušos Latvijas kuģus, neskaitot Kirhenšteina marionešu valdības pusslepenos iebiedējošos paziņojumus.

Pirmais no tiem ir oficiālais jeb diplomātiskais ceļš valdību un diplomātisko pārstāvniecību līmenī, padomju pusei apelējot pie tiesību normām savā interpretācijā un pasludinot Latvijas Republikas un tās pilsoņu mantu par padomju mantu. Līdz 1940. gada 2. jūlijam, kā jau minēts, tika pieņemts pats pirmais jaunās Latvijas marionešu valdības pieņemtais lēmums, kas skar “brīvajā pasaulē” esošos Latvijas kuģus; tas paredzējis, ka visiem kuģiem, kas atrodas ASV ostās, nekavējoties jāreģistrējas kā Padomju Savienības kuģiem,²²⁸ un augustā padomju konsulāts Ņujorkā sāka šos kuģus apķīlāt, vērzdami pie Savienoto Valstu tiesām ar prasību atzīt Padomju Savienībai īpašumu tiesības uz kuģiem,²²⁹ 1941. gada rudenī, atsaucoties uz sovjetu pašpasludināto Latvijas aneksijas likumību un bijušo Latvijas Republikas pilsoņu “automātisko” pāreju padomju pilsoņa statusā,²³⁰ tiesas ceļā uz ASV esošajiem Grauda rēderejas tvaikoņiem pretendēja 1940. gada 25. oktobrī Maskavā dibinātā struktūra “Latvijas Valsts jūras kuģniecība” (angļu valodā tapušajos dokumentos – *Latvian State Cargo & passenger steamship line*),²³¹ savukārt 1942. gada vasarā uz pārējiem trim tvaikoņiem “Regent”, “Abgara” un “Ciltvaira” pretendējusi kāda līdzīga iestāde ar mazliet modificētu nosaukumu – “Padomju Latvijas kuģniecības kompānija” (*Soviet Latvian State Steamship Company*), un A. Bīlmanim kārtējo reizi nācās par padomju mahinācijām brīdināt ASV Valsts departamentu un Finanšu departamentu un atgādināt ASV polisko nostāju attiecībā par Latvijas aneksijas neatzīšanu un Latvijas pilsoņu īpašumu aizsardzību.²³² Ārkārtīgi dedzīgi padomju puse uzturēja spēkā savu prasību pēc Grauda kuģu lietām, un absurdā kārtā tā ievilkās līdz pat 1945. gada 17. decembrim, kad tika nostiprināta Graudu ģimenes īpašumu statuss Ņujorkas tiesneša Džeimsa Delahentija

²²⁸ NARA, RG 59, File M1177, Roll 19, 860 p. 851/2 (ASV sūtņa Latvijā un Igaunijā Dž. Vaislija ziņojums ASV Valsts departamentam par Padomju Savienības politiskajām interesēm un to izpausmēm Latvijā 1940. gada vasarā). Ziņas no avota publicētas: Bleiere, D. u. c. *Latvija Otrajā pasaules karā*, 443. lpp.

²²⁹ Feldmans, J. Latvijai veltīts mūžs. ...

²³⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 11. lp. (padomju struktūru pārstāvja Čārlza Rehta argumenti par labu Grauda rēderejas tvaikoņu nodošanai Padomju Savienībai, nolasīti tiesas sēdē Ņujorkā 1941.24.X).

²³¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 1.–54. lp. (materiāli par Grauda kuģu tiesas prāvām Aizgādības tiesā (*Surrogate's Court*) Ņujorkā). Šī prasība noraidīta 1943.21.VII (sk.: Lauterpacht, Elihu. *International Law Reports*. Cembriģe: Cambridge University Press, 1951. p. 42).

²³² LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 27. lp. (A. Bīlmaņa vēstule L. Hendersonam 1942.22.VII).

(*James Delahanty*) pārziņā un likumiskā aizsardzībā jeb aizbildnībā (*surrogate*),²³³ kur tie bija nodoti jau 1942. gadā,²³⁴ vēlāk atkal uznirstot jaunām padomju prasībām.²³⁵ Pati pēdējā padomju prasība noraidīta vēl vēlāk – vien 1951. gadā.²³⁶ Uz šīm prāvām vēlāk atskatoties, Latvijas diplomātiskie pārstāvji trimdā bija patiesi izbrīnīti, kādēļ ASV tiesas tomēr uzņēmas šīs lietas, pretēji likuma kontekstam tās tomēr atzīstot par iztiesājamām, nevis noraidāmām kā absurdām, jo jebkādas padomju iestāžu vai amatpersonu pretenzijas taču esot tikpat absurdas un nelegālas kā pati Latvijas inkorporācija Padomju Savienībā, no kuras tās, saprotams, izriet, būdamas pretrunā ar Latvijas Republikas likumos nostiprinātajām kuģu īpašumtiesībām.²³⁷ Latvijas pārstāvju neizpratne bija vairāk nekā pamatota: jau 1940. gada 10. aprīlī ASV valdība ar prezidentu Rūzveltu priekšgalā izdeva un, reaģējot uz Bīlmaņa protestiem,²³⁸ 15. jūlijā papildināja²³⁹ t. s. “iesaldēšanas rīkojumu”, kas aizkavēja okupēto valstu pilsoņu īpašumu pāriešanu agresoru īpašumā,²⁴⁰ aizliedzot mainīt karogu tiem kuģiem, kas atrodas ASV ūdeņos.²⁴¹ Un tomēr – pirmkārt, jau, runājot sūtņa J. Feldmana vārdiem, “pateicoties lielnieku advokātu veiklībai un vilcināšanās taktikai”²⁴², praksē, kā redzams, šie respektablie likumi nebūt neizrādījās tik stabili, lai gan beigu beigās tomēr deva rezultātu. Otrkārt, kā vēlāk atzina sūtņa A. Bīlmaņa sekotājs, tolaik ASV vēl valdījušas naivas ilūzijas par Padomju Savienības politikas raksturu un būtību: “Pat labi informēti valstsvīri un tiesneši nevarēja saprast, ka “demokrātiskā” Krievija, kas .. bija Amerikas sabiedrotais karā pret fašistisko Vāciju, varētu atņemt privātu īpašumu no īpašnieku rokām.”²⁴³

Vislielākais pārbaudījums Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem, kas, liekas, tieši minēto ilūziju kontekstā, kā pieminēts, jau 1940. gadā draudēja pat izvērsties politiskā skandālā starpvalstu diplomātiskajā telpā,²⁴⁴ bija Latvijas Kuģniecības sabiedrības pārvaldītā tvaikoņa “Regent” lieta, kuras laikā sovjeti panāca prāvas atlikšanu un novilcināšanu, paralēli tomēr vēl

²³³ Court Protects Missing Lett's Freighters Here. *The New York Law Journal*, 1945, Volume 114 – No. 140, December 18, p. 4.

²³⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 55.–57. lp. (Ņujorkas tiesas lēmums par Grauda kuģu pārņemšanu tiesas aizsardzībā līdz turpmākam lēmumam, noraidot padomju prasības (1942.6.XI)).

²³⁵ Jauno prasību vilni izprovocējusi šo īpašumu statusa maiņa, tos pieprasot pilngadību sasniegušajam Vilnim Graudam, jo īpašnieka un faktiskā rīkotāja maiņa sovjetiem acīmredzot šķita īstais brīdis iespraukties pa vidu ar savām pretenzijām.

²³⁶ Feldmans, J. Latvijai veltīts mūžs. ...

²³⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 27. lp. (A. Bīlmaņa vēstule L. Hendersonam 1942.22.VII).

²³⁸ Andersons, E. *Latvijas vēsture...*, 504. lpp.

²³⁹ Sākotnējā redakcijā likums paredzēja tikai Vācijas okupēto valstu pilsoņu īpašumu aizsardzību.

²⁴⁰ Sk.: Briggs, Herbert W. Non-Recognition in the Courts – The Ships of the Baltic Republics. *American Journal of International Law*, 1943, 37, p. 592.

²⁴¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁴² Feldmans, J. Latvijai veltīts mūžs. ...

²⁴³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 34.–35. lp. (Jūlija Feldmana manuskripts rakstam “Latvijai veltīts mūžs” ar vēlāk nublicētām rindkopām, 1952. g.).

²⁴⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Latvijas sūtniecības Londonā pilnvarotajam lietvedim P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI, kopija nosūtīta arī sūtnim K. Zariņam Londonā).

cenšoties panākt to, ka ASV varas iestādes tomēr atzīst Baltijas valstu inkorporāciju Padomju Savienībā. Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem nācās saskarties ne tikai ar absolūtu neziņu par šo prasību iznākumu, bet arī ar Latvijas konsulāro dienestu bijušo uzticības personu nodevību un pāriešu sovjetu atbalstītāju pusē, turklāt vissliktākais bija tas, ka šī nodevīgā persona – Latvijas–ASV tirdzniecības kameras juriskonsults –, pateicoties savam amatam, domājams, varēja baudīt zināmu ietekmi ASV varas struktūrās.²⁴⁵ Lai arī prāva ievilkās un prasīja no Latvijas pārstāvjiem ne mazums pūļu,²⁴⁶ beigu beigās sovjetu centieni pilnībā izgāzās.

Jau garo tiesas procesu gaitā, atkal un atkal atduroties pret ASV likumdošanas normām, padomju puse nolēma paralēli ķerties pie citiem līdzekļiem – vēl rafinētākiem, samezglotākiem un likumiski sarežģītākiem. Galvenā metode – manipulācijas ar kuģniecības aģentūrām un bijušo īpašnieku mantiniekiem, cenšoties ar viltu nodot kuģus padomju varai draudzīgu īpašnieku rokās, fiktīva īpašumtiesību pāreja it kā uz Latvijā palikušo rēderu un padomju varai draudzīgo iestāžu starpā noslēgtu līgumu vai izdotu pilnvaru pamata.

ASV izveidojās vesels padomju varai draudzīgu un šo varu piesedzošu organizāciju tīkls gan kuģniecības aģentūru, gan to angažēto juristu lokā, un šajā tīklā ASV izcēlās divas kuģniecības aģentūras. Pilnīgi oficiāla saikne ar Padomju Savienību saistīja 1924. gadā Ņujorkā dibināto tirdzniecības aģentūru “*Amtorg*” jeb pilnā nosaukumā “*Amtorg Trading Corporation*”, kas bija viena no divām²⁴⁷ “brīvajā pasaulē” esošajām pašu sovjetu organizētajām, subsidētajām un pilnībā kontrolētajām ar kuģniecību saistītajām aģentūrām ar formālām privāta kapitāla daļām.²⁴⁸ Tiešā veidā kā kuģa aģents šī struktūra nevienu Latvijas kuģi ASV neoperēja, toties tā nereti slepus iejaucās privāto aģentfiržu darbībā padomju varas interešu vārdā, gan piedāvājot izdevīgus darījumus ar padomju varu,²⁴⁹ gan iesakot pēc iespējas mazāk rēķināties un kontaktēties ar Latvijas pārstāvniecībām.²⁵⁰ ASV esošos Latvijas kuģus operēja divas privātas aģentfiržas, abas Ņujorkā – Tora Ekerta ģimenes uzņēmums (“*Thor Eckert & Co., Inc.*”) un Daniela Jounga (*Daniel F. Young*) aģentūra. Ja pēdējās nostāja Latvijas pārstāvniecības institūcijām visumā atvērta un Latvijas interesēm apzināti ceļā nestājās, tad Ekerta kompānija darīja visu, lai attālinātu savā rīcībā nodotos kuģus no Latvijas Republikas struktūrām; šī firma jau kopš 30. gadiem pilnīgi legāli operēja vairākus Latvijas pavalstnieku tvaikoņus un prata atrast izdevīgumu 1940. gada politiskajās pārmaiņās.

²⁴⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 4. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim 1940.18.X).

²⁴⁶ Turpat, 5. lp. (tas pats).

²⁴⁷ Otrā līdzīga iestāde darbojās Lielbritānijā, Londonā – “*Anglo-Soviet Shipping Company*” (dibināta 1923. gadā).

²⁴⁸ Andreff, Vladimir. *Maturing Strategies of Russian Multinational Companies* // Liuhto, Kari etc. (ed.). *The Russian Economy and Foreign Direct Investment*. London: Routledge, 2016. p. 199.

²⁴⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 28. lp. (A. Bīlmaņa vēstule ASV Valsts departamenta Eiropas lietu nodaļas vadītāja vietniekam (*Assistant Chief of European Division, Department of State*) L. Hendersonam 1942.22.VII).

²⁵⁰ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 33. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I).

Tāpat kā “oficiālajā” un “tiesiskajā” variantā, arī manipulatīvo “akciju” vidū īpaši smaga bija ASV 1940. gadā nonākušo Graudu ģimenes kuģu – “Everagra”, “Everalda”, “Everasma”, “Everelza”, “Ķegums” – lieta, kurā bija iesaistītas trīs puses – Latvijas sūtniecība Vašingtonā, kuģīpašnieka Friča Grauda tobrīd mazgadīgais mantinieks – vecākais dēls Vilnis Grauds – un T. Ekerta aģentūra, kam jau 1940. gada 29. jūnijā padomju varas vēlāk nogalētais F. Grauds bija uzticējis savu kuģu pārvaldību, firmai tos iznomājot un dodot telegrāfiskus rīkojumus saviem kapteiņiem izpildīt šīs firmas rīkojumus. Lietas būtība ir aptuveni tāda, ka šī aģentūra, izmantodama šo rīkojumu kā savas darbības aizmuguri un galvenā kuģu mantinieka Viļņa Grauda nepilngadību, mudinot viņu izvēlēties par savu likumīgo aizbildni Ekerta firmas vadoņa Tora kundzi Gerdu Ekerti,²⁵¹ centās pilnībā pārņemt kuģus savās rokās, A. Bīlmaņa vārdiem runājot – “galīgi atkratīties no Latvijas valsts suverenitātes par Latvijas kuģiem”, neitralizējot Latvijas pārstāvniecību ietekmi un iespējas iejaukties divos kuģu pārvaldības un ekspluatācijas procesa punktos: pirmkārt, tajā, ka sūtniecībai un konsulātam bija visas tiesības ierobežot kapteiņu izvēli, proti, neapstiprinot jaunieceltu kuģa kapteini, ja tas šķiet politiski neuzticams; otrkārt, Ekertu nevilināja arī pienākums maksāt Latvijas valstij nodokļus un konsulārās nodevas.²⁵² Šāda īpašumu pārņemšana un Latvijas interešu ignorēšana nenoliedzami bija uzskatāma par Latvijas valsts saimniecisko interešu apdraudējumu (īpaši apstākļos, kad katrs cents bija no svara Latvijas diplomātisko pārstāvniecību finansēšanā), un atbilstoši 30. gadu konsulārajiem reglamentiem sūtniecībai šādā situācijā bija pienākums aizstāvēt savas valsts un pilsoņa Grauda intereses.²⁵³ Šķiet, pāri visam stāvēja Ekerta vēlme novērst Latvijas pārstāvju iejaukšanās iespējamību gadījumos, kad Latvijas pārstāvniecību intereses varētu sadurties ar aģentūras interesēm – proti, ja, piemēram, uzņēmējam izrādītos izdevīgi nodot kuģi kādam, kas nebūt nav Latvijas pavalstnieks, vai arī to pārlīkt zem kādas ekonomiski mazāk attīstītas valsts karoga, kas nodrošinātu nodevu atvieglojumus? (Tieši šādi Ekerta firma, apejot Latvijas pārstāvniecības, centās nomainīt Latvijas karogu pret Panamas flangu tvaikoņa “Everasma” mastā 1940. gada augustā.)²⁵⁴

Nav nekādu šaubu, ka uzņēmēju intereses nebija politiskas, bet tīri ekonomiskas.²⁵⁵ Kā vēlāk atzina sūtnis J. Feldmans, aģenti Amerikā maz interesējušies par politisko stāvokli un pie

²⁵¹ Jāpaskaidro, ka Viļņa Grauda tēva atrašanās vieta tobrīd nebija zināma, turklāt viņš jebkurā gadījumā, tāpat kā viņa kundze un Viļņa māte Elza, tobrīd atradās otrpus dzelzs priekškaram.

²⁵² LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 9. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1940.17.XII).

²⁵³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁵⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 35. lp. (A. Bīlmaņa piezīmes par T. Ekerta firmas darbībām, 1941.20.XII).

²⁵⁵ To apliecina kaut vai T. Ekerta aģentūras sākotnējās svārstības jautājumā par iespējamo kooperāciju ar Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem bazās par Padomju Savienības ietekmes palielināšanos arī saistībā ar viņu operētajiem Grauda tvaikoņiem. (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 5. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim par tvaikoņa “Regent” tiesas prāvas gaitu 1940.18.X).

slepeniem darījumiem ar sovjetu pārstāvjiem ķērušies tikai, lai oficiālo tiesas procesu laikā, kuru rezultātā reizēm tika apturēta kuģa faktiskā operēšana, tvaikoņi netiktu turēti dīkstāvē, nesot uzņēmējiem ievērojamus zaudējumus.²⁵⁶ Un tomēr Latvijas diplomātisko pārstāvju ieskatā šeit runa vairs nebija tikai par saimnieciskiem riskiem: lai arī aģentu pret Latvijas pārstāvniecībām vērsta rīcība, pat tikai ekonomiski motivēta, jau būtu uzskatāma gan par Latvijas pavalstnieka Viļņa Grauda, gan Latvijas valsts interešu pārkāpumu, Latvijas diplomātiskos pārstāvjus vairāk satrauca kas cits – jautājums par to, cik lielā mērā firmas ekonomiskās intereses draudēja ar vislielāko iespējamo risku – Grauda kuģu nonākšanu Padomju Savienības rokās. 1940. gada 15. decembrī A. Bīlmanis no konsula Ņujorkā A. Dinberga saņēma satraucošu ziņu par iespējamo Ekerta vienošanos ar komunistiem,²⁵⁷ kas paredzēja pret atlīdzību nodot Grauda kuģus Padomju Savienības rīcībā, un visās turpmākajās Ekerta firmas darbībās Latvijas pārstāvji saskatīja tieši šādu motivāciju viņu patvaļai. Tiesa, simtprocentīgu pierādījumu “slepenam Ekerta nolīgumam ar lieliniekiem” (respektīvi, viņu pārstāvi – aģentūras “*Amtorg*” pārstāvi Rehtu (*Recht*))²⁵⁸, visticamāk, nav – to nebija pat Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, ja jau dažus gadus vēlāk, 1945. gadā, uz to visu atskatoties, Bīlmanis šo “slepeno vienošanos” bija spiests kritiski nodēvēt par visādām apkārt klīstošām baumām;²⁵⁹ arī tālākie notikumi šīs baumas pilnībā neapstiprināja, lai gan konfrontējošā sarunā ar Ņujorkas tiesnesi T. Ekerts vienošanos ar lieliniekiem nav noliedzis – gluži otrādi, norādījis, ka tas ticis darīts, lai aizsargātu Grauda īpašumu, šķiet, no Latvijas pārstāvniecību mantkārtības un vēlmes, kaut vai iekasējot konsulārās nodevas, iedzīvoties uz sava pavalstnieka rēķina.²⁶⁰ Protams, nekādi nevar pārnest Latvijas pārstāvjiem bailes no šo aizdomu apstiprināšanās, pat ja simtprocentīgas pārliecības nebija. A. Bīlmanim ir pilnīga taisnība, ka “sūtniecība nevarēja pielaist” jau to vien, ka aģents rīkojas “pilnīgi bez kontroles”, vienlaikus būdams gan kuģu operētājs, gan absolūts īpašnieku pilnvarnieks un jaunā mantinieka aizbildnis.²⁶¹ Turklāt daudzi notikumi patiešām vedina domāt, ka, ja ne gluži “slepena vienošanās”, tad vismaz kaut kādas sarunas ar padomju varas pārstāvjiem, pateicoties sovjetu neatlaidībai, T. Ekerta aģentūrai noteikti ir bijušas. Turklāt nekādi nevaram apšaubīt arī padomju varas tiekšanos pēc šiem kuģiem, par ko bija pilnībā pārliecināts arī sūtniecības Vašingtonā advokāts Lo (*Low*), kas bijis visai labi informēts arī no

²⁵⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 34. lp. 34. lp. (J. Feldmana manuskripts rakstam “Latvijai veltīts mūžs”, 1952. g.).

²⁵⁷ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1940.15.XII).

²⁵⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 35. lp. (A. Bīlmaņa piezīmes par T. Ekerta firmas darbībām, 1941.20.XII).

²⁵⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Elzai Graudai 1945.16.II).

²⁶⁰ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 32. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I).

²⁶¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 4. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Elzai Graudai 1945.16.II).

ASV atbildīgo instanču puses;²⁶² un kādēļ lai padomju vara necenstos izmantot Ekerta aģentūras kāri pēc izdevīgiem darījumiem un vienaldzīgo attieksmi pret Latvijas Republikas pārstāvjiem?

Pirmā asā situācija, ko Latvijas likumīgie pārstāvji uzskatīja par briesmu signālu, bija dumpis uz tvaikoņa “Everasma”, kas bija izcēlies, kuģim esot remontā Bruklinā 1940. gada decembrī un kurā saskatāma iespējama kuģu apkalpju noskaņošana pret Latvijas diplomātiskajiem darbiniekiem un nemieru provocēšana uz kāda no kuģiem, kura vadība nolēmusi kuģi padomju varai neatvēlēt. Iespējams, šādu provocēšanu varam uzskatīt par sovjetu iecienītu metodi, kāda, pēc sūtņa Bīlmaņa pārliecības, tika mēģināta izmantot arī, lai atbrīvotos no Latvijai uzticamajiem “Ciltvairs” un “Regenta” kapteiņiem N. Grīniņa un A. Galdiņa, noalgojot vīrus, kas izprovocētu kapteiņus uz kautiņu un pēcāk viņus neitralizētu, iesēdinot cietumā, lai kuģi varētu netraucēti uzņemt kursu “plašās Dzimtenes” virzienā²⁶³ (tikpat viltīgs bija, jādodomā, sovjetu rosinātais Ekerta mēģinājums atbrīvoties no Latvijas sūtniecībai lojālajiem latviešu apkalpes locekļiem, tiktāl samazinot viņu algas, lai jūrnieki kuģi labprātīgi atstātu)²⁶⁴.

Procedūra jeb veids, kā praktiski notika šādu problēmu risināšana, uzskatāmi ieraugāms konsula A. Dinbergs ziņojumā sūtnim A. Bīlmanim par situāciju uz “Everasmas” 1940. gada 16. decembrī: “Saskaņā ar manu rakstisku lūgumu Ņujorkas prefektam [...], šodien konsulātā ieradās divi policijas ierēdņi, kuriem es sīkāk paskaidroju lietas apstākļus un kuri tad izteica savu gatavību sniegt man savu palīdzību un atbalstu, cik vien tas būšot viņu spēkos.

Uz viņu ieteikumu, šodien viņi paši mani aizveda uz Robins Drydock Bruklinā, kur “Everasma” pašreiz atrodas remontā. Tur tad arī uzaicināju tos četrus komunistu algotos nemiera cēlājus atstāt kuģi 24 stundu laikā. Viņi visi, kā to varēja gaidīt, kategoriski atteicās. Viņu starpā ir arī pirmais stūrmanis Bols.

Norunāju ar policijas ierēdņiem, ka rīt no rīta ar policijas laivu ieradīsīties uz kuģa, kur man viņi būs jānoņem ar varu. [...] [Nemierniekus] nogādās aresta telpās, un tad nakts tiesā man atkal vajadzēs celt pret viņiem sūdzību par “disorderly conduct”²⁶⁵. Saskaņā ar Ņujorkas štata likumiem policijas uzdevums ir vienīgi gādāt par kārtību un mieru, kamdēļ pati tā “arestēšana” būs jāizdara man pašam, un vienīgi, kad tie vīri pretosies, policijas [vīri] viņus saņems cieti un ieslēgs pēc piederības aresta telpās. Tāpat arī apsūdzība tiesā man būs pašam jāuztur. [...] Esmu palūdzis arī advokātu R. Law kongu asistēt man visā šajā procedūrā.”²⁶⁶

²⁶² LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 21. lp. (“Everasmas” kapteiņa M. Pērkonas vēstule A. Bīlmanim, Alabama, 1941.8.XII).

²⁶³ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 37. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.12.I).

²⁶⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 3. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁶⁵ ‘Nesaskaņota rīcība’ (angļu).

²⁶⁶ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 8. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim par panākumiem tvaikoņa “Everasma” nosargāšanā 1940.16.XII).

Kā norādīts tālāk šai pašā ziņojumā, A. Dinbergs gandrīz pilnībā pārliecinājies par to, ka šie nemiernieki patiešām ir padomju varas iestāžu izraisīti, aktīvi iesaistoties arī sovjetu uzturētajai amerikāņu kuģniecības aģentūrai, kas šai gadījumā kalpoja kā vidutājs starp amerikāņu uzņēmēju Ekertu un padomju savu: “Šodien Everasmas kapt. Pērkons man konfidenciāli pastāstīja, ka Amtorga vīri esot palikuši tādi kā lēnāki – esot, lūk, dabūjuši pamatīgu brāzienu no S[avienoto] Valstu valdības, kura it kā esot stingri protestējusi pret krievu konsulāta Ņujorkā rīcību vervēt sev jaunus pavalstniekus no Baltijas valstu pilsoņiem, ko viņi savā laikā bija darījuši, pat ar attiecīgām publikācijām avīzēs. Par cik šī informācija pareiza, protams, neņemam spriest. Pērkons arī pastāstīja, ka šodien, kad viņš aizgāha pie Thor & Eckerta, tur priekšā jau bijusi “konference”, kurā piedalījussies Thor & Eckerta atbildīgie vadītāji ar Amtorga galveno menadžeru (ja nemaldos, Vasiļjevs) un bēdīgi slavenais Feinsteins. Šis fakts tiesā mums var daudz līdzēt.”²⁶⁷

17. decembrī A. Dinbergs ziņoja uz Vašingtonu, ka beidzot kopā ar policiju izdevies panākt trīs nemiera cēlāju nokāpšanu no kuģa. Tomēr daudz grūtāk gājis ar ceturto nemiernieku – pirmo stūrmani S. Bolu, atbrīvošanās no kura, Dinberga vārdiem runājot, neesot bijusi “prestīža lieta, bet galēja nepieciešamība”, jo tieši viņš esot pats “galvenais nemieru cēlājs un Amtorga aģents”: viņam vairākkārt izdevies no kuģa pazust, ierodoties konsulam kopā ar policiju.²⁶⁸ Aizdomas par S. Bola saistību ar padomju varu vēl pastiprina ziņas par viņam adresēto telegrammu no “kādam boļševiku institūcijām Rīgā”, kas tās it kā ieeļ viņu par jauno “Everasmas” kapteini līdzšinējā Miķeļa Pērkona vietā,²⁶⁹ savukārt viņa labo sadarbību ar T. Ekerta firmu apliecina aģentūras mēģinājumi, jau atkal apejot Latvijas pārstāvniecību tiesības, patiešām veikt šādu kapteiņu maiņu.²⁷⁰ Latvijas sūtniecībai Vašingtonā sadarbībā ar ASV un citu valstu varas un tiesu instancēm²⁷¹ tomēr šādu notikuma pavērsienu izdevās nepieļaut, Pērkonom paliekot par “Everasmas” kapteini līdz pat kuģa bojāejai 1942. gadā.²⁷² Ļaunākais, ko M. Pērkonom nācās pieredzēt, bija T. Ekerta aģentūras un, iespējams, arī vēl kādu komunistu līdzskrējēju centieni vai nu atriebties par Pērkona saziņu ar Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām, cenšoties nepieļaut nelikumīgo atstādināšanu no amata, vai arī kapteini pilnībā novājināt, izdemolējot viņa kajīti, panākot viņa apcietināšanu un iesūdzot viņu tiesā par goda un

²⁶⁷ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 8. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim par panākumiem tvaikoņa “Everasma” nosargāšanā 1940.16.XII).

²⁶⁸ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 11. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim 1940.18.XII).

²⁶⁹ Presē atrodamas ziņas (sk.: s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (8. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 21, 11. marts, 8. lpp.), ka mistiskā telegramma nākusi pa taisno no Maskavas un ka šādu pavēli par pretlikumīgu atzinušas jau Čīles varas iestādes, caur kurām šī telegramma vēlāk sasniedza Bolu un Ekerta aģentūru.

²⁷⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 35. lp. (A. Bīlmaņa piezīmes par T. Ekerta firmas darbībām, 1941.20.XII).

²⁷¹ Turpat, 26. lp. (A. Bīlmaņa vēstule M. Pērkonom 1941.8.XII).

²⁷² Pope, A. [šķirkļis par M. Pērkonu] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 107. lpp.

cieņas laupīšanu T. Ekerta firmai, liekot maksāt 100 000 dolāru,²⁷³ no kā arī tomēr, jādomā, izdevās izvairīties. Kā, pieminot šo situāciju savā nublicētajā apcerē par Latvijas tirdzniecības flotes kuģu likteņiem, pieļauj jūrniecības vēstures pētnieks Arvīds Kārklis, tad, iespējams, T. Ekerta aģentūras darboņi neturpinājuši “spēkoties ar [vietējo varas, tiesu un policijas] iestāžu atbalstītiem Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem”, novērtējot Latvijas puses ietekmi un matot iespēju tikt ierautiem plašākos strīdos, konfliktam vēl vairāk padziļinoties.²⁷⁴

Runājot par “Everasmas” skandalozo gadījumu, kas izpelnījies ievērību pat vietējo Brazīlijas laikrakstu slejās,²⁷⁵ un sūtniecības aizdomām par jūrnieku S. Bolu kā rūdītu komunistu aģentu, jāpieļauj, ka sūtniecības bažas par Bolu kā viennozīmīgu Latvijas Republikas interešu nodevēju varēja būt vairāk vai mazāk pārspīlētas. Šādu uzskatu loģiskā kārtā pauž pats iespējamais grēkāzis Sergejs Bols vēstulē Latvijas jūrniecības vēstures pētniekam A. Krullem 1978. gadā. Pirmkārt, viņš uzsver, ka uz “Everasmas” klāja notikušie nemieri nekādā gadījumā nav saistīti ar sovjetiem un vispār nav uzskatāmi par dumpi; tās vienkārši bijušas nekārtības, ko izraisījis satraukums kuģa apkalpē par saņemtajām Padomju Latvijas valdības pavēlēm, peruāņu tautības apkalpes locekļu saceltais juceklis ar neprasmīgu tvaika katlu kurināšanu, kā arī kapteiņa M. Pērkona teju holeriskais temperaments, sirgšana ar vajāšanas māniju (bailēm no “krieviem un pats nez no kā”) un ārkārtīgi saasinātā reakcija uz šiem notikumiem: par viņa uzvedību uz kuģa Bols ironzēja, ka “Pērkons ārdās kā jau negaisā”, norādīdams, ka cienījamais kapteinis pats “savā dullumā” vēl vairāk saasinājis nemierus uz kuģa, iesaistot Latvijas diplomātus un vietējo policiju, kā arī trīs dienas nerādīdamies uz kuģa un kopā ar sūtni P. Oliņu uzdzīvodams pa Buonesairesas krogiem;²⁷⁶ tāpat nevaram izslēgt arī atmiņās uzsvērtu M. Pērkona ieinteresētību patiešām atbrīvoties no S. Bola kā Viļņa Grauda līdzaizbildņa.²⁷⁷ Otrkārt, S. Bols ir sašutis par pret viņu vērstajām aizdomām un apvainojumiem komunistu atbalstīšanā vai pat pārstāvēšanā, īpaši – par Bīlmaņa rīcību, kad pēc Bola iecelšanas par cita tobrīd ASV Kara kuģniecības pārvaldes dienestā esoša Graudu tvaikoņa – “Everagras” – kapteini 1942. gada pavasarī sūtnis vērsies pie dažādām ASV iestādēm ar prasību Bolu noņemt no kuģa un deportēt uz Padomju Savienību kā padomju spiegu, lai gan vietējās amerikāņu instances pēc rūpīgas izmeklēšanas šos viņam inkriminētos apvainojumus atzinušas par nepamatotiem.²⁷⁸

²⁷³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 21. lp. (“Everasmas” kapteiņa M. Pērkona vēstule A. Bīlmanim, 1941.8.XII).

²⁷⁴ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 145. lp. (A. Kārklis apcere par tvaikoni “Everasma”, fragments (1979.3.III)).

²⁷⁵ Šis fakts pieminēts: s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (10. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 22, 15. marts, 8. lpp.

²⁷⁶ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 138.–139. lpp. (S. Bola atmiņas par notikumiem uz tvaikoņa “Everasma” 1940. gadā, 1978.16.V).

²⁷⁷ Turpat, 143. lpp. (A. Kārklis apcere par tvaikoni “Everasma”, fragments (1979.3.III), kurā citētas autora rīcībā esošas S. Bola atmiņas).

²⁷⁸ Turpat, 145. lpp. (tas pats).

Lai novērstu to, ka Ekerts izdevīguma meklējumos varētu nodrošināt kuģu nonākšanu padomju varas rokās, vispirms A. Bīlmanis centās spēlēt atklātām kārtīm – jau 1940. gada rudenī vienoties ar T. Ekertu par visu Latvijas kuģu iekļaušanu vienotā Latvijas kuģu pārvaldē, kas tādā gadījumā tiktu speciāli izveidota. Tomēr Ekerts atšķirībā no Jounga kategoriski atteicās no šāda priekšlikuma, norādot, ka šāda pārvalde neesot nepieciešama, jo neesot nepieciešams neviens, kas iejaucoties kuģīpašnieka (Grauda) un aģentūras sadarbības aktos, kas ļauj aģentam pārvaldīt kuģus tiešā rēdera pilnvarojumā pēc saviem ieskatiem.²⁷⁹ Vienlaikus sūtniecība neatzina dokumentu – 1940. gada 29. jūnija vēstuli –, ar kuru pats Fricis Grauds ļāvis Ekerta firmai pilnu vaļu darbībā ar viņa kuģiem un pilnvaroja šo firmu it kā uzņemties viņa galvenā mantinieka – nepilngadīgā dēla Viļņa – nākamo īpašumu pārraudzību un rūpes par tiem (kā arī par pašu dēlu),²⁸⁰ jo šim dokumentam savā laikā trūcis konsulārā apstiprinājuma, un, pēc sūtniecības ieskatiem un tās rīcībā esošajiem materiāliem, vienīgā likumīgā aizbildniecība (lai gan ierobežotā apmērā) pienācās diviem Grauda rēderejas kuģu virsniekiem – M. Pērkonam un S. Bolam –²⁸¹, no kuriem pēdējais, kā jau minēts, neizrādījās pārlietu lojāls Latvijas valsti, kamēr pirmais par tādu bija uzskatāms pilnā mērā. Sūtniecība uzskatīja, ka tai kā Latvijas pavalstnieku interešu aizsargātājai ir visas tiesības noteikt V. Grauda tiesību aizbildni un īslaicīgu likumisko pārnēmēju, kas, baudot pilnas rēdera pilnvaras, vajadzības gadījumā pat varētu uzteikt sadarbību ar T. Ekerta kompāniju. Lai to novērstu, Ekerts saviem subaģentiem Brazīlijā un citviet, pēc A. Bīlmaņa rīcībā esošajām ziņām, pat devis rīkojumu neļaut kuģu kapteiņiem satikties ar Latvijas pārstāvjiem, kā arī neļaut kontaktēties ar sūtniecības pārstāvjiem pašam V. Graudam, kurš tobrīd kuģoja uz viena no Graudu kuģiem.²⁸² Pati Ekerta firma savā tiešajā saskarsmē ar sūtniecību savukārt neskopojusies nedz ar viltīgu pieglaimošanu (jo sūtniecības apstiprināts dokuments ļautu Ekertam vieglāk tikt pie Graudu naudas, kas glabājās ASV Valsts bankās), nedz “rupjām telegrammām”.²⁸³

Jau pavisam drīz Latvijas pārstāvniecības atskārta, ka labvēlīgās sarunas ar Ekerta firmu neko nedos, un lietu nācās nodot tiesas izšķiršanā Ņujorkā, kur savu nostāju sūtniecība argumentēja gan ar neapstiprinātajām pilnvarām, gan klaji izaicinošo saskarsmi un pretlikumīgo Ekerta nerēķināšanos ar Latvijas pārstāvniecībām – tā esot pretrunā ar vairākiem Latvijas likumdošanas pantiem no Konsulārā reglamenta, kas saistījās ar personāla un citādu kuģa operēšanas darbību kontroli un to, ka aģents nevar aizvietot kuģīpašnieku (pat neraugoties uz to,

²⁷⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁸⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 6. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

²⁸¹ Tā tas bija vismaz tvaikoņa “Everasma” gadījumā, proti – ciktāl tas attiecas uz šī īpašuma līdzpārvaldību. Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1940. l., 25. lp. (A. Bīlmaņa vēstule M. Pērkonam 1941.8.XII).

²⁸² LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁸³ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 13.–17. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII).

ka pats nepilngadīgais Grauda mantinieks Vilnis Grauds Ekerta firmas pārstāvi – T. Ekerta kundzi – bija izvēlējis par savu aizbildni²⁸⁴).²⁸⁵ Pirmais (cik zināms, arī vienīgais) lēmums šajā lietā tika pieņemts 1941. gada janvārī, un Ņujorkas tiesneša attieksme bija visai pretrunīga: no vienas, puses viņš formāli atzina Latvijas pārstāvniecību konsulārās tiesības, ciktāl tās noteiktas Latvijas Konsulārajā reglamentā, no otras – visu lietu kārtošanu, izņemot kapteiņu nomaiņu, Ekertam ļaujot veikt brīvprātīgā kārtā – tikai gadījumā, ja firma un sūtniecība būs labprātīgi vienojušās par kaut kādām saistībām (kas, ņemot vērā līdz tam vērojams Ekerta asās attiecības ar Latvijas pārstāvjiem, būtībā likās kas neiespējams). Tiesnesis arī atzina par pilnīgi likumīgu Ekerta visatļautību nodrošinošo Grauda telegrammu, un šai gadījumā Latvijas pusei par sliktu nāca kādas “senas” domstarpības ar F. Graudu un Latvijas konsulātu Ņujorkā, ko tagad Ekerta puse, protams, nekavējās celt gaismā, norādot arī uz V. Grauda līdzīgu nostāju.²⁸⁶ Protī, aģentūras rīcībā esot kāda vēstule, kurā Grauds “brīdina no griešanās .. pie Latvijas Valdības pārstāvībām pēc palīdzības”, un, par nelaimi, arī sūtniecība savā arhīvā tomēr atrada “kādu Grauda sūdzību par konsulātu Ņu-Jorkā 1939. g. un draudus iztikt bez konsulāta palīdzības, jo pēdējais aizstāvēt, lūk, dezertierus un palīdzot tiem pat dabūt citas vietas”.²⁸⁷

Tiesneša lēmumu atzīt Ekerta tiesības saimniekot ar Grauda īpašumiem un nerēķināties ar sūtniecību un konsulātiem, no vienas, un Latvijas pārstāvniecību tiesību ierobežotību, no otras puses, A. Bīlmanis sākotnēji uztvēra kā totālu sakāvi, konsulam Ņujorkā A. Dinbergam paziņojot: “Mums cits nekas neatliek vairs, kā likties pilnīgi mierā. [...] vienīgais prātīgais, ko mēs varam darīt, būtu nedarīt Grauda kuģu lietās vairāk itinnekā.” Bīlmaņa pesimisms bija tik mutuļojošs, ka viņš tobrīd pat izlēma oficiāli likvidēt konsulātu Ņujorkā, pasludinot to par pārlieku dārgi uzturamu institūciju, kas noderīga vien situācijās, “kad rodas kāds sarežģījums ar kādu nepaklausīgu kuģu komandas locekli”.²⁸⁸ Tomēr pēc desmit dienām dzimusi iespēja nepieļaut Jounga aģentūras sekošanu T. Ekerta pieejai Bīlmanim atkal atdeva vismaz daļu agrākās apņēmības: “Tagad nav šaubu, ka mēs Latvijas interesēs nedrīkstam piekāpties.”²⁸⁹ Turklāt šo apņēmību vairoja arī Bīlmani sasniegušās ziņas par to, ka gluži prokomunistiski noskaņots Ņujorkas tiesnesis vis neesot, jo pat ārpus oficiālā sprieduma esot tomēr stingri ieteicis

²⁸⁴ Jāpaskaidro, ka Viļņa mātes Elzas atrašanās vieta tobrīd nebija zināma.

²⁸⁵ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 13.–17. lp. (A. Bīlmaņa sastādīts “Memorands Grauda kuģu lietā” 1940.20.XII).

²⁸⁶ Turpat, 32.–33. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I).

²⁸⁷ Te jāatzīmē, ka, protams, šādi Grauda izteiktumi sūtniecību tagad vedināja uz domām, ka Grauds, to rakstot, ir bijis pilnībā pārliecināts par savu politisko nostāju, un šī nostāja acīmredzot nav bijusi labvēlīga Latvijas valstij (LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 32.–33. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I)). Par Grauda un Latvijas Republikas pārstāvniecību konfliktu sk. arī 2570. f. 7. apr. 515. lietas (F. Grauda prasības lietas pret Arlietu ministriju 1926.–1939. g.) materiālos.

²⁸⁸ Turpat, 32. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I).

²⁸⁹ Turpat, 37. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.12.I).

Ekerta pārstāvjiem uzturēt sakarus ar Latvijas pārstāvniecībām, maksāt konsulārās nodevas, kā arī “nebūt stūrgalvīgam, nekādus līgumus ar krieviem neslēgt bez konsula piekrišanas”.²⁹⁰

Ja ticam kāda dokumenta – jau iepriekš piesauktās T. Ekerta firmu pilnvarojumā Grauda 1940. gada 29. jūnija vēstules – autentiskumam, tad jādomā, ka Ekerta firma, slēdzot jebkādas līgumus ar padomju pārstāvjiem, būtu nonākusi pretrunā gan ar Grauda seniora politiskajiem uzskatiem, gan pavisam konkrētām norādēm, kas nepārprotami fiksētas šajā Ekerta firmas tik bieži piesauktajā, aģentūras varu lielā mērā apliecinošajā dokumentā, – tas, kā izrādījās vēlāk,²⁹¹ ne tikai paredzēja kuģu nodošanu Ekerta aģentūras rīcībā, bet arī stingri noteica to, ka šie kuģus, kas tātad saglabājami kā rēdera mazgadīgā dēla mantojums līdz viņa pilngadībai 1943. gadā, ir visiem līdzekļiem jāaizsargā pret jebkādam pretenzijām no Padomju Savienības varas iestāžu prasībām, nekādā gadījumā nepieļaujot to izvešanu ārpus ASV. “Nesekoiet nekādiem rīkojumiem par kuģu atgriešanos [padomju ietekmes sfērā esošajā/okupētajā] Latvijā vai Krievijā; ziniet, ka šīs pavēles nebūšu izdevis es, pat ja tās būs parakstītas ar manu vārdu – “Kaptgrauds” vai “Rēdereja Grauds” vai kā citādi – un tās būs izdevušas vai apstiprinājušas oficiālās Latvijas vai Krievijas varas iestādes,”²⁹² Ekerta aģentūru stingri piekodināja sirmais rēderis, faktiski nodrošinot kuģu nenonākšanu sovjetu rokās (tiesa, tikai aģentūras paklausības gadījumā). Grauda kategorisko nevēlēšanos piedzīvot ASV esošo rēderejas tvaikoņu nonākšanu padomju varas rokās apliecina vēl kāds fakts: nepilnu mēnesi pēc Latvijas okupācijas 1940. gada jūnijā F. Grauds, padzirdējis par padomju varas iestāžu centieniem pārņemt ASV esošos Latvijas kuģus, kuru vidū vairums bija tieši Grauda īpašums, uzņēmējs – raizēs gan par kuģiem, gan savu vairāk nekā pusmiljonu lielo naudas noguldījumu ASV bankās – lūdzis ASV valdības pārstāvi (sūtni) Latvijā Dž. Vaisliju, lai nekavējoties tiktu nokārtota kuģu pārreģistrēšana ASV kuģu reģistros.²⁹³ Nesaprotams paliek tikai moments, kādēļ Ekerta firma, nemitīgi saskardamās ar Bīlmaņa iejaukšanos tās darbībā, tieši vadoties no aizdomām par aģentūras sadarbību ar sovjetiem, jau saknē ar 29. jūnija dokumenta palīdzību necentās izklīdināt Latvijas pārstāvjos šīs aizdomas? Tas nenoliedzami būtu aiztaupījis pašai Ekerta aģentūrai daudz pūļu sūtniecības iejaukšanās apkarošanā. No otras puses, šādi Grauda izteikumi, darīti zināmi sūtniecībai Vašingtonā, varētu iedot trumpi Latvijas pārstāvju rokās tajā brīdī, kad Ekerta firma tomēr nolemtu kuģus kaut kādā aplinkus ceļā nodot sovjetiem.

²⁹⁰ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 39. lp. (A. Dinberga telegramma A. Bīlmanim bez datējuma).

²⁹¹ Visticamāk, Latvijas sūtniecībai Vašingtonā ar to izdevās iepazīties vien vēlāk, jau 1941. gada beigās–1942. gada sākumā, kad jau bija pieņemts pirmais tiesas lēmums, kas apgrūtināja kuģu nenonākšanu sovjetu rokās (1941. g. janvārī).

²⁹² LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 41. lp. (F. Grauda vēstule T. Ekerta aģentūrai 1940.29.VI, noraksts).

²⁹³ NARA, RG 59, File M1177, Roll 19, 860 p. 851/2 (ASV sūtņa Latvijā un Igaunijā Dž. Vaislija ziņojums ASV Valsts departamentam par Padomju Savienības politiskajām interesēm un to izpausmēm Latvijā 1940. gada vasarā). Ziņas no šā avota publicētas: Bleiere, D. u. c. *Latvija Otrajā pasaules karā*, 443. lpp.

Aizdomas par fiktīviem darījumiem un kalpību padomju interesēm Latvijas diplomātiskajos pārstāvjos radās arī saistībā ar savulaik Latvijas Kuģniecības sabiedrības savulaik nomātā Latvijas tvaikoņa “Regent” dīvaino eventuālās pārdošanas un Latvijas Kuģniecības sabiedrības tvaikoņa “Ciltvaira” īpatnējā mantojuma lietu. 1941. gada martā kuģa “Regent” kapteinis Hamblets saņēma telegrammu no Vācijā dzīvojošā rēdera Freimaņa (agrākā līdzīpašnieka dēla), kurš ziņo, ka kuģi vēloties pirkt kādi uzņēmēji no Šveices. Beigās izradījās, ka iespējamais pircējs – Šveices labības eksportfirma “*La Planta Cereal*” – bija tikai saņēmis rīkojumu no savas centrāles Lozannā apskatīt “Regent’u” pirkšanas nolūkā nezināma īstā pircēja uzdevumā, kurš tā arī palika nenoskaidrots,²⁹⁴ un, pateicoties Latvijas pārstāvniecību aizdomām, šis mistikas apvītais darījums tomēr nenotika, tikai lieku reizi iesējot Latvijas interešu aizstāvjos šaubas par kārtējo padomju varas viltus mēģinājumu iegūt Latvijas īpašumu. Par laimi nenotika arī iespējamais viltus darījums ar tvaikoni “Ciltvaira”, kura vadību 1940. gada decembrī sasniedza ziņa par dzērumā bojāgājušā jūrnieka Jūlija Zandera piederīgo, iespējams, fiktīvu vai mākslīgi izprovocētu prasību pret kuģi tik lielas naudas summas izteiksmē, ko kuģa legālajai vadībai nebūtu iespējams samaksāt, tādējādi nākoties noskatīties, kā “Ciltvaira” “ieslīd” komunistiem draudzīgo amerikāņu aģentūru rokās. Tiesa, “Ciltvairas” I stūrmanim Georgam Šulcam, kurš par šo lietu nekavējoties ziņoja Latvijas sūtniecībai Vašingtonā un uzticamiem advokātiem, nekā cita, izņemot aizdomas, nebija: tikai novērojumi par kāda kuģa darbinieka – domājams, safabricētas liecības²⁹⁵ sniedzēja – “draudzīgajām attiecībām ar stuartu”, kurš esot “viens no komunistu aģentiem”.²⁹⁶

Bijušās Latvijas Kuģniecības sabiedrības kuģus tāpat operēja otrā no divām pieminētajām privātās kuģniecības aģentūrām – “Daniel F. Young” –, par kuras lomu un nostāju šajos procesos, kā arī par attiecībām ar padomju varu un ieinteresētību Latvijas kuģu lietās Latvijas diplomātiskajiem pārstāvjiem trimdā nekad nebija pilnīgas pārliecības. No vienas puses, Jounga firma rādījās samērā lojāla Latvijas interesēm un nereti, vismaz sākumā, 1940. gada vasarā, piekrita ar sadarboties ar Latvijas pārstāvniecībām, lai nepieļautu kuģu nonākšanu padomju varas rokās,²⁹⁷ noslēdzot ar sūtniecību arī savstarpēju uzticību apliecināšanu vienošanos,²⁹⁸ bet, no otras puses, vēlāk kļuva pilnīgi skaidrs, ka arī ar viņiem sovjeti mēģinājuši panākt vienošanos, kas ekonomiskā ziņā aģentūrai nāktu tikai par labu; proti, tā, pēc Bīlmaņa rīcībā esošām ziņām,

²⁹⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 9. lp. (P. Oliņa vēstule A. Bīlmanim 1941.28.III).

²⁹⁵ Kuģa iepriekšējais I stūrmanis Holgers Vītols varas iestādēm liecinājis kuģim par sliktu, norādot, ka bojāgājušais Zanders pāri bortam pārkritis nevis dzērumā, bet gan, tikai gribēdams žāvēt savas drēbes gluži skaidrā prātā.

²⁹⁶ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 6.–7. lp. (G. Šulca ziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par situāciju uz tvaikoņa “Ciltvaira”, Baltimora, 1940.14.XII).

²⁹⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 2. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

²⁹⁸ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 36. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam, 1941.12.I).

bijusi šāda: sovjeti (“Amtorg”) no savas puses garantē Jounga aģentūrai tūlītēju samaksu par darījumu plus zaudējumus par pārņemto motorkuģi “Hercogs Jēkabs”, ko arī, līdzīgi kā citus Latvijas Kuģniecības sabiedrībai savulaik piederējušos kuģus, ārzemēs operējusi Jounga aģentūra. Savukārt sovjetu izdomātā shēma, kura pēc šī līguma būtu jāīsteno Jounga aģentūrai ar tās rīcībā esošajiem kuģiem, iecerēta aptuveni šāda: vispirms kuģi tiek charterēti uz Dienvidameriku un no turienes komandēti uz citām, ārpus ASV esošām ostām, lai atkratītos no Latvijas sūtniecības Vašingtonā jurisdikcijas, tad jāiebrauc Meksikas ostā Mensanillas pilsētā (Meksikā tobrīd nebija Latvijas diplomātisko vai konsulāro pārstāvniecību), kur, līdzīgi kā savulaik “Hercogam Jēkabam”, jāuzņem Padomju Savienībai domāta krava, tad ar provokāciju palīdzību jāatbrīvojas no Latvijas Republikai uzticamajiem kuģu virsniekiem, aizstājot tos ar sovjetu angažētiem personāžiem, un jāuzņem nešaubīgs kurss uz kādu no Padomju Savienības ostām. Lai atvieglotu šo procesu, “Amtorg’a” aģents no sākuma centies ar viltu panākt, ka sūtniecība Vašingtonā apstiprinājumu kādam darba līgumam ar Jounga aģentūru.²⁹⁹ Tiesa gan, kā savulaik Bīlmanim atzinies firmas pārstāvis Kērns, viņš kategoriski noraidījis “Amtorg” pārstāvja ieteikumus rīkoties līdzīgi T. Ekertam un nerēķināties ar Latvijas pārstāvniecību interesēm, tās vienkārši ignorējot, – Jounga pārstāvis padomju varas pārstāvim norādījis, ka viņš, pirmkārt, saskaņojot savu rīcību ar ASV Valsts departamentu un, otrkārt, vadīšoties pēc “sūtniecības novēlējumiem”; to ņemot vērā, Sūtniecības darbinieki, rēķinādamies, ka kaut kāda vienošanās starp Jounga firmu un “Amtorg” tomēr tiks slēgta, mēģināja pārliecināt Kērnsu, ja šādam darījumam “jābūt tīri saimnieciskas, ne politiskas dabas”.³⁰⁰ Vēsture rāda, ka arī Jounga aģentūras kuģi Padomju Savienībā tomēr tā arī nenonāca, plašākā konfliktā ar sūtniecību un ASV varas iestādēm neizvēršoties arī savdabīgajai Jounga aģentūras rīcībai, 1941. gada janvārī pēkšņi pārtraucot izmaksāt algas “Ciltvairas” jūrniekiem, ko A. Bīlmanis traktēja kā sabotāžu ar nolūku izspiest no sūtniecības piekrišanu viņu līgumam, lai darījumi ar komunistiem varētu notikt pat gadījumā, ja ASV tiesa atzītu Latvijas pārstāvniecību likumiskās konsulārās tiesības šādu līgumu apstiprināšanā (tā tas arī bija).³⁰¹ Lai arī Latvijas diplomātisko pārstāvju zīmētais iespējami ļaunākais scenārijs, kā zināms, nepiepildījās, vēl 1945. gada sākumā, četrus gadus pēc viskarstākajiem notikumiem, sūtnim A. Bīlmanim sākotnējās simpātijas un uzticība Jounga aģentūrai nebūt nebija atjaunojusies, brīdinādams nesen no Latvijas emigrējušo “Abgaras” un “Ciltvairas” īpašnieku J. Zalcamani, ka Jaunga aģentūrai esot ilgstoši esot bijusi teicama

²⁹⁹ LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 37. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam, 1941.12.I).

³⁰⁰ Turpat, 33. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.2.I).

³⁰¹ Turpat, 36. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1941.12.I).

sadarbība ar “*Amtorg'u*” un pati Jounga aģentūra, kas rīkojoties “pilnīgi bez kontroles”, būšot visādā ziņā kaitīga kuģīpašnieka centienos atjaunot kara laikā zudušo kontroli pār šo aģentūru.³⁰²

Atskatoties uz Latvijas kuģu saglabāšanas pirmo posmu, varam teikt, ka Latvijas diplomātisko un konsulāro pārstāvju virsuzdevuma veikšanu – centienus nepieļaut kuģu nodošanu Padomju Savienībai – ārkārtīgi apgrūtināja fakts, ka Latvijas pārstāvju pusē nebija nostājušies šo kuģu īpašnieki (Latvijas kuģniecības sabiedrības īpašumā esošo vai operēto kuģu, kā arī vairums Grauda kuģu mantinieki bija izkaisīti, savukārt Vilnis Grauds atradās zināmā T. Ekerta aģentūras ietekmē) un ka tālab vajadzēja tērēt tik daudz laika un enerģijas, lai cīnītos ar aģentfirmlu interesēm tā vietā, lai nodarbotos vienīgi ar padomju prasību noraidīšanu ASV tiesās. “Piedzīvojumi rāda, ka bez īpašnieku pilnvarām nākas diezgan grūti aizstāvēt kuģus,”³⁰³ visupirms domādams Grauda kuģu lietas, vēlāk atzina A. Bīlmanis, kuram tobrīd sadarbība vēl neizveidojās arī ar pārējo trīs kuģu īpašniekiem, par kuru atrašanās vietu vai nu nebija informācijas (Jānis Zalcmanis), vai arī tie – kā tvaikoņa “Regent” mantinieks G. Freimanis –, iespējams, piekopa zināmu malā stāvēšanas taktiku.³⁰⁴ Tālākie notikumi vēl vairāk attālināja Latvijas pārstāvniecības no Latvijas kuģiem, padarot kuģu saglabāšanas procesu pasīvu, vērojošu, iejaukšanās iespējas kuģu likteņu lēmēju – tiesnešu, aģentu un īpašnieka – lēmumos – ierobežotas un konsultatīvas, bez reāla spēka. Tajā pašā laikā Latvijas kuģus līdz to pārņemšanai no ASV valdības puses tomēr bija izdevies pasargāt no nonākšanas padomju varas rokās, un tas uzskatāms par patiesi ievērojamu panākumu.

Latvijas kuģi ASV dienestā un Latvijas kuģu saglabāšanas otrais posms

1941. gada 6. jūnijā ASV kongress pieņēma likumu par dīkā stāvošu ārzemju kuģu pārņemšanu (*Idle Foreign Vessel Act*), un uz šī likuma pamata notika Latvijas kuģu pārņemšana. Likums paredzēja vērtības smaksu, kuģi pārņemot, vai arī atpakaļ atdošanu un samaksu par kuģa lietošanu aktīvas ekspluatācijas starplaikā, kā arī vērtības samaksu kuģa bojāejas gadījumā. Formāli saglabādami savus īpašniekus, latviskās apkalpes un sarkanbaltsarkano karogu mastā, ASV faktiskā rīcībā nonākušie Latvijas tvaikoņi privātfirmlu uzdevumā sāka veikt reisu starp Atlantijas okeāna zemju ostām,³⁰⁵ un 1941. gada rudenī tika aktīvi izmantoti visi no astoņiem tvaikoņiem.³⁰⁶ Formāli tie palika Latvijas sūtniecības Vašingtonā likumiskā aizbildniecībā jeb

³⁰² LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 10. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1945.17.II).

³⁰³ Turpat., 9. lp. (tas pats).

³⁰⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 12. lp. (jurista K. Zēkerberga vēstule A. Bīlmanim 1941.17.VIII Ņujorkā).

³⁰⁵ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 47. lpp.

³⁰⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 3.–4. lp. (A. Bīlmaņa nota ASV Valsts sekretariātam 1941.11.XII).

pārraudzībā,³⁰⁷ turklāt sūtniecības izdotajos dokumentos ikviens no šiem kuģim aizvien saglabāja apzīmējumu “Latvijas kuģis”,³⁰⁸ tātad saglabājot savu likumisko piederību gan Latvijas Republikai, gan tās pilsoņiem – kuģu īpašniekiem. Un, tā kā kuģu likumiskā pārvaldība formāli atradās Latvijas diplomātisko pārstāvniecību rokās un, balstoties uz minētajiem Latvijas Republikas un ASV konsulārajiem nolīgumiem, ieguva tiesības pārstāvēt visus pasaulē izkaisītos Latvijas kuģu īpašniekus, tad sūtniecība caur vietējām (ASV) tiesu instancēm varēja vismaz censties pārstāvēt Latvijas pusi daudzos darījumos, kas saistījās ar kuģu ekspluatāciju. Praksē tomēr izrādījās, ka sūtniecības iespējas pārraudzīt un pat pārredzēt Latvijas kuģu likteni ir ārkārtīgi nosacītas.

1941. gada 6. jūnija lēmuma spēks izrādījās pirmais konkrētais faktors, kas attālināja Latvijas kuģus no sākotnējās piederības valsts. To pilnībā apliecina 6. jūnija lēmumā balstītie ASV valdības noslēgtie līgumi par piecu Grauda kuģu pārņemšanu laika nomā, kurus ASV Valsts Jūrniecības komisija (*Maritime Commission*) tā paša gada 4. decembrī parakstīja ar T. Ekerta aģentfirmu kā vienīgo pilnvarnieci,³⁰⁹ Latvijas diplomātiskos pārstāvjus par šiem līgumiem no to nosacījumiem pat neinformējot – vēl vairāk: Ekerta firmai aizliedzot izpaust šo līgumu nosacījumus un darījuma detaļas.³¹⁰ Tātad ar šo brīdi minētajiem Latvijas kuģim juridiski bija maz kopīga, pat neraugoties uz formālo piederību Latvijai un Latvijas Republikas karogu kuģu mastā. Pēc kuģu pārņemšanas ASV varas iestādes šos kuģus tomēr uzskatīja par Amerikas īpašumu (*American property*) un aktīvi izmantoja stratēģiska rakstura kravu pārvadājumos Atlantijas un Klusajā okeānā, saglabājot tikai privātās īpašumtiesības, kas – gadījumā, ja kuģa īpašnieks bija latvietis un vismaz bijušais Latvijas Republikas pavalstnieks – tad arī bija galvenās kuģa un juridiskās saiknes ar Latviju saglabātājas praksē (tā, piemēram, Grauda kuģu juridiskais statuss tika formulēts kā “*American property of a Lett shipowner*”)³¹¹.

³⁰⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 2. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā ekonomisko un finanšu lietu padomnieka Ludviga Ēķa paziņojums ASV Valsts departamentam Latvijas tvaikoņu “Regent”, “Ciltvaira” un “Abgara” lietā, Vašingtona, 1941.20.X). “Latvian ships operating in the United States of America, i. e. under the Consular jurisdiction of the Latvian Legation at Washington, D. C.”

³⁰⁸ Sk. LVVA 293. f., 1. apr. 1896., 1897. lietas materiālus.

³⁰⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1921. l., 24. lp. (līgums ar T. Ekerta firmu par tvaikoni “Everagra” 1941.4.XII par kuģa nodošanu laika nomā ASV valdībai (kserokopija)); 27. lp. (tas pats par tvaikoni “Everalda”), 28. lp. (tas pats par tvaikoni “Everelza”), 29. (tas pats par tvaikoni “Ķegums”), 30. lp. (tas pats par tvaikoni “Everasma”). Līgumā atrunāta nomas maksas likme par katru kuģi, katra kuģa apdrošināšanas vērtība pret t. s. kara risku, kā arī ASV ostas, kurās kuģis piestās ekspluatācijas gaitā.

³¹⁰ Turpat, 23. lp. (T. Ekerta aģentūras pārstāvja H. Vinša vēstule A. Bīlmanim 1942.6.IV). Neraugoties uz līgumu konfidencialitāti, 1942. gada aprīlī pēc sūtniecības pieprasījuma Ekerta aģentūra tomēr nosūtīja tai līgumu kopijas.

³¹¹ Court Protects Missing Lett's Freighters Here. *The New York Law Journal*, 1945, Volume 114 – No. 140, December 18, p. 4.

1941. gada 8. decembrī ASV iesaistījās karā, un Latvijas kuģi tika nodoti valsts militārajiem resoriem – Kara kuģniecības pārvaldei (*War Shipping Administration*).³¹² Iespējams, raizēdamies par kuģu drošību, 11. decembra notā ASV Valsts sekretariātam A. Bīlmanis gan atļāvās izteikt ASV valdības galu galā neatbalstītu priekšlikumu apsvērt Latvijas kuģu atkalnodošanu tiešā to likumisko īpašumu rīcībā, jo esot radušās zināmas šaubas par to, vai ASV valdība pret kuģiem kā Latvijas pavalstnieku īpašumu izturas pietiekami saudzīgi.³¹³ Priekšlikums, kā rāda tālākie notikumi, netika atbalstīts un, lai gan dokumentos turpināja figurēt apzīmējums “*Latvian ships*”, šie vārdi, ciktāl tas attiecās uz Latvijas valsts, ne atsevišķu tās pilsoņu interesēm un pilnvarām, palika drīzāk simboliski.

Tas, cik ierobežotas, neraugoties uz formālo piederību Latvijas Republikai, bija kļuvušas Latvijas diplomātisko pārstāvniecību iejaukšanās iespējas, kuģiem esot ASV dienestā, uzskatāmi atklājas, piemēram, tvaikoņa “*Everagra*” lietā, situāciju, protams, saasinot Ekerta firmas visumā sliktās attiecības ar Latvijas pārstāvniecībām.

Vispirms, 1942. gada aprīļa beigās, T. Ekerta aģentūra ar ASV Kara kuģniecības pārvaldes svētību, bet, protams, nerēķinoties ar Latvijas pārstāvniecību tiesībām kapteiņu apstiprināšanā, nomainīja kuģa kapteinus, par jauno kuģa vadoni ieceļot sūtniecībai neuzticamo Sergeju Bolu bijušā kapteiņa Viktora Baloža vietā, un absolūti nesekmīgi izrādījās jau pieminētie sūtņa A. Bīlmaņa mēģinājumi pārliecināt ASV varas iestādes, ka šai personai kuģa vadību nedrīkstētu uzticēt un ka Bols deportējams uz Padomju Savienību kā padomju spiegs.³¹⁴ Tiesa, atsevišķos gadījumos Ekerts ieklausījās sūtniecības ieteikumos un ļāva sūtniecībai apstiprināt salīdzinoši maznozīmīgus lēmumus, piemēram, saistībā ar kuģu apdrošināšanu³¹⁵ vai prēmiju izmaksu kapteiņiem,³¹⁶ lai gan šāda atsaukšanās sūtniecības norādēm vairāk vai mazāk bija kļuvusi par kuģa aģentūras brīvprātīgu izvēli.

Neraugoties uz savu pašpārliecinātību, Ekerta firma aizvien vēlējās iegūt neapstrīdamu neatkarību no Latvijas pārstāvniecībām, un tādēļ nākamā, 1943. gada 28. maijā sekoja kuģa pārreģistrēšana Panamas reģistrā, paceļot kuģa mastā šīs valsts karogu.³¹⁷ Lieki piebilst, ka šis solis netika saskaņots ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā, turklāt atšķirībā no tikpat patvarīgās un pēkšņās kapteiņu nomaiņas³¹⁸ par to notikuma brīdī sūtniecība nesaņēma pat formālu

³¹² 1943. gadā šiem kuģiem pievienojās arī no vācu okupācijas varas pārņemtais Grauda tvaikonis “*Evertons*”.

³¹³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 3. lp. (A. Bīlmaņa nota ASV Valsts sekretariātam 1941.11.XII).

³¹⁴ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 145. lp. (A. Kārkliņa apcere par tvaikoni “*Everasma*”, fragments (1979.3.III)).

³¹⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

³¹⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1921. l., 33. lp. (Grauda kuģu kapteiņu M. Pērkona, A. Kiršfelda, V. Soles, V. Baloža un J. Martinsona vēstule A. Bīlmanim 1942.5.VI).

³¹⁷ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 132. lp. (A. Kārkliņa sastādīts apraksts par tvaikoni “*Everagra*”, ap 1979. g.).

³¹⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 4. lp. (N. Grīniņa telegramma A. Bīlmanim 1943.2.V).

ziņojumu.³¹⁹ Vienīgi atbildot uz A. Bīlmaņa kārtējo atgādinājumu par sūtniecības tiesībām kuģa pārraudzībā kādā citā lietā,³²⁰ Ekerta firmas pārstāvis pēkšņi paziņoja “priecīgos” jaunumus – pirms dažām dienām Latvijas karogu, lūk, esot nomainījis Panamas karogs³²¹ un ka līdz ar to visas tālākās sūtniecības iejaukšanās iespējas faktiski kļūst tuvas nullei... Firmas pārstāvis gan tēloja zināmu nožēlu, ka šāds solis esot bijis jāspēr, un aizbildinājās ar to, ka piederības valsts maiņu noteikuši ar muitas problēmām saistīti ASV valdības lēmumi un ka par to sūtniecībai jau bija jābūt informētai no varas iestāžu puses. Spriedzes uzturēšanai Latvijas pārstāvju apziņā Ekerta firma biedēja, ka esot ļoti iespējama ASV varas iestāžu līdzīga rīcība arī ar tvaikoni “Ķegums”,³²² kas, kā zināms, neīstenojās. Kā trīs gadus vēlāk, 1946. gadā, sūtniecībai Vašingtonā taisnojās ar šo instanci asās attiecībās esošais un sūtniecības tā arī neatzītais³²³ “Everagras” kapteinis S. Bols, arī viņš par kuģa piederības valsts maiņu neko nav zinājis un ticis nostādīts fakta priekšā:

“1943. gada maija beigās firmas Thor Eckert and Co. Inc. galvenais menedžeris H. C. Wunsch uzaicināja mani uzņemties tvaikoņa “Everagra” vadību. Biju dzirdējis, ka daži citi latviešu kapteiņi it kā reflektējot uz šo posteni, kamdēļ teicu Wunsch’am, ka, ja paredzamas kādas grūtības vai nesaskaņas sakarā ar manu iecelšanu, es labāk atteikšos no kapteiņa posteņa un atstāšu kuģi. Wunsch man tomēr atbildēja, lai es mierīgi uzņemoties šo pienākumu, un ka visas eventuālās grūtības viņš nokārtos pats. Bijušais tvaikoņa “Everagra” kapteinis V. Balodis nodeva man kuģi līdz ar dažiem dokumentiem 1943. gada 28. maijā. Kuģa reģistra starp šiem dokumentiem nebija, jo tas, kā parasts, tika nodots muitā pie iebrukšanas ostā.

Kuģa izbraukšanas dienā biju uzaicināts ierasties uz konvoja konferenci pie *Navy Port Director*. Kad pēc konferences aizgāju uz muitu izklārēt kuģi, tad Latvijas reģistra vietā man tika izdots Panamas reģistrs. Tas notika ap 5–6 vakarā. Biju ļoti pārsteigts, jo neko par kuģa nacionalitātes maiņu iepriekš nebiju zinājis. Tamdēļ nekavējoties sazinājos ar Wunsch’u, kurš man teica, ka viss ir nokārtots un ka viņš pats brauks man līdz uz kuģa, kur viņa klātbūtnē tiks pārmainīta flaga, kas arī tika izdarīts tanī vakarā, ap plkst. 8 ..., no pirmā stūrmaņa Anševica. Tanī pat naktī konvojā izbraucām uz Brazīliju. Tā kā izbraukšanas vakarā biju ārkārtīgi aizņemts un man nebija vairs iespējams vēlāk pat iet malā, uzaicināju Wunsch’u paziņot Latvijas sūtniecībai par flagas maiņu, kā viņš arī apsoliņās izdarīt. Es atzīstu, ka neatkarīgi no tā man vajadzētu

³¹⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa paziņojums (*Pro Memoria*) par tvaikoņa “Everagra” flagas un kapteiņa nomaiņu 1943.2.VI).

³²⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1921. l., 45. lp. (A. Bīlmaņa telegramma T. Ekerta firmai 1943.2.VI).

³²¹ Panamas kuģu reģistrā “Everagra” tika ierakstīta jau pāris nedēļas ātrāk – 28. maijā.

³²² LVVA, 293. f., 1. apr., 1921. l., 47. lp. (T. Ekerta firmas pārstāvja H. Vinša vēstule A. Bīlmanim 1943.11.VI).

³²³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 55. lp. (A. Bīlmaņa memorands par tvaikoni “Everasma”, 1943.2.VI).

pašam sūtniecībai par to paziņot, bet, tā kā man nebija iemesla domāt, ka Wunsch to neizdarīs, un kuģis jau tā kā tā bija izbraucis un zem konvoja, pēc tam šo jautājumu arī vairs nepacēlu.”³²⁴

Šāda Grauda kuģu attālināšanās no Latvijas valsts pārstāvniecībām bija iespējama, pateicoties tam, ka 1943. gada 1. februārī pilngadību sasniedza un drīz pēc tam ASV pavalstniecību pieņēma F. Grauda galvenais mantinieks Vilnis Grauds.³²⁵ Līdz ar to Latvijas pārstāvniecību iespējas iesaistīties Latvijas kuģu likteņos kļuva pavisam vājas un nenoteiktas: tā kā sūtniecība vispirmām kārtām gādāja par savas valsts pavalstnieku īpašumu un visu, kas ar to saistās, tad, īpašniekam pārejot citas valsts pavalstniecībā, praktiski visi jautājumi, kas saistījās gan ar kuģu apsaimniekošanu, gan kapteiņa un flagas izvēli, jau tika kārtoti mītnes zemes varas institūcijās; 1945. gada sākumā, atskatoties uz šiem iepriekšējo gadu notikumiem, sūtnis A. Bīlmanis varēja vienīgi konstatēt, ka faktiski viņam kā sūtnim “nav absolūti nekādas rīcības nedz pār kuģiem, nedz pār naudu”, jo viņš varot vienīgi “aizstāvēt Latvijas pilsoņu intereses”³²⁶ Tiesa, ja kuģis aizvien peldēja ar Latvijas Republikas karogu, sūtniecībai bija formālas tiesības iejaukties gan kuģa pārlikšanā zem citas valsts karoga, gan kuģa kapteiņa apstiprināšanā, tomēr praksē, kā redzams Grauda kuģu lietās, tas tā nebūt nebija: ja īpašnieks uzskatīja citādi un viņa pusē atradās ASV likumi, tad Latvijas pārstāvniecībām nācās lielā mērā kapitulēt – piekāpties, pastāvot kaut vismazākajām pretrunām Latvijas Republikas un ASV likumu starpā; turklāt par to, ka īpašnieks bez Latvijas pārstāvniecību piekrišanas nomainīja kuģa piederības valsti, nekādas represijas nevarēja piemērot, un kuģa saglabāšana zem Latvijas karoga atradās īpašnieka ziņā. Šķiet, to lieliski bija sapratis jau Fricis Grauds, 1940. gada 29. jūnija vēstulē mudinādams T. Ekertu vajadzības gadījumā (ja tā būtu ekonomiski izdevīgāk) pārlikt viņa kuģus zem Panamas karoga.³²⁷

Atgriežoties pie kuģu ekspluatācijas ASV militārajā dienestā, rodas interesants jautājums par to, vai kaut kādā mērā varam uzskatīt, ka Latvija piedalījies Otrajā pasaules karā ne tikai okupācijas varu sastāvā, bet kā neatkarīga un *de iure* pastāvoša Latvijas Republika? Interesanta šķiet kādā interneta portālā 2005. gadā izteiktā doma, ka tie kuģi, kas karalaikā, “pacēluši Latvijas karogus, devās starptautiskajos ūdeņos”, bija tieša un organiska Latvijas Republikas sastāvdaļa, pat tās taustāms iemiesojums: “Kaut arī Latvija kā valsts vairs nepastāvēja, gluži kā 1919. gadā uz kuģa *Saratov*, tā pastāvēja uz abiem tvaikoņiem līdz to bojāejai.”³²⁸ Arī Latvijas Republikas Saeimas deputāti, kas tā paša 2005. gada februārī ierosināja

³²⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 7. lp. (S. Bola paskaidrojums sūtniecībai Vašingtonā 1946.8.IV).

³²⁵ Gunāra Grauda sniegtas ziņas par savu ģimeni, 1990 gads // RVKM LKVN personas kartīte “Gunārs Grauds”.

³²⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Elzai Graudai 1945.16.II).

³²⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 41. lp. (F. Grauda vēstule T. Ekerta aģentūrai 1940.29.VI, noraksts).

³²⁸ Ārzemju latviešu relikvijas atgriežas dzimtenē [raksts par trimdas jūrnieku relikviju nodošanu RVKM pēc muzeja pārstāvju sagatavotas informācijas (iespējams, autori ir paši muzeja darbinieki) publicēts 2005.11.II ziņā

grozījumus likumā “Par svētkiem atceres un atzīmējamām dienām”, likumprojektā uzsvēra, ka 1940. gadā ASV palikušie “Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieki bija vienīgā vienība, kas zem Latvijas karoga kā Latvijas valsts pārstāvji piedalījās Otrajā pasaules karā”.³²⁹ Kā par kuģu “Abgara”, “Ciltvaira” un “Regent” bojāeju rakstīja A. Bīlmanis, šie Latvijas tvaikoņi gājuši bojā, sargājot demokrātiju, un esot apliecinājums, ka Latvija un tās pavalstnieki ir uzticami Rietumu sabiedroto atbalstītāji un sadarbības partneri³³⁰ – tātad tomēr kaut kāds politisks subjekts. Protams, nav nekādu šaubu, ka ar Latvijas karogu peldošos kuģus tobrīd ekspluatēja ASV valdība un militārās iestādes, kuģiem pārstāvot šīs valsts politiku, tomēr, no otras puses, tā ir viela zināmām pārdomām, kas vedina kaut vai uz atziņu, ka Latvija Otrajā pasaules karā piedalījies, pārstāvot ne tikai okupētājvaras, bet vismaz trejas lielvalstis – gan Padomju Savienību, gan nacistisko Vāciju, gan ASV (tā kā Latvijas karogu nesaglabāja Lielbritānijā nonākušie un karā iesaistītie Latvijas kuģi, grūtāk būs runāt par ASV līdzīgu situāciju, lai gan fiziski un nomināli (nosaukumu ziņā) kuģi saglabāju kaut daļu pirmskara identitātes, turklāt arī Padomju Savienības un daļēji arī Vācijas karalaikā ekspluatētie Latvijas kuģi sarkanbaltsarkano karogu saglabāja vien daļēji, pirmajā (padomju) gadījumā – nemaz).

*

Pirmā kuģu saglabāšanas posma rezultāts ir astoņi ASV palikušie Latvijas kuģi, otrā posma ieguvums – trīs karu pārdzīvojušie tvaikoņi – no vienas puses, ar sarkanbaltsarkano karogu braucošais “Ķegums”, no otras – arī pārējie divi Graudu ģimenes īpašumā palikušie tvaikoņi, kuri, lai arī vairs nebrauca ar Latvijas karogu un piederēja nu jau ASV pavalstniekam, tomēr uzskatāmi par Latvijas kuģiem – kaut vai daļēji latvisko apkalpju, saglabāto nosaukumu un īpašnieka latviskās izcelsmes dēļ. Latvijas kuģu saglabāšanas centieni un rezultāti, šķiet, kļuvuši par teju hrestomātisku piemēru Rietumos esošo Latvijas diplomātisko pārstāvniecību pūlēm okupētās Latvijas valsts un pilsoņu īpašuma un kopējo interešu aizstāvībā un pārstāvībā,³³¹ kuģu lietas nereti minētas kā vienas no būtiskākajām Latvijas diplomātisko pārstāvniecību darbības jomām, aspektiem un virzieniem.³³² Jādomā, ka kuģniecības jautājums ir viens no būtiskākajiem

portālā “Delfi”]. Pieejams: <http://www.delfi.lv/kultura/news/art/arzemju-latviesu-relikvijas-atgriezas-dzimtene.d?id=10332354> [aplūkots 2016.20.XI].

³²⁹ Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par svētku, atceres un atzīmējamām dienām”” (2005.29.IV) publikācija LR Saeimas interneta mājaslapā. Pieejams: http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1194_0 [aplūkots 2016.20.XII].

³³⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1896. l., 23. lp. (A. Bīlmaņa vēstule Lojam Hendersonam (*Loy W. Henderson*) 1942.29.VI).

³³¹ Sk., piem.: Zunda, Antonijs. Baltijas jautājums un Rietumvalstis (1940–1953): attieksmes evolūcija // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010. 264. lpp.

³³² Sk., piem.: LR Ārlietu ministrijas arhīvs, A. Bīlmaņa vēstule K. Zariņam 1940.7.IX (atstāstīts pēc: Lerhis, Ainārs. Latvijas Republikas ārlietu dienesta ieguldījums Latvijas valsts interešu aizstāvēšanā – neatkarības un okupācijas laikmetu pieredze (1918–2008) // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010, 114. lpp.).

un raksturīgākajiem kaut vai tādēļ vien, ka, pirmkārt, kuģi bija vieni no pašiem lielākajiem un vērtīgākajiem Latvijas un Latvijas pilsoņu īpašumiem, ko Padomju Savienība, okupējot un maketējot Latviju, protams, centās pārņemt savā īpašumā un par kuriem – otrkārt – tādēļ notika ārkārtīgi intensīva cīņa un tika izvirzītas tūlītējas prasības.

Lieki piebilst, ka A. Bīlmaņa un viņa līdzgaitnieku – Latvijas diplomātisko un konsulāro pārstāvju “brīvajā pasaulē” – centieni kuģu saglabāšanā Latvijas Republikas interesēs netika slavēti okupētajā Latvijā; tā, piemēram, motorkuģa “Hercogs Jēkabs” saglabāšanas pūles latviešu padomju publicists Jānis Lapsa nirdzīgi nodēvēja par “mistiskiem spēkiem” un apsūdzēja sūtni vēlmē iedzīvoties uz padomju valsts rēķina: “bijušais buržuāziskās Latvijas diplomāts Amerikas Savienotajās Valstīs A. Bīlmanis kopā ar kādas Ņujorkas firmas īpašnieku sametuši galvas kopā un nolēmuši kuģi piesavināties.”³³³ Arī pašu trimdas jūrnieku aprindās reizēm, šķiet, iezagās zināmas šaubas, vai Bīlmani viņa centienos Latvijas kuģus noturēt pēc iespējas ciešākā Latvijas Republikas pārstāvniecību pavadā nemudina kādi savtīgi apsvērumi. Tā, piemēram, Grauda kuģu jūrnieku S. Bolu zināmā mērā nokaitinājis Bīlmaņa pieprasījums parakstīt dokumentu, ar kuru viņš – Bols – kā kuģa “Everasma” I stūrmanis piekrīt tam, ka Bīlmanim jāuzņemas visu Grauda kuģu operēšanu amerikāņu aģenta vietā ar solījumu pēc kara beigām ar Graudu norēķinoties. Tiesa gan, vēlāk, 1978. gadā rakstot savas atmiņas, Bols atzinies, ka vismaz tobrīd – atmiņu rakstīšanas brīdī – vairs neticot, ka Bīlmanim no Grauda kuģiem būtu varējis atkrist kāds labums.³³⁴ Tomēr no malas patiešām varēja likties savādi, ka par vienu otru Latvijas kuģi savā ziņā vai nu cīnījās, vai par to bija ieinteresētas pat veselas četras puses uzreiz – padomju iestādes (turklāt reizēm, kā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” gadījumā, bija vērojams tas, ka Latvijas PSR varas iestādes, lai arī cik tas neliktos dīvaini, kaut kādā ziņā konkurēja ar Vissavienības varas struktūrām pakļauto “*Amtorg’u*”)³³⁵, īpašnieku savulaik nolīgtie amerikāņu aģenti, paši īpašnieki, kā arī Latvijas Republikas pārstāvji.

Jādomā tomēr, ka vienīgais, ko patiešām varētu pārņemt Latvijas diplomātiskajiem un konsulārajiem darbiniekiem Rietumos, ir atsevišķu diplomātu neveikla un izšķirīgos mirkļos nepārliciecināša darbība un rīcība. Ne viens vien pārmetums no dažādām pusēm raidīts Latvijas sūtņa Buonesairesā Pētera Oliņa virzienā – viņam tiek pārņemta gan lētticība un nevērība pret jūrniekiem “Hercoga Jēkaba” nosargāšanas mēģinājumā,³³⁶ gan izlaidība, kopā ar jūrniekiem kuģa “Everasma” saglabāšanas karstāko notikumu laikā kopā ar jūrniekiem uzdzīvojot Buonesairesas krogos (kā jau pieminēts) tā vietā, lai laicīgi apmeklētu kuģi un ieviestu kaut kādu

³³³ Lapsa, Jānis. Banānu grāmata: reportāža ar atkāpēm. *Karogs*, 1980, Nr. 9, 26. lpp.

³³⁴ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 143. lpp. (pēc S. Bola atmiņām 1978.16.V).

³³⁵ s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (7. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 19, 4. marts, 8. lpp.

³³⁶ Tuvāk sk. LVVA 293. f. 1. apr. 1893.–1895. lietas materiālos.

stabilitāti sovjetu draudu satrauktajos jūrnieku prātos.³³⁷ Varbūt varam pievienoties arī S. Bola atmiņās balstītajam, bet, šķiet, visumā objektīvajam jūrniecības vēstures pētnieka Arvīda Kārkliņa izlīdzinošajam izteikumam, ka amerikāņu kuģniecības privātaģentūrām sākumā vienkārši bijis “pagrūti īstā perspektīvā saskatīt Latvijas sūtniecību un pārstāvniecību ievērojamo iespaidu pie ZASV³³⁸, Argentīnas un Brazīlijas valsts iestādēm, lielo atbalstu, kādu tās pratušas sagādāt savu mērķu īstenošanai. Daniel F. Young, Inc. visu izprot drīzāk, kamēr Thor Eckert’s” ar zināmu aizkavēšanos.³³⁹

2.1.2. Latvijas kuģi Eiropas valstīs

Gan Otrā pasaules kara laikā, gan pēc tā Eiropas valstis zināmā mērā izrādījās tuvākas Padomju Savienībai nekā ASV – gan ģeogrāfiskā, gan politiskā nozīmē, un tas noteica to, ka Latvijas kuģi pilnā mērā nonāca šo valstu valdību rīcībā, maz rēķinoties vai nerēķinoties vispār nedz ar Latvijas Republikas, nedz tās pilsoņu – kuģīpašnieku un jūrnieku – interesēm. Visvairāk Latvijas kuģu karalaikā nonāca Lielbritānijas, Vācijas, Dānijas un Zviedrijas ūdeņos, lielākajai daļai no tiem kara beigās nonākot vai nu Lielbritānijā, vai Skandināvijā un pēc tam no turienes – Padomju Savienības rīcībā. Specifiskā veidā Latvijas kuģu lietās pēc kara iesaistījās arī VFR kā nacistiskās Vācijas tiesību daļēja mantiniece, tomēr šīs problēmas ir pārāk specifiskas un saistās gandrīz tikai ar pīrzu tiesu jautājumiem, tālab šīs nodaļas ietvaros netiks aplūkotas,³⁴⁰ neapskatot arī Latvijas kuģu gaitas nacistiskās Vācijas dienestā.³⁴¹

Latvijas kuģi un Lielbritānijas valsts politika

Lai arī par kuģu saglabāšanu kā būtisku parādību, kā jau noskaidrojām, iespējams runāt tikai ASV gadījumā, Eiropas valstu vidū Lielbritānija šādai saglabāšanai stāvēja vistuvāk – tā bija vienīgā, kas tās rīcībā nonākušos Latvijas kuģus nenodeva Padomju Savienībai un vēlāk formāli atgriezta agrākajiem īpašniekiem. Un tas viss – pateicoties neapvaldāmai tieksmei integrēt Latvijas kuģus valsts tautsaimniecībā, kas britu varasvīriem acīmredzot šķita saimnieciski izdevīgāks pasākums nekā īpašuma atdošana vai pārdošana Staļina impērijai. Otrkārt, tas, ka kuģiem, arī braucot Lielbritānijas dienestā, vismaz daļēji tika saglabātas latviešu apkalpes, ļauj runāt par **Latvijas kuģu saglabāšanas elementiem.**

³³⁷ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 138. lpp. (S. Bola atmiņas 1978.16.V).

³³⁸ Ziemeļ-Amerikas Savienotās Valstis – starpkaru Latvijā iecienīta ASV abreviatūra latviešu valodā.

³³⁹ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 142. lp. (A. Kārkliņa apcere par tvaikoni “Everasma”, fragments (1979.3.III)).

³⁴⁰ Par tām sk.: Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 143.–151. lpp.

³⁴¹ Kā jau minēts, šis pētījums nepievēršas latviešu (Latvijas) kuģiem un jūrniekiem okupācijas varu dienestā. Īsu pārskatu par to sk. 1.1. nodaļā.

Otrā pasaules kara sākumā Lielbritānijas ūdeņos nonāca seši Latvijas kuģi: “Tālvaldis”, kuru kara sākumā briti ekspluatēja kāda Lielbritānijas kuģniecības sabiedrība laika nomas³⁴² ietvaros,³⁴³ “Everoja” (faktiski tobrīd atradās ASV ūdeņos, bet būdams Lielbritānijas dienestā)³⁴⁴, “Elizabete”, “Katvaldis”, “Miervaldis” un “Ramava”, no kuriem karu pārcieta trīs – “Elizabete”, “Miervaldis” un “Ramava”.³⁴⁵ Tāpat kā sešu ASV palikušo kuģu gadījumā, arī šoreiz, daļēji izņemot kapteiņa V. Tomsona vadītā “Tālvalža” gadījumu, daudz noteica vispirms jau kapteiņu – A. Kiršfelda,³⁴⁶ J. Millera,³⁴⁷ I. Lejnieka,³⁴⁸ F. Freienberga,³⁴⁹ A. Kristlība³⁵⁰ – 1940. gada izšķiršanās nepakļauties Latvijas padomju valdības 27. jūlija rīkojumam un sekojošām instrukcijām. Īpaši atzīmējama kapteiņa A. Kiršfelda nepiekāpīgā rīcība “Everojas” nosargāšanā varu maiņas laikā 1940. gadā, kad kuģis atradās Dublinā. Kapteinis, spītējot padomju iestāžu aģentu prasībām, kategoriski atteicies novilkt no kuģa masta sarkanbaltsarkano karogu, bet, kad sovjeti to norāvuši ar varu, Kiršfelds nebaidīdamies to tūlīt uzvilka atpakaļ, atsacīdamies arī atstāt kuģi, par ko padomju varas pārstāvji nosolījušies atriebties. A. Kiršfeldam īru varas iestādēs izdevies panākt kuģa aizturēšanu un patvērumu pašiem kuģa ļaudīm, ļaujot tiem izceļot uz ASV, kā to drīz izdarīja pats kapteinis.³⁵¹ Tvaikonim “Everoja” no sovjetu nagiem izdevās izbēgt par mata tiesu: britu valdības kara resori to pārņēma brīdī, kad Īrijas varas iestādes jau bija nolēmušas atsaukties Padomju Savienības prasībai pēc šī kuģa kā padomju īpašuma,³⁵² un šeit lieli nopelni pienākas Latvijas sūtniecībai Londonā, kas, pamatojoties uz Latvijas Republikas Ministru kabineta 1940. gada 17. maijā izdotajām ārkārtas pilnvarām, panāca to, ka Īrijas tiesa atzina abus kuģus par Latvijas īpašumu.³⁵³ Pakļauties Kirhenšteina marionešu valdības rīkojumam tomēr nolēma Latvijas kuģa “Tobago” kapteinis A. Roze-Roziņš, kurš tobrīd vadīja kuģi no Islandes uz Skotiju, un lai kapteinis tomēr nemainīt kursu, pateicoties Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām izdevās kapteinim piekomandēt bruņotu apsardzi, kuras uzraudzībā kuģis nonāca Lielbritānijas ūdeņos un pēcāk to, tāpat kā citus Lielbritānijā nonākušos Latvijas kuģus, ieskaitot karalaikā tās ūdeņos nonākušo bijušo Latvijas (tobrīd jau Dānijas) tvaikoni “Dagø” pārņēma britu valdība.³⁵⁴

³⁴² Ar t. s. laika nomas līgumu īpašnieks savu kuģi uz noteiktu laiku izīrē par mēneša īres maksu. Īpašnieks sedz visus kuģa ekspluatācijas izdevumus, kamēr īrētājs kuģu ekspluatē un patur sev tā peļņu.

³⁴³ Hartmanis, Jānis. [šķirkļis par tvaikoni “Tālvaldis”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 203. lpp.

³⁴⁴ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 139. lpp.

³⁴⁵ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote..*, 48. lp.

³⁴⁶ Bernsone, I., Miklāvs, A. [šķirkļis par tvaikoni “Everoja”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 168. lpp.

³⁴⁷ Pope, A. [šķirkļis par tvaikoni “Elizabete”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 163. lpp.

³⁴⁸ Hartmanis, J. [šķirkļis par tvaikoni “Katvaldis”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 180. lpp.

³⁴⁹ Hartmanis, J. [šķirkļis par tvaikoni “Miervaldis”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 191. lpp.

³⁵⁰ Pope, A. [šķirkļis par tvaikoni “Ramava”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 195. lpp.

³⁵¹ M. Miris kapteinis Alfrēds Kiršfelds. Noslēdzies bagāts jūrnieka mūžs. *Laiks*, 1951, Nr. 30, 14. aprīlis, 3. lpp.

³⁵² RVKM LKVN ZA, Ja 2, 158. lp. (A. Kārklīņa sniegta ziņas par tvaikoni “Everoja”).

³⁵³ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs. 33. lpp.

³⁵⁴ Turpat, 37. lpp.

Līdzīgi kā ASV palikušos kuģus, briti Latvijas tvaikoņus karalaikā nodarbināja dažādu kravu pārvedumos gan tuvējos – Eiropas – ūdeņos, gan Atlantijas okeānā (satiksmei ar ASV). Tomēr daudzējādā ziņā Latvijas kuģu liktenis būtiski atšķīrās no ASV gadījuma, jo atšķirībā no ASV Lielbritānijas gadījumā vismaz karalaikā nebija iespējams runāt par Latvijas un latviešu kuģu saglabāšanu Latvijas valstij, saglabājot kuģu likumisko un arī simbolisko saikni ar Latvijas Republiku: sarkanbaltsarkano karogu šo Latvijas kuģu mastos nomainīja Lielbritānijas flaga, kuģu īpašumtiesības faktiski pārgāja Lielbritānijas valsts rokās. Īrijā nonākušo tvaikoņu “Everoja” un “Ramava” gadījumā tik viennozīmīgs (vismaz lielā mēra drošs) kā ASV gadījumā, nebija britu varas iestāžu lēmums kuģu Padomju Savienībai neatdot, kad šādu atdošanu faktiski nosodīja ASV augstākās instances, izdodot “iesaldēšanas likumu” un citus aktus par īpašuma aizsardzību pret padomju impērijas pretenzijām: abus šos kuģus britu valdība likumiski pārņēma vien 1941. gada vasarā pēc veselu gadu noritējušiem tiesas procesiem, kuru gaitā Īrijas augstākā tiesa tomēr izskatīja Padomju Savienības prasību pēc šiem kuģiem;³⁵⁵ arī ASV, protams, ritēja zināmā mērā līdzīgi tiesas procesi, tomēr tie norisa jau paralēli kuģu ekspluatācijai ASV dienestā.

1939. gada 25. augustā stājās spēkā Lielbritānijas valdības izdotie Aizsardzības jeb drošības noteikumi, (“*Defence Regulation*” – “*Emergency Powers (Defence) Act 1939*”), kuru 53. punkts paredzēja britu ūdeņos peldošo un ostās iebraukušo ārvalstnieku kuģu pārņemšanu drošības nolūkā (proti, ja pārņemšanu tika nolemts uzskatīt par nepieciešamu valsts aizsardzībai),³⁵⁶ un uz šī likuma pamata 1940. gada rudenī Lielbritānijas visus Latvijas kuģus iesaistīja valsts kara saimniecībā, nododot tos Lielbritānijas Kara transporta ministrijas valdījumā un angļu rēderu apsaimniekošanā.³⁵⁷ Tika paredzēts, ka par šādi rekvizētu kuģu lietošanu tiek maksāta atlīdzība to īpašniekiem pēc noteiktas normas (*bareboat rate*)³⁵⁸ un ka, ekspluatācijai beidzoties, kuģi nododami atpakaļ īpašniekiem līdz ar zināmu atlīdzību par ekspluatācijas gaitā nodarītajiem bojājumiem. Tiesa, kompensācijas apmērus aprēķinot, netika ņemta vērā kuģa “dabiskā” nolietojšanās, tikai atsevišķi īpaši smagi bojājumi, turklāt šīs kompensācijas izmaksa tika “iesaldēta” “līdz apstākļu noskaidrošanai”,³⁵⁹ kas praksē parasti izrādījās Otrā pasaules kara beigās.³⁶⁰ Loģiski, ka Latvijas kuģu un kuģīpašnieku aizstāvība pret britu vēlmi zināmā mērā

³⁵⁵ RVKM LKVN ZA. A. Kārklīņa manuskripts “Latvijas tirdzniecības flote 1918–1940” [mašīnraksts ar pielikumiem – dokumentu kopijām vai oriģināliem], 177. lp.

³⁵⁶ Likums publicēts: *The Times*, 1939, August 25, p. 1.

³⁵⁷ Paši Lielbritānijas latvieši šo procesu mēdza dēvēt par “pārņemšanu pagaidu īpašumā”. Sk.: Kapt. A. S. [iespējams, Augusts Šmits]. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. *Latvju Vārds*, 1948, Nr. 26, 7. aprīlis, 4. lpp.

³⁵⁸ Tā dēvētā “bezapkalpes likme”.

³⁵⁹ RVKM LKVN ZA, A. Kārklīņa manuskripts *Latvijas...* [mašīnraksts ar pielikumiem – dokumentu kopijām vai oriģināliem], 8. lp.

³⁶⁰ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 139. lpp.

iedzīvoties uz latviešu kuģtīpašnieku rēķina nebija arī visādi citādi diezgan darbīgā Latvijas sūtņa Londonā Kārļa Zariņa un sūtniecības padomnieka Teodota Ozoliņa vadīto un kuģniecības jautājumiem veltīto sanāksmju un apspriežu dienaskārtībā, kur, liekas, dominēja jautājums par tiem zaudējumiem un pārestībām, ko kara laikā bija nodarījusi Vācija, kuģus vai nu prīzējot un nolietojot, vai arī uzspriidzinot, tiem esot citas valsts dienestā.³⁶¹

Bargi un nesaudzīgi Lielbritānijas rīcību un tās motīvus – gan saimnieciskos, gan politiskos – vērtēja viens no aktīvākajiem ar Latviju saistīto pēckara starptautisko attiecību un trimdas jūrniecības pētniekiem vēstures profesors Edgars Andersons. Savā rakstu sērijā “Divkosība draudzības maskā”, kas veltīta Lielbritānijas politikai un nostājai pret Latviju un Padomju Savienību kopš 1940. gada, profesors ar apsūdzībām neskopojas. Pirmkārt, viņš norāda uz to, ka Lielbritānija par varītēm “sāka mēģināt piesavināties viņu ietekmes joslā esošu mantību” (ieskaitot britu ūdeņos peldošos Latvijas kuģus) jau pašā kara sākumā – vēl pirms Latvijas okupācijas un aneksijas, ar viltu cenšoties Latvijas kuģus pasludināt par ienaidnieka valsts īpašumu un pārņemt uz minēto 1939. gada Drošības noteikumu pamata. Tā 1940. gada 4. martā briti mēģinājuši iegūt tvaikoņus “Krimulda”, “Rauna”, “Sigulda” un “Turaida”: tā kā šajos kuģos bijušas ieguldītas 4/5 latviešu un 1/5 vācu kapitāla, tad angļi, tīkodami tos konfiscēt kā “ienaidnieka īpašumu” un veikli izmantodami šo kuģu saistību ar Vāciju, centušies panākt, lai Latvijas valdība par sešus uz Vāciju izceļojušo rēderu Faulbaumu tvaikoņus pārrakstītu Vācijas – tātad ienaidnieka valsts – kuģu reģistrā; 11. un 12. aprīlī briti aizturēja tvaikoņus “Tautmīla”, “Tālvaldis” un “Elizabete”,³⁶² un, ja pirmo divu piespiedu rekvizīcija neizdevās, tad pēdējo no tiem britiem izdevies sagrābt tāpat kā vēl 24 Anglijas un Skotijas ostās iepeldējušos Baltijas kuģus, to skaitā tvaikoņus “Katvaldis” un “Miervaldis”, kā arī Skotijas piekrastē šūpojušos kuģus “Everoja” un “Ramava”, ne tikai teju ar patiesu rījību iegūstot šos peldlīdzekļus, bet pat sistemātiski, piesavināšanās nolūkā uzskaitot Latvijas kuģus³⁶³, kas nonākuši ASV, Urugvajā, Brazīlijā, Kanādā un Portugālē.³⁶⁴ “Lielbritānijas valdībai morālais viedoklis Baltijas valstu neatkarības jautājumā praktiski neeksistēja. Valdību interesēja tikai kompensācija par nacionalizētajiem un konfiscētajiem britu īpašumiem Baltijas valstīs, baltiešu kuģu izmantošanas iespējas vācu iznīcināto britu kuģu vietā, Baltijas valstu zelta un citu noguldījumu izmantošana norēķinos ar Padomju Savienību un eventuāla Padomju Savienības politikas maiņa, attālinoties

³⁶¹ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 719. l., 1., 12.–13. lp. (t. s. “Londonas apspriedes” protokols, piedaloties Latvijas sūtniecības Londonā padomniekam T. Ozoliņam, sūtniecības Vašingtonā pārstāvjiem u. c.).

³⁶² Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, II daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 70, 30. augusts, 8. lpp.

³⁶³ “Klints”, “Abgara”, “Everagra”, “Everalda”, “Everasma”, “Ķegums” un “Regent”.

³⁶⁴ Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, IV daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 72, 6. septembris, 8. lpp.

no Vācijas un tuvinoties Anglijai,”³⁶⁵ pārliecināts par Lielbritānijas motīviem rīcībā ar Latvijas Republikas pilsoņu īpašumu bija E. Andersons.

Nevar noliegt, ka Lielbritānijas attiecības ar Padomju Savienību patiešām bieži vien līdzinājās koķetai lavierēšanai un nepārprotamai orientācijai uz Austrumu lielvalsts pusi. Lielbritānija daudz lielākā mērā nekā ASV bija diplomātiski saliedēta ar Padomju Savienību, tādēļ nebija arīdzan iespējams runāt par to, ka Latvijas kuģi, kas karalaikā atradās Lielbritānijas ūdeņos, varētu saglabāt savu ciešo likumisko saistību ar *de iure* pastāvošo Latvijas Republiku, kuras statusa atzīšanā, pateicoties Latvijas sūtņa Londonā Kārļa Zariņa centieniem, gan piedalījās arī Lielbritānija, – šis statuss, jādodomā, tika atzīts un pieļauts bez lielas sajūsmas, zināmā mērā formāli. Kā, atskatoties uz 1940. gada notikumiem, par Lielbritānijā palikušo tvaikoni “Ramava” jau pēckara gados rakstīja trimdas prese, “mūsu karogs diemžēl nedrīkstēja kuģi greznot. Pasaule bija strauji mainījusi savu seju: angļi kļuvuši krievu sabiedrotie. Kaut arī par [kuģa] izdošanu krieviem nebija nekādas runas, tomēr sarkanbaltsarkanās krāsas bija jāapmaina pret” Lielbritānijas karoga krāsām.³⁶⁶ Sākotnējās Latvijas pārstāvju prognozes bija vēl pesimistiskākas: uzlūkojot diplomātisko situāciju 1940. gada rudenī, A. Bīlmanis sarakstē ar citiem Latvijas diplomātiem pauda pilnīgu pārliecību, ka arī Lielbritānija Latvijas kuģus nodos Padomju Savienībai.³⁶⁷ Tomēr svarīgākas par kārtējo paklanīšanos šai lielvalstij britiem šķita pašu ekonomiskās intereses, kas turklāt karalaikā aizvien saasinājās, saasinoties pēckara Lielbritānijā valdošajam kuģu tonnāžas un jūrnieku trūcumam,³⁶⁸ kura novēršanā arī Latvijas kuģi varēja dot labu artavu. Un, lai arī Lielbritānijas attiecības ar Padomju Savienību tobrīd nebija tik neitrālas, lai, pieļaujot sarkanbaltsarkanā karoga uzvilkšanu mastā, atļautos tik atklāti demonstrēt nostāšanos pret Latvijas nu jau otreizējo inkorporāciju tās lielajā austrumu kaimiņvalstī, acīmredzams, ka tās tomēr neizcēlās ar tik lielu glēvumu un padevību, lai kuģus pēc kara atdotu Padomju Savienībai, kā to izdarīja Dānija, Zviedrija un, iespējams, arī Norvēģija.

Britu spēcīgā materiālā ieinteresētība ar Latvijas kuģniecību saistītos darījumos uzskatāmi izpaužas virknē faktū – sākot jau ar drudžaino ieinteresētību iegūt tvaikoni “Ciltvaira” un tā vesto rūdas kravu 1940. gada septembrī Buonesairesā, kas stipri apgrūtinājusi Latvijas pārstāvju centienus kuģi saglabāt Latvijas jurisdikcijā. Kā A. Bīlmanim žēlojās N. Oliņš, kuģi un tā kravu “gribēja dabūt i krievi, i vācieši, un, beidzot, arī angļi” un “pēdējie pastāvīgi interesējās par kuģa iziešanas datumu un destinācijas ostu, pie kam mums bija zināms, ka, ja “Ciltvaira” mēģinātu

³⁶⁵ Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, V daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 73, 10. septembris, 8. lpp.

³⁶⁶ V. Sk. Latvijas kuģi. *Tilts*, 1953, Nr. 12 (1. augusts), 36. lpp.

³⁶⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1895. l., 1. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam Buonesairesā 1940.19.XI).

³⁶⁸ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 139. lpp.

tikt uz Murmansku, tad angļi darītu visu, lai to aizturētu un novestu uz Angliju”.³⁶⁹ Tāpat šo tendenci apliecina arī to Latvijas kuģu – tvaikoņu “Kaupo”, “Kuldīga”, “Ogre”, “Spīdola”, “Sports” un “Venta” – pārņemšana, kas kara beigās sagaidīja karu zaudējušajā Vācijā. Šo tvaikoņu pārņemšana britiem nesagādāja nekādas problēmas, jo tie kapitulācijas brīdī atradās vēlākajā britu okupācijas zonā, lai gan uz Lielbritāniju tie tika pārvesti vien 1947. gadā reizē ar igauņu kuģiem ar Vācijā sakomplektētām latviešu un igauņu komandām,³⁷⁰ kas parasti aizstāja daļēji vāciskās komandas, ko, kuģus pārņemot, karalaikā bija izveidojušas vācu varas iestādes. Kā raksturīgu iezīmēsim, piemēram, tvaikoņa “Kaupo” likteni, kas līdzīgi citiem kuģiem vācu dienesta gados bija ieguvis vācu vārdu (šai gadījumā – “Westpreussen”), bet, nonākot britu rīcībā, atkal atguva latvisko nosaukumu. Kara pēdējos mēnešos tobrīd Austrumzemju ministrijas (*Ostministerium*) rīcībā esošais “Kaupo” piedalījās bēgļu – Vācijas austrumu apgabalu iedzīvotāju – evakuācijā uz Vācijas rietumiem (tiek lēsts, ka deviņos braucienos kuģis evakuējis apmēram 16 000 bēgļu (1777 katrā braucienā)).³⁷¹ 1945. gada 2. maijā kuģis ieradās Ķīlē ar Helas pussalā (pie Dancigas) sarkanarmijas ielenkto vācu armijas vienību paliekām, tad pārbrauca uz Flensburgas līci, kur pēc kapitulācijas palika brīvguļā Flensburgas ostā. 1947. gada 15. aprīlī tvaikoni pārņēma Lielbritānijas valdība – Transporta ministrija –, kas kuģa mastā uzvilka Lielbritānijas karogu un nodeva tvaikoni apsaimniekošanā kompānijai “*Springwell shipping Co*” Londonā, kam jau kopš Otrā pasaules kara sākuma bijusi sadarbība ar igauņu kuģīpašniekiem. Jaunie kuģa īpašnieki zināmā mērā centās tuvināt kuģi tā kādreizējai saimniekvalstij – savu vārdu atguvušā kuģa priekšgalā atkal tika iecelts latviešu kapteinis.³⁷²

Nav īsti skaidrs, cik dzīva bijusi britu interese par tiem Latvijas kuģiem, kas, savulaik tikdami vācu internēti, Vācijas kapitulāciju sagaidīja Dānijā, – motorkuģi “Bru” un tvaikoņiem “Everiga”, “Konsuls P. Dannebergs”, “Rauna” un “Gauja” –, no kuriem gan tikai pēdējais minētais kuģis nonāca britu rīcībā, kamēr parējos Dānija nodeva Padomju Savienībai pēc tās pieprasījuma. Kā, balstoties uz jūrniecības vēsturnieka H. fon Bassi Vācijas arhīvos atrastām ziņām, raksta jūrniecības vēsturnieks A. Kārklīšs, Lielbritānija neapšaubāmi vēlējusies “ar tiem papildināt savu tirdzniecības floti”.³⁷³ Līdzīgu iespaidu atstāj arī K. Kļaviņa pieminētais fakts,³⁷⁴ ka kara beigās tobrīd vēl vācu okupēto Dāniju, kuras teritorijā atradās arī britu karaflotes

³⁶⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 1. lp. (N. Ozoliņa vēstule A. Bīlmanim 1940.19.IX).

³⁷⁰ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 139. lpp.

³⁷¹ RVKM LKVN ZA, Ja 6, 74. lp. (Heinca fon Bassi sniegtas ziņas pēc pētījumiem Vācijas arhīvos).

³⁷² Kapt. A. S. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. ...

³⁷³ RVKM LKVN ZA, Ja 10, 77. lp. (fragments no A. Kārklīņa grāmatas “Latvijas tirdzniecības flote 1918–1940” [manuskripts datēto rakstā]).

³⁷⁴ Kā K. Kļaviņš norāda sava pētījuma attiecīgajā atsaucē, “informācijas avots ir autora sarakste ar Latvijas sūtniecībām Londonā un Vašingtonā, kā arī ar Dānijas ģenerālkonsulātu Hamburgā, kurā ir atsauces uz Anglijas, Savienoto Valstu un Dānijas ārlietu ministrijas paskaidrojumiem, vietām citējot tos vārdu pa vārdam”.

vienības, apmeklējis britu flotes pārstāvis, kurš paziņojis, ka vēlas pārņemt savā aizsardzībā visus³⁷⁵ kuģus, kas pirms tam bijuši vācu rīcībā, un ka par tiem lemsot Triju valstu tirdzniecības flotes komisija (*Tripartite merchant marine commission*) ar sēdekli Berlīnē.³⁷⁶ Turklāt šo kuģu pārņemšanas formālā un juridiskā puse, šķiet, britiem rādījās gluži elementāra – kuģu pārņemšanas juridisko pamatu, piepalīdzot vēl britu juristu veiklībai, nodrošināja 1945. gadā Lielbritānijas valdības izdots tirdzniecības likums “*Supplies and Services (Transitional Powers) act*”³⁷⁷, kas faktiski atstāja spēkā 1939. gada aizsardzības noteikumus, tos atkal aktualizējot. Kā pieļauj kuģniecības vēstures pētnieks Kārlis Kļaviņš, tad tieši šis likums bija “Gaujas” pārņemšanas pamatā³⁷⁸ (kuģi pārņemot, tas ieguva nosaukumu “*Empire Cunningham*”³⁷⁹ un britu karogu, saglabājot latviešu apkalpi).³⁸⁰ Nav īsti skaidrs, vai Padomju Savienība jau bija pieprasījusi izdot arī “Gauju” un vai briti, pārņemot kuģi, apzināti rīkojās pretēji savu sabiedroto interesēm, vai arī Lielbritānija “Gaujas” pārņemšanā un pretenzijās uz to bija aizsteigusies priekšā Padomju Savienībai; tāpat nav skaidrs, vai šāda pieprasījuma gadījumā dāņi “Gauju” jau bija sovjetiem apsolijuši. Par sliktu britu ieinteresētībai liecina K. Kļaviņa minētais gadījums ar tvaikoņiem “Everiga” un “Rauna”, kad Dānijas Ārlietu ministrija par Padomju Savienības pretenzijām informējusi Lielbritānijas vēstniecību, lūdzot paziņot, vai tā neiebilstot pret kuģu izdošanu sovjetiem, uz ko britu pārstāvji atbildējuši, ka iebildumu neesot.³⁸¹ Varbūt britiem šie kuģi vairs nešķita tik nepieciešami, vai arī britu karaflotes pārstāvja teiktais, ierodoties Dānijā, patiešām bija tikai kuģu pagaidu aizsardzības ierosinājums līdz minētās Triju valstu komisijas, kā vēlāk izrādījās, negatīvajam lēmumam – proti, ka šiem kuģiem nekāda Rietumu sabiedroto aizardzība nav vajadzīga.³⁸²

Lielbritānijas rīcībā pēc kara tātad bija nonākuši un palikuši deviņi Latvijas tvaikoņi – “Elizabete“, “Miervaldis“, “Ramava“, “Gauja“, “Kaupo“, “Kuldīga“, “Ogre“, “Spīdola“, “Sports“ un “Venta“ –, ko briti Transporta ministrijas paspārnē ekspluatēja līdz 1952.–1957. gadam, kad daļa kuģu – tvaikoņi “Kaupo”, “Ramava”, “Spīdola”, un “Sports” – pakāpeniski atgriezās bijušo īpašnieku rīcībā. Šai brīdī kuģi jau bija savu nokalpojuši: pašam vecākajam no tiem – 1900. gadā būvētajam tvaikonim “Ramava” –, ko bijušo īpašnieku

³⁷⁵ Pasvītrojums mans – D. B.

³⁷⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1933. l., 11. lp. (K. Kļaviņa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1948.10.V).

³⁷⁷ Plašāk sk., piem.: Cairncross, Alec. *Years of Recovery: British Economic Policy 1945–51*. London: Taylor & Francis, 2005. p. 352.

³⁷⁸ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 139. lpp.

³⁷⁹ Atsevišķos avotos, piemēram, H. fon Bassi sniegtajos datos LJVA (sk. LJVA, Valsts Kuģu pārvalde, 77. lpp.) sniegts mazliet citāds kuģa angļu nosaukums – “*Empyre Conyngham*”, kas pārceļojis arī uz enciklopēdiju “*Latvijas Jūrniecības vēsture*” (sk. tās 171. lpp.).

³⁸⁰ Jauns kuģis ar latviešu jūrnikiem. *Latviešu Balss Austijā*, 1947, Nr. 104, 25. oktobris, 9. lpp.

³⁸¹ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 137. lpp.

³⁸² Turpat, 137.–138. lpp.

mantinieki saņēma 1957. gadā, tobrīd jau bija teju sešdesmit gadu, kas kuģa mūžā jau ir vairāk nekā cienījams vecums, par ko šai gadījumā liecina kuģa sagriešana lūžņos jau nākamajā, 1958. gadā.³⁸³ Tikai mazliet jaunāki bija 1952. gadā atpakaļ atdotie 1905. gadā būvētie tvaikoņi “Kaupo”³⁸⁴ un “Spīdola”³⁸⁵, kam atdošanas brīdī 1952. gadā jau tuvojās piektais gadu desmits un kurus, tāpat kā “Ramavu”, īpašnieki nevilcinājās nodot sagriešanai lūžņos, “Kaupo” sagriežot jau tajā pašā 1952. gadā, bet “Spīdolu” – pēc sešu gadu ekspluatācijas – 1958. gadā. Par spīti sākotnējiem britu valdības solījumiem, ka jau pavisam drīz pēc kara latviešu kuģīpašnieki savus kuģus atdabūs,³⁸⁶ īpašumu atgūšana no britu valdības latviešu kuģīpašniekiem neritēja nedz ātri, nedz raiti vai vienkārši. Tā, piemēram, rēdera P. Danneberga mantiniekiem piederošās “Spīdolas” gadījumā britu valdība, nemaz nesteidzot pildīt savulaik pašu parakstītās vienošanās par kuģu pārņemšanu karalaikā, sākumā aizbildinājusies ar to, ka “īpašuma tiesības .. uzskatāmas par līdz šim nenoskaidrotām”, piesaucot neskaidrības ar vācu prīzu tiesu lēmumiem,³⁸⁷ un, tikai pateicoties jurista K. Kļaviņa pūlēm,³⁸⁸ kuģi beidzot saņēma P. Danneberga meita V. Neimane Anglijā,³⁸⁹ kurai līdz pat 1965. gadam nācās gaidīt uz ASV bankās esošajiem priekšteču noguldījumu atgūšanu.³⁹⁰ Pārējiem tvaikoņiem tiešie mantinieki neuzradās, un briti šos kuģus līdz to sagriešanai lūžņos turpināja ekspluatēt paši. Līdz 1952. gadam bojā bija gājuši tvaikoņi “Miervaldis” (1948. gadā),³⁹¹ “Gauja” (1949. gadā),³⁹² vēlāk sekoja pārējie. Jau pēckara gados briti no jūras dzelmes izcēla un atjaunoja arī pašu britu aviācijas savulaik nogremdēto Latvijas kuģi (nogremdēšanas brīdī – vācu dienestā) “Rīga”, pārdodami to Somijai, kura to ekspluatēja līdz 1950. gadam.³⁹³

Skandināvijas valstis

Desmit Latvijas tvaikoņi kara gados un tūlīt pēc kara nonāca Skandināvijas valstu – Zviedrijas, Dānijas, Norvēģijas un Somijas – rīcībā, neskaitot tos kuģus, kas Dānijā, Zviedrijā vai Somijā nonāca pārdošanas rezultātā galvenokārt jau pirms kara vai kara sākumā.³⁹⁴ Skandināvijas valstu gadījumā nav iespējams runāt nedz par Latvijas kuģu saglabāšanu kā ASV gadījumā, nedz par tās elementiem kā Lielbritānijā: pateicoties šo valstu politiskajai nostājai –

³⁸³ Pope, Arvis. [šķirklis par tvaikoni “Ramava”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 195.–196. lpp.

³⁸⁴ Hartmanis, Jānis. [šķirklis par tvaikoni “Kaupo”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 180. lpp.

³⁸⁵ Cekuls, Andris. [šķirklis par tvaikoni “Spīdola”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 201. lpp.

³⁸⁶ Latvijas kuģi ārzemēs. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 43, 5. septembris, 2. lpp.

³⁸⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1933. l., 5. lp. (K. Kļaviņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā, Pineberga, 1948.6.VI).

³⁸⁸ Sk. turpat (LVVA, 293. f., 1. apr., 1933. l. (materiāli par tvaikoņa “Konsuls P. Dannebergs” atgūšanu)).

³⁸⁹ Cekuls, Andris. [šķirklis par tvaikoni “Spīdola”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 202. lpp.

³⁹⁰ Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1935. l. (par ASV bankās esošo kompānijas “P. Dannebergs” līdzekļu atgūšanu 1962.–1965. g.).

³⁹¹ Hartmanis, Jānis. [šķirklis par tvaikoni “Miervaldis”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 191. lpp.

³⁹² RVKM LKVN Ja 10, 77. lp. (tvaikoņa “Gauja” bojāejā izdzīvojušā kuģa mehāniķa Mārtiņa Riņķa liecība).

³⁹³ Bernsone, Ilze. [šķirklis par tvaikoni “Rīga”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 197. lpp.

³⁹⁴ Par šādiem kuģiem sk. nākamajā iedaļā.

bailēm un iztapībai Padomju Savienībai –, neviens no šiem desmit kuģiem, izņemot britu rīcībā nonākušo “Gauju”, nepalika “brīvajā pasaulē”, bet visi nokļuva sovjetu rokās; vienīgā labvēlība pret latviešu jūrnieceības nozari izpaudās kā zināma pretimnākšana latviešu jūrniekiem, tos vismaz ar varu³⁹⁵ neizdodot Padomju Savienībai kā latviešu leģionārus.³⁹⁶

Iespējams, vislabvēlīgākā pret latviešu jūrniekiem bija **Zviedrija**, kurai karalaikā un pēc tam bija laimējies palikt karojošo valstu neokupētai un kur laikā no 1942. līdz 1945. gadam nonāca vairāk nekā 120 peldlīdzekļu no Latvijas³⁹⁷ – sākot ar daudzām zvejnieku laivām, upes kuģīšiem un velkoņiem, beidzot ar trim jūras tvaikoņiem “Dzintarkrasts” un “Neptuns” (zviedru ūdeņus sasniedza arī tvaikonis “Lāčplēsis“, kuru pēdējā brīdī pārtvēra sovjetu jūras patruļa)³⁹⁸. Šos peldlīdzekļus pārņēma zviedru valdība, samaksājot pārvedējiem zināmu atlīdzību,³⁹⁹ un 1946.–1947. gadā saskaņā ar 1945. gada 11. maijā speciāli izdoto likumu “Par braucamiem līdzekļiem, kas no karojošām vai okupētām valstīm ieradušies Zviedrijā”⁴⁰⁰ izdeva Padomju Savienībai. Šādā kārtā ar vājām sekmēm noslēdzās arī vairāku Zviedrijā 1944. gadā nonākušo latviešu peldlīdzekļu īpašnieku – P. Ģinguļa, A. Bērziņa un citu – pūliņi 1945. gadā atgūt savus kara beigās Zviedrijā nonākušos nelielos motorkuģus “Atlas“ un “Helga“, kā arī upju velkoni “Vanags“ un abus jūras tvaikoņus (“Dzintarkrasts“ un “Neptuns“), mēģinot arī panākt agrākā Latvijas valdības tvaikoņa “Lēva“ atgūšanu no zviedru varas iestādēm.⁴⁰¹ Te nelīdzēja arī Latvijas sūtņa Vašingtonā padomi mēģināt kuģus izīrēt kādai Lielbritānijā bāzētai rēderejai, vērsties pie Latvijas sūtņa Londonā K. Zariņa, cerot uz viņa ārkārtējo pilnvaru spēku, un – ja tas nelīdzētu – meklēt taisnību tiesas ceļā.⁴⁰²

Vēl pētāms ir jautājums, kāpēc izdotie Latvijas kuģi īsti kļuva par “padomju mantu”. Jādomā, ka politiskajā līmenī kuģu izdošana izrietēja no līdzīgiem apsvērumiem kā latviešu leģionāru izdošana, rupji pārkāpjot savu pašpasludināto neitralitāti gan kara sākumposmā attiecībā pret Vāciju, gan vēlāk pret Rietumu sabiedrotajiem, ko veicināja gan spiediens no padomju puses, gan pašu zviedru piekoptā tā dēvētā “kalkulētā egoisma” politika. Un, ja jau Zviedrijas valdība saņēma Padomju Savienības puses pieprasījumu pēc baltiešu militārpersonām

³⁹⁵ Tiesa, kā redzams no turpmāk pieminētā, notikusi šādas izceļošanas veicināšana.

³⁹⁶ Tuvāk sk. 3.1.1. nodaļā.

³⁹⁷ Andersons, Edgars, Siliņš, Leonīds. *Latvijas Centrālā padome*. Upsala: LCP, 1994. 237. lpp.

³⁹⁸ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lpp.

³⁹⁹ Ir zināms, ka igauņi par saviem 750 peldlīdzekļiem saņēma apmēram trīs miljonus zviedru kronu (sk.: Siimer, I. *Ansprüche estnischer Schiffseigner gegenüber des Bundesrepublik Deutschland // Baltisches Recht: das Recht Estlands, Lettlands und Litauens in Vergangenheit und Gegenwart*, 1965, 4, p. 36.), tālab vismaz provizoriski iespējams aplēst, par cik nopietnu atlīdzību ir runa.

⁴⁰⁰ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lpp.

⁴⁰¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 8. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim 1945.21.I).

⁴⁰² Turpat, 9.–10. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1945.17.II).

un tas arī tika vismaz daļēji izpildīts,⁴⁰³ tad kādēļ gan līdzīgs pieprasījums nebūtu varējis sekot arī par baltiešu peldlīdzekļiem? Toties, kā rāda igauņu kuģa “Toomas” visai labi izpētītais piemērs, zviedri (šajā gadījumā Zviedrijas tiesu instances) gan atzinuši, ka uz baltiešu kuģiem, kas padomju okupācijas varas ienākšanas un saimniekošanas brīdī atradušies ārpus Padomju Savienībā inkorporēto valstu teritorijām, nevarot attiecināt Baltijas valstīs pasludināto kuģu nacionalizāciju, kurai bijis konfiskācijas raksturs. Respektīvi, nacionalizācijas dekrētu spēks attiecoties tikai uz nacionalizētās valsts teritoriju un nesniedzoties ārpus tās. Tvaikonis “Toomas” gan beigās tik un tā nonāca Padomju Savienībā, jo tvaikoņa kapteinis kuģi bija nodevis padomju tirdzniecības aģenta rīcībā Zviedrijā un vēlāk zviedru tiesu instances bijušas spiestas atzīt, ka, tā kā Padomju Savienība Zviedrijā baudot imunitātes tiesības, tas zviedru iestādes nevarot aizkavēt šī kuģa paturēšanu padomju rokās.⁴⁰⁴

Dānijas politika attiecībā pret Padomju Savienību bija savā ziņā līdzīga, un arī Latvijas kuģu izdošanā tā sekoja Zviedrijas piemēram un nevilcinājās atsaukties “laipnajam” Padomju Savienības sūtniecību Kopenhāgenā un Stokholmā pieprasījumam izdot Dānijā nonākušos Latvijas kuģus; kopskaitā tādi bija pieci: četri – “Gauja”, “Everiga”, “Konsuls P. Dannebergs” un “Rauna” – pārņemti no kapitulējušās Vācijas, bet viens – latviešu siļķu zvejas motorkuģis “Bru” – atstājis Latviju, vedot uz Vāciju latviešu bēgļus, un pēc kapitulācijas mainījis kursu uz Dāniju. Tiesa, kā liecina Dānijā nonākušais latviešu kapteinis Kārlis Vētra, kurš ziņu izdibināšanas nolūkā kontaktējies ar Dānijas ārlietu dienestiem, šī kuģu izdošana notikusi tikai “pēc ilgstošām notu izmaiņām starp dāņu ārlietu ministriju un krievu, angļu, amerikāņu valdībām”,⁴⁰⁵ kālab kuģi arī netika izdoti uzreiz 1945., bet tikai nākamajā – 1946. gadā.⁴⁰⁶ Protams, šī vilcināšanās uzreiz nenozīmēja mazāku iztapību vai mazākas simpātijas Padomju Savienībai, bet gan tikai piesardzīgu lavierēšanu starp Rietumu sabiedroto – pēckara pasaules kārtības noteicēju – interesēm, ar kuru tiešu akceptu arī notikusi kuģu izdošana Padomju Savienībai.⁴⁰⁷

Tomēr Latvijas kuģi dažkārt palika arī par pašu dāņu saimniecisko interešu objektiem. Tā jau 1940. gada augustā zem Dānijas karoga uz palikšanu nonāca Latvijas tvaikonis “Vizma”, kas tobrīd atradās Dānijā brīvguļā. Kad kļuva skaidrs, ka Latvija ir tikusi okupēta un atgriešanās varētu saistīties ar zināmiem sarežģījumiem, kuģa līdzīpašnieks, Dānijas pilsonis Kristians

⁴⁰³ Neiburgs, Uldis. Latviešu traģēdija Zviedrijā. Pieejams: http://www.tvnet.lv/zinas/latvija/210038-legionaru_tragedija_zviedrija [aplūkots 2017.31.I].

⁴⁰⁴ Sk.: Beķeris, Ilmārs. Foreign Nationalizations and Their Consequences in Sweden – Some Reflections on a Soviet Immunity Case // Sprūdžs, Ādolfs (ed.). *Res Baltica: a collection of essays in honor of the memory of Dr. Alfred Bilmanis (1887–1948)*. Leyden: A.W. Sijthoff, 1968. p. 231–246.

⁴⁰⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 21. lp. (K. Vētras vēstule A. Bīlmanim, Ņūkāsla (Kanādā), 1947.12.IX).

⁴⁰⁶ Turpat.

⁴⁰⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1933. l., 11. lp. (K. Kļaviņa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1948.10.V).

Jensens, izsaucot asus iebildumus no Padomju Latvijas valdības puses, nomainīja tobrīd jau kuģa mastā pacelto Latvijas PSR karogu pret Dānijas flagu,⁴⁰⁸ kuģim līdz bojāejai 1946. gadā arī paliekot Dānijā (ar mainītu nosaukumu – “Runø”).⁴⁰⁹ Padomju Latvijas un vēlāk pat centrālajām varas iestādēm Maskavā neizdevās panākt to, lai, it kā sargājot “Padomju Latvijas pilsoņu” un “valsts intereses”, sadarbībā ar dāņu varas iestādēm tiktu anulētas K. Jensena īpašumtiesības uz kuģi, vismaz ierobežojot viņa kā līdzīpašnieka rīcības brīvību.⁴¹⁰

Tā kā uz tvaikoņa “Ilga” sovjeti faktiski nepretendēja, tad **Norvēģijai un Somijai** pēc kara nekā daudz no Latvijas kuģniecības, ko paturēt vai atdot Padomju Savienībai, nebija, izņemot šo valstu ūdeņos nogremdēto tvaikoņu “Auseklis” un “Ilga” atliekas. Pēc kara ar pašu sovjetu daļēju gādību tās tika izceltas un atdotas Padomju Savienībai.⁴¹¹

Citi Latvijas kuģi Eiropā: atdotie un starpkaru gados pārņemtie

Runājot par tiem ar Latviju saistītajiem kuģiem, kas peldēja “brīvās pasaules” ūdeņos karalaikā un pēc Otrā pasaules kara, nevajadzētu pāriet garām arī tiem bijušajiem Latvijas Republikas Tirdzniecības flotes tvaikoņiem, kas Rietumvalstīs nonākuši vai nu jau 20. gs. 20. gados–30. gadu vidū un kurus Latvijas valsts pārdevusi vai nodevusi, vai arī tos, kas, būdami dažādu valstu pavalstnieku līdzīpašums, kara sākumā lielā mērā likumīgi kļuva par kādas Rietumvalsts jūrniecības nozares sastāvdaļu.

Līdz 1953. gadam Lielbritānijas flotē šķidrās degvielas stacionārai uzglabāšanai izmantots kādreizējais Latvijas šķidrkravu transporta tvaikonis “Gauja”⁴¹²; šī kuģa ekspluatācija Latvijas Valsts Kuģu pārvaldei tobrīd šķita neizdevīga, un 1922. gada beigās, kad kuģu cenas nokritās tiktāl, ka kādam šo tvaikoni kļuva izdevīgi iegādāties, “Gauja” par 15 000 mārciņu tika pārdota Lielbritānijas kompānijai “*Anglo-Saxon Petroleum*” Londonā. Līdz 1950. gadam kuģis un turpināja piekrastes braucienus gar Anglijas krastiem ar jaunu nosaukumu – “Ormer”, tad aizvests uz Trinidādas salu Rietumindijā, mainot kuģa funkciju līdz tā sagriešanai lūžņos.⁴¹³

Līdz 1968. gadam “brīvās pasaules” ūdeņi skaloja kādreizējā Latvijas tvaikoņa “Everards” korpusu; šo kuģi, kas no Latvijas kuģu reģistriem svītrots vien 1940. gada pavasarī,⁴¹⁴

⁴⁰⁸ LVVA, 2570. f., 9. apr., 63. l., 14. lp. (Jūrniecības departamenta ļoti steidzams ziņojums LR (LPSR) Ārlietu ministrijai 1940.23.VIII).

⁴⁰⁹ Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Vizma”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 208. lpp.

⁴¹⁰ LVVA, 2570. f., 9. apr., 63. l., 14. lp. (Jūrniecības departamenta ziņojums LR (LPSR) Ārlietu ministrijai 1940.23.VIII).

⁴¹¹ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 138. lpp.

⁴¹² Tas būvēts 1915. gadā Ķīlē un bija viens no diviem Latvijas kuģiem, kas nesis šo Vidzemes upes vārdu.

⁴¹³ RVKM LKVN ZA, Ja 10, 53.–55. lpp. (A. Kārklīņa apkopotās ziņas par tvaikoni “Gauja”).

⁴¹⁴ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 12. lpp.

1938. gada 16. novembrī Gibraltārā aizturēja un vēlāk konfiscēja Spānijas nacionālisti,⁴¹⁵ apkalpi līdz 1939. gada 10. janvārim iesēdinot cietumā Seūtā (Spāņu Marokā).⁴¹⁶ Kara jukās spāņiem kuģi izdevās paturēt: "Everardu" pārdēvēja vispirms par "Castillo Fuensaldana", 1957. gadā par "Cru Mediterraneo", 1962. gadā – par "Sendye", paceļot uz kuģa Spānijas karogu.⁴¹⁷ Līdzīgi "Everardam" 1938. gadā spāņu nacionālistiem izdevās sagrābt vēl vienu Latvijā reģistrētu tvaikoni – "Lettonia", kuru gan izdevās atgūt tā angļu īpašniekam G. V. Greisam, kurš to 1940. gadā pārdevis kādam rēderam Grieķijā (ekspluatēts ar vārdu ar vārdu "Anita"), kurš savukārt tālāk Šveicei; atzīmējams ir fakts, ka ar vārdu "Calanda" kuģis kļuva par pašu pirmo kuģi Šveices kuģu reģistrā.⁴¹⁸ Apmēram vienlaikus ar "Everardu" un "Lettoniu" no Latvijas kuģu reģistriem svītvoja arī sešus vācbaltu rēderu Faulbaumu ģimenes (rēdereja "Maksis Faulbaums") kuģus "Iris Faulbaums", "Jānis Faulbaums", "Latvis", "Paula Faulbaums", "Rolfis Faulbaums" un "Sigurds Faulbaums", kurus īpašnieki, 1939. gadā izceļojot, paņēma līdzī uz Vāciju.⁴¹⁹ Atšķirībā no "Everarda" to mūžs gan aprāvās jau Otrā pasaules kara laikā, kad visi aizgāja bojā nacistiskās Vācijas dienestā.

Vairāki pēckara laikā ar Latviju un tās "brīvajā pasaulē" esošajiem pavalstniekiem absolūti nesaistīti bijušie Latvijas kuģi nonāca arī Skandināvijā. Somijā pēc kara nonācis tvaikonis "Rīga", kas atšķirībā no vairuma Skandināvijā nonākušo Latvijas kuģu Padomju Savienībā neatgriezās. Šo savulaik vācu dienestā nonākušo un pašu britu nogremdēto kuģi Lielbritānijas varasvīri pēc kara izcēla no dzelmes, izremontēja un pārdeva Somijai, kura kuģim deva jaunu vārdu "Nylandia" un ekspluatēja to līdz 1950. gadam.⁴²⁰ Jau iepriekš pieminēti Dānijā nonākušie tvaikoņi "Dagø" un "Vizma" (pārdēvēts par "Runø"), kas 1940. gadā nonāca Dānijā un tur arī palika, pateicoties tam, ka to līdzīpašnieki bija Dānijas pilsoņi. Ja "Vizma" aizgāja bojā jau 1946. gadā,⁴²¹ tad "Dagø" turpināja braukt jūrā līdz pat 1960. gadam, jau 1957. gadā tīkdams pārdots japāņiem, kas kuģi nosauca par "Mascot".⁴²²

Ārzemniekiem – zviedriem – kara sākumā, 1940. gadā, pārdots latviešu rēdera rīdzinieka A. Heislera kuģis "Elsa Croy", par kura pēckara likteni jau ar nosaukumu "Fenja" (vismaz sākumā pēc pārdošanas) ziņu trūkst.⁴²³

⁴¹⁵ Z. Gen. Franko patruļas kuģis aizturējis Latvijas tvaikoni "Everards". *Latvijas Kareivis*, 1938, Nr. 270, 27. novembris, 6. lpp. Tuvāk sk. 2570. f. 3. apr. 764. lietas materiālos.

⁴¹⁶ "Everarda" komanda ceļā uz Rīgu. *Rīts*, 1939, Nr. 12, 12. janvāris, 9. lpp.

⁴¹⁷ Bernsone, Ilze. [Šķirklis par tvaikoni "Everards", balstoties uz LJVA materiāliem] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 165. lpp.

⁴¹⁸ Bassi, Heinz von. Das Schicksal der lettischen Kriegs- und Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg // *The Third Conference on Baltic Studies in Scandinavia*. Vol. 1: *History Section*. Stockholm, 1977. S. 341.

⁴¹⁹ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 12.–13. lpp.

⁴²⁰ Bernsone, Ilze. [Šķirklis par tvaikoni "Rīga"] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 197. lpp.

⁴²¹ Bernsone, Ilze. [Šķirklis par tvaikoni "Vizma"] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 208. lpp.

⁴²² Bernsone, Ilze. [Šķirklis par tvaikoni "Dagø"] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 161. lpp.

⁴²³ Erdmane, Iveta. [Šķirklis par tvaikoni "Elsa Croy"] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 163. lpp.

2.2. Kuģi Latvijas pavalstnieku īpašumā

Kā redzams iepriekšējā nodaļā, vairums kuģu, kas Otrā pasaules kara laikā nonāca un palika Rietumvalstīs, juridiski saglabāja savas sākotnējās īpašumtiesības – viskonsekventāk tā tas bija ASV un Lielbritānijā, formāli arī Zviedrijā, kur par Padomju Savienībai izdotajiem peldlīdzekļiem latvieši saņēma zināmas kompensācijas; cits jautājums – cik liels labums no šīs īpašumtiesību kontinuitātes bija pašiem kuģīpašumu mantiniekiem? Atbilde uz šo jautājumu bija atkarīga no diviem aspektiem: pirmkārt, cik lielā mērā valstis pildīja savas likumiskās saistības pret kuģīpašniekiem (pārsvarā – pārņemšanas līgumu un aktu nosacījumus, kas saistījās ar kuģu ekspluatāciju jeb laika nomu kara gados un parasti paredzēja pēc ekspluatācijas kuģi atdot atpakaļ tā īpašniekiem), otrkārt – cik daudzi no Latvijas kuģīpašniekiem vispār bija nonākuši “brīvajā pasaulē, bet cik – palikuši otrpus “dzelzs priekškarām“. Respektīvi, vai šos īpašumus bija kam saņemt, izņemot padomju varas pārstāvjiem, kas “rūpēs“ par saviem pavalstniekiem, protams, nereti izvirzīja savas prasības uz Rietumos palikušajiem latviešu īpašumiem.⁴²⁴

Tā kā teju visus Rietumos nonākušos kuģus karalaikā ekspluatēja lielvalstis savos dienestos, faktiskā kuģīpašumu nonākšana (atgriešanās) latviešu rokās ir **kara beigu posma un pēckara gadu parādība**, kas atradās Rietumu sabiedroto rokās.⁴²⁵ Tiesa, divi no trim Graudu ģimenes tvaikoņiem, ko ekspluatēja ASV, likumīgo īpašnieku tiešā valdīšanā atgriezās jau 1943. gadā, karadarbībai vēl turpinoties, taču piemēram, Lielbritānija, kā redzams jau iepriekšējā nodaļā,⁴²⁶ ar šo atdošanu nesteidzās pat vairāku pēckara perioda gadu garumā. Pēckara gadu parādība nenoliedzami ir arī latviešu kuģīpašnieku centieni iegūt finansiālu atlīdzību par karalaikā bojāgājušajiem kuģīpašumiem. Kaut daļēja kompensāciju izmaksa, ko arī paredzēja pieminētie lielvalstu valdību līgumi ar kuģīpašniekiem, ļāva vairākiem latviešu izcelsmes rēderiem trimdā atjaunot savu kara un Latvijas okupācijas laikā pārtraukto uzņēmējdarbību.

⁴²⁴ Feldmans, J.. Latvijai veltīts mūžs.

⁴²⁵ Šī piebilde būtiska tādēļ, ka Latvijas kuģi karalaikā, kā zināms, brauca ne tikai ASV un Lielbritānijas, bet arī Vācijas dienestā, kuras jurisdikciju šai ziņā vēlāk pārņēma galvenokārt Lielbritānija

⁴²⁶ Sk. otrās pakāpes apakšnodaļu “Latvijas kuģi un Lielbritānijas valsts politika”.

2.2.1. Kompensācijas par kuģīpašumiem

Kompensāciju izmaksu tiesiskais pamats

Kompensāciju izmaksa par karalaikā bojāgājušajiem Latvijas pavalstnieku kuģiem saistījās ar virkni juridisku problēmu, jo bija jātbild uz četriem pašsaprotamiem un savstarpēji cieši saistītiem jautājumiem – kam maksās, kas maksās, par ko maksās un – pāri visam – uz kāda likumiskā pamata maksās?

Pirmais jautājums, kas aktuāls ne tikai kompensāciju saņēmējiem, bet arī tiem, kuru kuģi bija karu pārcietuši, šķiet, atbildams visvienkāršāk. Trimdā bija nonākusi aptuveni puse no starpkaru Latvijas laika kuģīpašniekiem, lielākajai daļai jau 1941. gadā nonākot Sibīrijas nometnēs.⁴²⁷ No šāda likteņa paglābušos un vēlāk trimdā nonākušo latviešu kuģīpašnieku vidū bija neatkarīgās Latvijas laika kuģīpašnieka Friča Grauda atraitne un bērni Zviedrijā un ASV, bijušās Latvijas kuģniecības sabiedrības galvenais akcionārs Jānis Zalcmanis (nejaušības dēļ paglābās no izsūtījuma 1941. gadā), tvaikoņa “Gauja” īpašnieki Andrejs Lonfelds un Alfrēds Bērziņš (arī tvaikoņa “Ausma” (“Gaida”) līdzipašnieks), Laimonis Kārklīšs (visi trīs Zviedrijā),⁴²⁸ tvaikoņu “Katvaldis” un “Miervaldis” mantinieku pārstāvji, tvaikoņu “Kangars” un “Andrejs Kalniņš” tuvākā mantiniece “brīvajā pasaulē”⁴²⁹ Irma Reinharde (bijušā īpašnieka māsa) Dānijā. Kara beigas nesagaidīja 1940. gadā Vācijas pilsonību ieguvušais J. Zalcmaņa kompanjons Jānis Freimanis, aiziedams mūžībā 1941. gadā, bet atstādams mantinieku – dēlu Georgu Freimani – arī Vācijas pavalstnieku.⁴³⁰ Cik zināms, trimdā nonākušo Latvijas kuģīpašumu mantinieku vidū “ar uguni meklējami” tādi altruisti, kas, redzēdami iespēju saņemt kaut daļēju kompensāciju, no šīs iespējas labdarīgi atsacījās. Ja vēl agrāko turību, izbēgot no Latvijas, nomainījis akūts naudas trūkums, kā tas bija kuģīpašnieka J. Zalcmaņa gadījumā?⁴³¹ Cits jautājums, vai visi pasaulē izkaisītie bijušās brīvvalsts kuģīpašnieki un viņu pēcteči bija lietas kursā par juridiskajām iespējām gūt labumu no sava īpašuma.⁴³²

Jau ne tik viennozīmīgi nākamie jautājumi – kas maksās, par ko un uz kāda likumiskā pamata maksās? Precīzāk, kam un par ko būtu jāmaksā un vai vispār būtu jāmaksā? Tā kā vairums Latvijas kuģu bija vai nu karu pārcietuši, vai arī gājuši bojā ASV un Lielbritānijas vai to ietekmē vēlāk pārgājušo zaudētājvalstu (Vācijas) dienestā, šie jautājumi pilnīgi loģiski izrietēja

⁴²⁷ 1941. gada 14. jūnijā tika izsūtīti kuģīpašnieki Fr. Grauds, K. Jansons, Maksis un Viktors Kalniņi, F. Žiglevics, kapteiņa A. Kalniņa kundze, M. Zandbergs, Fr. Kārklīšs, P. Dannebergs (LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 3. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlamanim, Stokholma, 1944.19.XI)).

⁴²⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 3. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlamanim, Stokholma, 1944.19.XI).

⁴²⁹ Tiešie īpašnieki – deportēti uz Sibīriju.

⁴³⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 26.–27. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam, Stokholma, 1945.3.IX).

⁴³¹ LVVA, 1931. f., 1. apr., 1931. l., 3. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim A. Bīlamanim, Stokholma, 1944.9.XI).

⁴³² Par šo jautājumu tuvāk sk. nākamajā apakšsadaļā.

no abu šo lielvalstu politikas – gan pārņemšanas noteikumos paredzētajiem nosacījumiem, gan labās gribas tos ievērot – un katrā no tām bija mazliet atšķirīgi.

ASV kompensāciju izmaksu bāze bija minētais 1941. gada 6. jūlija ASV kongresa lēmums, kas, kuģu pārņemšanas un bojāejas gadījumā, paredzēja tā vērtības samaksu, savukārt Lielbritānijā tie bija 1939. un 1945. gada aizsardzības jeb drošības likumi, kas arī darbojās pēc līdzīga principa. Turklāt, pateicoties sūtņa A. Bīlmaņa gādībai, mudinot abas šai valstī darbojošās Latvijas kuģtīpašnieku aģentfirmas kuģus apdrošināt pret kara riskiem,⁴³³ ASV dienestā bojāgājušo tvaikoņu īpašnieki saņēma ne tikai pārņemšanas līgumos atrunātās kompensācijas, bet arī apdrošināšanas. Šādas kompensācijas saņēma gan tvaikoņu “Regent”, “Abgara” un “Ciltvaira” mantinieki, gan Graudu ģimene,⁴³⁴ kuras gadījumā tas, protams, lieti noderēja uzņēmējdarbības atjaunošanai.

Sava likumiskā specifika bija tiem kuģtīpašumiem, kas bija gājuši bojā Vācijas dienestā, ar kuru saistījās jau pētījuma ievadnodaļā nedaudz ieskicētie Vācijas prīzu tiesu lēmumi, kas kuģtīpašumu atgūšanas un kompensēšanas gaitu iespaidoja pat pēc Vācijas kapitulācijas. Lai panāktu vēlamo, latviešu kuģtīpašnieku pārstāvjiem bija jāgūst drošas atbildes uz diviem jautājumiem: 1) vai vispār iespējams cerēt uz kaut kādu atlīdzību vai kompensāciju par Vācijas ekspluatētajiem un tās gaitā nogremdētajiem kuģiem, kas piederējuši šīs valsts okupēto valstu pilsoņiem, un 2) vai šie kuģi, būdami vācu valdības prīzēti, varētu tikt uzskatīti par svešautiešu kuģiem, kas pārņemti ar varu un pēcāk nav atdoti atpakaļ?⁴³⁵ Vēl trešais jautājums skāra tos nedaudzos Latvijas kuģus – piemēram, tvaikoni “Ausma” (a/s “Gaida” īpašums) –, kas tomēr no prīzēšanas izvairījās, tikdami atzīti par bijušo īpašnieku īpašumu,⁴³⁶ – vai būtu iespējams panākt, ka kāds atlīdzina arī par tiem? (Lieta tā, ka nebija skaidrs, kam vajadzētu maksāt).⁴³⁷ Sākotnēji šķita, ka tikai komplicēto prīzu tiesas lietu otrreizēja caurskatīšana un atbilžu meklējumi uz minētajiem jautājumiem varēja panākt agrāko spriedumu atcelšanu un zaudējumu atlīdzības piespriešanu latviešu rēderiem, tomēr, tā kā šim variantam nebija pārāk lielu panākumu, tad bija jāatrod cits likumiskais pamats atlīdzības saņemšanai. 1947. gadā amerikāņu un franču, bet 1949. gadā arī britu militārā pārvalde savās okupācijas zonās izdeva tā dēvētos restitūcijas likumus⁴³⁸ par nacisma upuriem atņemto manu atpakaļ atdošanu. Atsevišķos gadījumos, ja šāda manta būtu gājusi bojā, bet pēcāk tomēr identificējama, tad īpašnieks uz šī likuma pamata varēja cerēt uz

⁴³³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 35. lp. (J. Feldmana manuskripts rakstam “Latvijai veltīts mūžs”, 1952. g.).

⁴³⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

⁴³⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 25. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam, Stokholma 1945.3.IX).

⁴³⁶ Tuvāk par tvaikoņa “Ausma” prīzu lietu sk. LVVA 293. f. 1. apr. 134. lietas materiālos.

⁴³⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 26. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam, Stokholma, 1945.3.IX).

⁴³⁸ Šo likumu teksts pieejams: <http://images.library.wisc.edu/History/EFacs/GerRecon/PropControl/reference/history.propcontrol.i0034.pdf> [aplūkots 2017.2.I].

atlīdzību. Tiesa, likuma adresātu loks bija samērā šaurs – tās bija galvenokārt personas, kurām mantu nacisti savulaik bija atņēmuši īpašnieka rasistiskās, nacionālās vai reliģiskās piederības, kā arī politisko uzskatu dēļ, tomēr, tā kā vācu okupācijas vara neatļāva latviešiem atjaunot savulaik padomju varas atņemto darbību savos uzņēmumos, latviešu rēderiem daudzos gadījumos izdevās pierādīt saimniecisko vajāšanu. 1949. gadā nodibinot Vācijas Federatīvo Republiku (VFR), šo lietu izlemšanas jurisdikcija nonāca šīs valsts valdības rokās, un 1949. gada likums vēlāk tika nostiprināts ar šīs valsts izdotu restitūcijas likumu 1957. gadā.⁴³⁹

Saistībā ar vācu prīzētajiem Latvijas kuģiem, zināmu juridisku dilemmu izraisīja jautājums par tiem kuģiem, ko pēc kara vai pašās tās beigās bija pārņēmusi Lielbritānija – proti, tas bija jautājums par nolietojuma atlīdzināšanu; visiem bija formāli skaidrs, ka maksāt šādas kompensācijas latviešu kuģīpašniekiem vajadzētu, tikai bija jāizlemj, kas maksās. Tā 1952. gada 25. novembrī sapulcē pie Latvijas sūtņa un Latvijas valdības ārkārtas pilnvaru nesēja K. Zariņa Londonā vairāki latviešu juristi un diplomāti vienojās tikai, ka šo kuģu “eksploatācijas izdevumi liekami Vācijas rēķinā”, kuģu vērtību aprēķinot pēc pirmskara cenām, un ka eksploatācijas izdevumi aprēķināmi 1½% apmērā (no kuģa vērtības) par katru no kara 46 mēnešiem.⁴⁴⁰

Kompensāciju izmaksas prakse: šķēršļi un rezultāti

Lai arī minētajos likumos – kompensāciju un apdrošināšanas naudas izmaksas tiesiskajā izejas punktā – viss itin kā bija atrunāts un nedz ASV, nedz Lielbritānijas – abu lielo Latvijas kuģu eksploatētājvalstu – gadījumā nevarēja būt runa, ka kuģi faktiski būtu tikuši vienkārši konfiscēti, praksē tas bieži vien tomēr nozīmēja ilgas un sarežģītas tiesāšanās procedūras, kas rezultātu bieži deva tikai daļēji: pat gadījumā, ja maksāšana pēc tiesas, taisnības un vispārējām ētikas normām it kā pienāktos, grūti iedomāties, ka arī šādā situācijā atrastos kādi potenciālie maksātāji, kas šo pienākumu vēlētos veikt, aiz prieka palēkdami, skrienot pie atlīdzības saņēmēja ar skaidras naudas žūksnīti rokās, jo, lieki piebilst, runa tomēr bija par visai iespaidīgām summām – tā, piemēram, astoņu ASV nonākušo Latvijas tvaikoņu vērtība kara sākumā krietni pārsniegusi piecus miljonus ASV dolāru.⁴⁴¹

Īpaši grūti likumīgajiem īpašniekiem nācās saņemt **ASV varas iestāžu** kompensāciju par to dienestā bojāgājušajiem Latvijas Kuģniecības sabiedrības (šai gadījumā – Jāņa Zalcmaņa, Kārļa Jansona un Jāņa Freimaņa) tvaikoņiem “Ciltvaira”, “Abgara” un “Regent” – sevišķi apdrošināšanas naudu –, amerikāņiem aizbildinoties ar politiskiem šķēršļiem. Proti, vadoties pēc

⁴³⁹ Kļaviņš, K. Latvijas kuģu likteņi, 149. lpp.

⁴⁴⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 719. l., 13. lp. (t. s. “Londonas apspriedes” (“par vācu okupācijas varas un vācu karaspēka Latvijai nodarītajiem zaudējumiem”) protokols 1952.25.XI).

⁴⁴¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 35. lp. (J. Feldmana manuskripts rakstam “Latvijai veltīts mūžs”, 1952. g.).

visām likumiskajām normām par visiem trim tvaikoņiem ASV valsts bankā Ņujorkā jau tūlīt pēc to bojāejas nogūla prāva apdrošināšanas prēmija, tomēr amerikāņu tiesu instances šīs naudas izmaksu aizturēja kā ienaidnieka zemei piederošus līdzekļus. Galvenais motīvs šādai rīcībai – “Regent’a” vienīgā īpašnieka⁴⁴² Jāņa Freimaņa dēla Georga Freimaņa izceļošana uz Vāciju kara sākumā un vācu pavalstniecības pieņemšana, amerikāņiem ignorējot to, ka divu pārējo kuģu pārējie līdzīpašnieki – J. Zalcmanis un K. Jansons – vienmēr bijuši Latvijas pavalstnieki, ko ASV varas struktūrām 1945. gadā oficiāli apliecinājušas Vācijas pārvaldes iestādes.⁴⁴³ Ārvalstnieku īpašumiem un to īpašnieku politisko uzticamību pārraudzīja ASV valdības paspārnē esošā struktūra “*Alien Property Custodian*”⁴⁴⁴, kas Otrā pasaules kara laikā un pirmajos pēckara gados nodarbojās par ārvalstnieku, īpaši politiski aizdomīgu valstu pilsoņu, īpašumu pārņemšanu, apgrūtinot un būtiski aizkavējot arī kompensāciju un atlīdzību izmaksu par ārvalstnieku īpašumiem. Šīs institūcijas darbinieki vadīja arī “Regent’a” mantnieka Vācijas pilsoņa Georga Freimaņa politisko nopratināšanu⁴⁴⁵ 1948. gada 17. jūnijā, detalizēti izvaicājot Freimani par viņa politiskajiem uzskatiem saistībā ar Latvijas padomju okupāciju un aneksiju, paša darbību Latvijā vācu okupācijas laikā un attieksmi pret šiem okupantiem, par izceļošanas, vācu pavalstniecības pieņemšanas apstākļiem un iemesliem, iekļaušanos vāciskajā kopienā utt.⁴⁴⁶

Ne mazāk sarežģīta izrādījās pārējo divu ASV dienestā nogremdēto Latvijas Kuģniecības sabiedrības tvaikoņu “Ciltvaira” un “Abgara” kompensāciju lieta, kas aizsākta jau 1944. gada rudenī: spītējot Latvijas diplomātisko pārstāvju pūliņiem⁴⁴⁷ un ASV varas iestāžu principiāli labvēlīgiem lēmumiem⁴⁴⁸ attiecībā uz ārvalstnieku īpašumiem, lieta ievilkās vairāk nekā desmit gadu garumā. Jau pēc nepilniem četriem gadiem (neskaitot karalaiku) 1948. gada 27. aprīlī “*Alien Property Custodian*” piešķīra abiem rēderiem pilnas tiesības uz viņiem pienākušajiem līdzekļiem,⁴⁴⁹ tomēr drīz “spēlē” iesaistījās jauns dalībnieks – sovjetu aģenti, kas jau iepriekš, protams, bija izrādījuši interesi un izteikuši savas prasības Latvijas kuģu kompensācijas un apdrošināšanas lietās, izdarīdami spiedienu uz “brīvajā pasaulē” nonākušajiem Latvijas Kuģniecības sabiedrības biedriem.⁴⁵⁰ Padomju varas prasību atgaiņāšanā un apkarošanā

⁴⁴² Abi pārējie kuģi – “Ciltvaira” un “Abgara” – piederēja trīs līdzīgās daļās J. Zalcmanim, J. Freimanim un Kārlim Jansonam.

⁴⁴³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 27. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam, Stokholma, 1945.3.IX).

⁴⁴⁴ Respektīvi – Sveštautiešu īpašumu aizgādniecības birojs.

⁴⁴⁵ Šādu nopratināšanu minētā iestāde veica arī ar Latvijas pavalstnieku J. Zalcmani, īpaši interesējoties par viņa darbību 1940./41. gada padomju un vācu okupācijas laika Latvijā (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1928. l., 15. lp. (A. Dinberga ziņojums sūtniecībai Vašingtonā 1948.26.I) un, jādodomā, arī citiem kuģīpašumu atlīdzību pretendentiem.

⁴⁴⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 2655. l., 2.–17. lp. (G. Freimaņa liecība pilsonības pierādīšanā 1948.17.VI).

⁴⁴⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 17. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim, Ņujorka, 1946.8.II).

⁴⁴⁸ Turpat, 31. lp. (A. Dinberga vēstule J. Zalcmanim 1947.27.VIII).

⁴⁴⁹ Turpat, 40. lp. (J. Zalcmaņa vēstule J. Feldmanam, Ņujorka, 1949.5.XI).

⁴⁵⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 27. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam, Stokholma, 1945.3.IX).

pašreizējā palīdzību latviešu kuģīpašniekiem – atlīdzības pretendentiem – sniedza **Latvijas sūtnis A. Bīlmanis**, jau karalaikā panākdams vairākiem Latvijas kuģīpašniekiem piederošo naudas summu – nogrimušo kuģu kompensāciju – aizturēšanu ASV bankās, lai tās nenonāktu alkatīgo padomju struktūru rīcībā,⁴⁵¹ un vēlāk turpinādams šo cīņu arī pēckara gados, sākot ar 1944. gadu, kad kāds padomju varas angažēts organizācijas “*Amtorg*” juridiskais pārstāvis pat izdarījis spiedienu uz latviešu kuģīpašnieku J. Zalcmani, lai tas pilnvarotu viņu kārtot visas kuģīpašumu mantojuma lietas ASV, par šo “palīdzību” prasot divas trešdaļas (!) no visām atgūstamajām summām.⁴⁵² 1949. gadā sekoja “*Amtorg*’a” iesaistīšanās “otrais cēliens”, panākot 1948. gadā piespiesto summu atmaksu un pretendējot uz tām uz kāda 1917. gada (!) likuma pamata,⁴⁵³ tad, 1950. gadā, – mahinācijas ASV tiesu instancēs, to lēmumu novilcināšana utt.⁴⁵⁴ Pat 1948. gadā A. Bīlmaņa panāktā padomju pretenziju uz okupēto valstu pilsoņu īpašumiem formālā neatzīšana⁴⁵⁵ nespēja novērst to, ka tikai 50. gadu vidū bojāgājušās “*Ciltvairas*” un “*Abgaras*” īpašnieki saņēma sev pienākošos atlīdzību. Latvijas Kuģniecības sabiedrības darbiniekus ar J. Zalcmani priekšgalā atbalstīja, gan “pieslēdzot” šīm lietām sūtniecības juriskonsultu advokātu Robertu Lo (*Law*), kas pasaulē izkaisīto mantiniekus pārstāvētu ASV tiesu instancēs, gan izgādājot ieceļošanas dokumentus ASV,⁴⁵⁶ gan palīdzot morāli un informatīvi.⁴⁵⁷ Vienīgais likumiskais šķērslis Latvijas Kuģniecības sabiedrības akcionāru pūliņu sekmēšanā pašā to sākumā izrādījās sūtniecības ierobežotā jurisdikcija – proti, tā nevarēja tiešā veidā pārstāvēt kādā citā valstī (tobrīd konkrēti Zviedrijā) dzīvojošos tautiešus un, pateicoties trimdas valdības neesamībai, gana veiksmīgi iesaistīties šādās akcijās;⁴⁵⁸ turklāt Vašingtonas diplomātus iegrožoja arī ierobežotie līdzekļi, ko varēja atvēlēt diplomātiskajām un konsulārajām aktivitātēm. “.. manā rīcībā nav neviena graša no [Latvijas Republikas] valdības summām, kas ir visas iesaldētas [ASV bankās], izņemot nelielas summas, kas ir sūtniecības rīcībā un nepieciešamas sūtniecības uzturēšanai, un no šīm summām nav iespējams neko pārvest, jo tad būtu jāslēdz sūtniecība,”⁴⁵⁹ nožēloja A. Bīlmanis.

Neraugoties uz jurisdikcijas robežām, Latvijas pārstāvji Vašingtonā sadarbībā ar britu varas iestādēm un advokatūru centās darīt visu arī **Lielbritānijas** kuģu lietās – kas saistījās gan ar britu dienestā bojāgājušajiem Latvijas tvaikoņiem “*Elizabete*”, “*Kaupo*”, “*Katvaldis*”,

⁴⁵¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 5. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim, Stokholma, 1945.8.I).

⁴⁵² Turpat, 5.–6. lp. (tas pats).

⁴⁵³ Turpat, 40.–41. lp. (J. Zalcmaņa vēstule J. Feldmanam, Ņujorka, 1949.5.XI).

⁴⁵⁴ Turpat, 43.–44. lp. (J. Zalcmaņa vēstule J. Feldmanam, Ņujorka, 1950.21.IX).

⁴⁵⁵ Feldmans, J. Latvijai veltīts mūžs. ...

⁴⁵⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 12. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim, Stokholma, 1945.23.V).

⁴⁵⁷ Sk. A. Bīlmaņa saraksti ar J. Zalcmani (LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l.).

⁴⁵⁸ Šajā ziņā izveidojās “apburtais aplis”, jo, tā kā šie īpašumi atradās ASV valsts bankās, ļoti ierobežotas iespējas palīdzēt konkrētajiem kuģīpašniekiem bija arī Latvijas pilnvarotajam Stokholmā (Zviedrijā) V. Salnajam.

⁴⁵⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 9. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1945.17.II).

“Kuldīga“, “Miervaldis“, “Ramava“, “Sports“, “Tālvaldis“ un “Venta“, gan tiem kuģiem, kas nev tieši bijuši britu dienestā, bet par kuru bojāeju īpašniekiem no britu valdības bija tiesības pieprasīt reparācijas. Arī šai aspektā A. Bīlmanim nācās atvairīt sovjetu vēlmes, iesniedzot ASV un Lielbritānijas valdībām vispārēju notu, “norādot, ka krieviem nav tiesības uz mums pienācīgajām reparācijām, un rezervējot mūsu reparāciju prasību”.⁴⁶⁰

Viens no ilgstošākajām un sarežģītākajām Lielbritānijas dienestā nogrimušo Latvijas kuģu lietu vidū bija tvaikoņu “Katvaldis“, “Miervaldis“ un “Tālvaldis“ īpašnieku kopīgi kārtotais kompensācijas jautājums. Visi trīs kuģi bija gājuši bojā britu dienestā, bet dažādos laikos – “Tālvaldis“ jau 1940. gadā, “Katvaldis“ – 1942., bet “Miervaldis“ – tikai 1948. gadā – jau pēc kara; arī to īpašnieki – pa daļai dažādi⁴⁶¹ un tomēr ar dažām kopīgām akciju daļām un vēlmi kooperēties ar saviem līdztgaitniekiem. Vadošo lomu uzņēmās visu trīs tvaikoņu akcionāru mantinieks Vilis Tomsons Monreālā, Kanādā un vairāku kuģu akcionārs Juris Grīnbergs Edinburgā, Lielbritānijā, un arī šajā lietā viena no galvenajām problēmām bija dažādo akcionāru izklieģtība dažādās valstīs un kontinentos, kas tiklab raisīja zināmas peoblēmas ar jurisdikciju un dažādu valstu instanču iespējām palīdzēt, gan iespēju šiem akcionāriem sapulcēties koordinētai rīcībai nepieciešamās sanāksmēs.⁴⁶² Tāpat zināmas problēmas mēģza radīt atsevišķu akciju sākotnējo, starpkaru Latvijas laika, īpašnieku atrašanās aiz “dzelzs priekškara“ – tā, piemēram, V. Tomsona māte, kurai arī piederēja daļa ģimenes uzņēmuma, bija deportēta uz Sibīriju, un radās loģiska problēma – vai iespējams saņemt arī viņas, ne tikai tēva Dāvida Tomsona, daļu.⁴⁶³ Tikai 1955. gadā aktīvi uzsāktās⁴⁶⁴ “Katvalža“ lietas labvēlīgs iznākums “Katvalža“ sekoja 1958. gada septembrī,⁴⁶⁵ un tā paša gada oktobrī īpašnieki kopīgi noguldīja jauniegūtās naudassummas Ņujorkas bankā,⁴⁶⁶ mazliet vēlāk kompensāciju saņēma arī “Miervalža“ akcionāri, bet par “Tālivalža“ kompensāciju ziņu trūkst.

Lielbritānijā nonākušo tvaikoņu mantinieki savai pārstāvībai parasti izveidoja nelielas akciju sabiedrības, nosaucot tās kuģu vārdos – tādas jau karalaikā izveidoja gan minēto trīs kuģu īpašnieku kopas, gan tvaikoņa “Ramava“ akcionāri, kas savu karu pārcietušo kuģi saņēma tikai 1957. gadā.⁴⁶⁷ Protams, bija jāalģo dārgi advokāti un juridiskie konsultanti, tomēr kuģīpašumi,

⁴⁶⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 30. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1947.28.I).

⁴⁶¹ Sk.: Hartmanis, Jānis. [šķirkļis pat tvaikoni “Katvaldis”] // Latviešu jūrnieceības vēsture, 180. lpp.; Hartmanis, Jānis. [šķirkļis par tvaikoni “Miervaldis”] // Turpat, 191. lp.; Kartmanis, Jānis. [šķirkļis par tvaikoni “Tālvaldis”] // Turpat, 203. lpp.

⁴⁶² RVKM LKVN ZA, A. Kārklīņa apceres “Latvijas tirdzniecības flote..” manuskripta II sējums ar pielikumiem, 78. lp. (V. Tomsona vēstule J. Grīnbergam Edinburgā, Monreāla, 1958.17.X).

⁴⁶³ Turpat, 84. lp. (V. Tomsona vēstule A. Kārklīņai Ņujorkā, Monreāla, 1956.31.I).

⁴⁶⁴ Turpat, 44. lp. (tautsaimnieka Jāņa Volāmara vēstule V. Tomsonam, Ņujorka, 1955.23.VI).

⁴⁶⁵ Turpat, 82. lp. (V. Tomsona vēstule J. Grīnbergam 1958.1.X).

⁴⁶⁶ Turpat, 82. (tas pats), 91. lp. (advokāta Eiģena Kerno vēstule V. Tomsonam, Monreāla, 1958.15.X).

⁴⁶⁷ Sk. turpat, 173.–190. lp. (materiāli par a/s “Ramava” darbību).

protams, bija tā vērti. Daudziem latviešu kuģīpašniekiem palīdzīgu roku sniedzis latviešu jurists **Kārlis Kļaviņš** – vairākkārt pieminētā izcilā raksta “Latvijas kuģu likteņi” autors; savā aktīvākajā darbības cēlienā viņš iesaistījies vairākos desmitos ar kuģu īpašumtiesībām saistītās tiesu prāvās. Pirmajos pēckara gados rēderu Kalniņu ģimēni un dažus citus pārstāvēja latviešu advokāts Emīls Mauriņš Flensburgā⁴⁶⁸ un citi mītneszemju juristi, savus tautiešus kuģīpašumu lietās konsultēja sabiedriskais darbinieks un izcilais tautsaimnieks **Jānis Volmārs** Ņujorkā.⁴⁶⁹

No pašu kuģīpašnieku vidus svarīga persona Latvijas kuģīpašnieku centienos atgūt savus īpašumus vai vismaz kompensācijas par tiem bija ievērojamais latviešu uzņēmējs un sabiedriskais darbinieks **Jānis Zalcmanis** (1887 Rīgā–1971 Ņujorkā) – vadošs privātu kuģniecības sabiedrību darbinieks⁴⁷⁰ starpkaru Latvijas laikā, kurš pirmo trimdas gadu aizvadījis Zviedrijā. Visupirms Zalcmanis, protams, aizstāvēja paša pārstāvētās kompānijas – bijušās Latvijas Kuģniecības sabiedrības – biedru un kuģu līdzīpašnieku intereses, būdams viņu galvenais pilnvarnieks,⁴⁷¹ tomēr ātri vien viņa darbalauks kļuva daudz plašāks. “Tā kā visi [latviešu] kuģu īpašnieki un arī ļaudis visās savās lietās pēc atbalsta griežas pie manis kā pie vecākā kuģu īpašnieka, kurš arī Latvijas laikā bija galvenais kuģniecības un tās interešu aizstāvis, būtu vēlams, ka man Jūs, augsti godātais Ministra kunga, piešķirtu kaut kādas, kaut arī minimālas tiesības visas mūsu zemes kuģniecības lietās saziņā ar sūtni V. Salnajs kungu .. Saprotams, ka nekad neizlietotu viņas mūsu zemes interesēm necienīgi, ko, domāju, ar savu ilggadēju sabiedrisko darbu esmu jau pierādījis,”⁴⁷² pie Latvijas sūtņa Vašingtonā A. Bīlmaņa 1945. gada sākumā vērsās J. Zalcmanis. Bīlmaņa atbilde cienījamā kuģniecības darbinieka lūgumam pēc kaut kādām pilnvarām, protams, bija noraidoša, aizbildinoties (un, domājams, pamatoti) ar pašas sūtniecības pilnvaru ierobežojumiem.⁴⁷³

Saduroties ar savā mītneszemē visai ierobežotajām iespējām lietas labā, tā paša 1945. gada 6. novembrī J. Zalcmanis pārcēlās uz dzīvi Ņujorkā, kur sākās viņa aktīvākais darba cēliens. 1951. gadā J. Zalcmanis kļuva par 1947. gadā Eslingenā dibinātās un 1951. gada maijā uz Ņujorku pārceltās⁴⁷⁴ Latvijas Saimniecisko Darbinieku Apvienības (LSDA) priekšsēdētāju, un šis amats Zalcmanim ļāva darboties ar vajadzīgo vērienu. Kā jau uzsvērts, ASV, pateicoties politiskajai nostājai (konsekventi neatzīstot Latvijas inkorporāciju Padomju Savienībā) un

⁴⁶⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 26. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim K. Zariņam 1945.3.IX Stokholmā).

⁴⁶⁹ LKVN ZA, A. Kārklīņa apceres “Latvijas tirdzniecības flote..” manuskripta II sējums ar pielikumiem, 44. lp. (J. Volāmara vēstule V. Tomsonam, Ņujorka, 1955.23.VI).

⁴⁷⁰ No 1925. gada slavenās kuģniecības sabiedrības “P. Dannebergs” vadītājs, 1929. gadā kopā ar J. Freimani un K. Jansonu nodibinājis Latvijas Kuģniecības sabiedrību.

⁴⁷¹ LVVA, 293. f., 21. apr., 1931. l., 14. lp. (kuģīpašnieka A. Bērziņa vēstule A. Bīlmanim, Malme, 1945.23.X).

⁴⁷² Turpat, 8. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim 1945.21.I).

⁴⁷³ Turpat, 9.–10. lp. (A. Bīlmaņa vēstule J. Zalcmanim 1945.17.II).

⁴⁷⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 10. lp. (LSDA 1951.20.IV sanāksmes Ņujorkā protokola noraksts).

superlielvalsts statusam (kura dēļ tās varēja šādu politisko nostāju atļauties), bija vislabvēlīgāk noskaņotas Latvijas kuģu lietās, ciktāl tās attiecās uz atlikušo Latvijas Republikas institūciju un latviešu kuģīpašnieku interesēm “brīvajā pasaulē”. Un Zalcmanis bija pirmais un laikam arī vienīgais, kas ASV nostāju centās izmantot ne tikai atsevišķu kuģīpašnieku, bet visas latviešu kuģīpašnieku sabiedrības interesēs, galvenokārt runājot tieši par karalaika fiziskajiem zaudējumiem, ne tik daudz lielvalstu saimnieciskās ekspluatācijas sekām pēckara gados (Lielbritānijas gadījums), uz kurām attiecās citādas juridiskās konsekvences.

1951. gada 15. septembrī saistībā ar šo problēmu J. Zalcmanis vēstulē uzrunāja Latvijas sūtni Vašingtonā Jūliju Feldmanu, aizrādot uz nepieciešamību ASV iesaistīties Latvijai nodarīto karalaika zaudējumu aplēšanā un atlīdzināšanā un uzsverot, ka svarīgi ir ne tikai pašas “Latvijas valsts kā starptautiskas juridiskas personas” īpašumu, bet arī Latvijas pilsoņu privātie zaudējumi – “kustamā un nekustamā manta, .. tirdzniecības un rūpniecības uzņēmumi u. c.”,⁴⁷⁵ tātad arī kuģi. Neraugoties uz atsevišķiem vairāk vai mazāk veiksmīgiem gadījumiem, vēl aizvien netrūka tādu kuģīpašumu mantinieku, kas nebija izmantojuši iespēju saņemt atlīdzību par zaudējumiem. Un, lai situāciju labotu, 1952. gada 21. martā pēc Zalcmaņa un citu kuģīpašnieku ierosmes LSDA paspārnē tika izveidota – **Kuģniecības sekcija**.⁴⁷⁶ Lai arī šīs struktūras darbs neizvērsās kā cerēts, un tās darbība nebija ilgstoša un produktīva, tā tomēr bija pirmā un vienīgā latviešu kuģīpašnieku aizstāvības un apvienošanas struktūra, kas vismaz mēģināta izveidot trimdā. Pirmajā Kuģniecības sekcijas valdes sastāvā darbojās pats J. Zalcmanis (priekšsēdētājs), tautsaimnieks Dr. Jānis Volmārs (priekšsēdētāja vietnieks), A. Šneiders (sekretārs), P. Rupners un zvērināts advokāts P. Eglītis (locekļi). Sekcijas nolikumā minēti trīs mērķi: 1) apzināt Latvijas kuģu īpašniekus un reģistrēt to tagadējās adreses; 2) iekārtot arhīvu un uzkrāt statistiku par Latvijas tirdzniecības floti; 3) veikt tautsaimnieciskus aplēsumus par nodarītajiem zaudējumiem un gadījumos, kur “rastos iespēja kuģu īpašniekiem ierosināt zaudējumu atlīdzību”, uzmanīt “lai šādi ierosinājumi netiktu palaisti garām neizmantoti”.⁴⁷⁷ Par savu sūtību Kuģniecības sekcijas dibinātāji uzskatīja ne tik daudz līdzdalību atsevišķās kuģu kompensāciju lietās, ar tām saistītajos tiesas procesos un saziņā ar attiecīgo valstu valdības iestādēm, cik kopējās kuģīpašnieku sabiedrības interešu aizstāvību starptautiskos pasākumos, veidojot arī vienotu latviešu kuģīpašnieku kopienas nostāju un veicinot koordinētas rīcības iespējamību izšķirīgos gadījumos: “Kur starptautiskās konferencēs vai karojošām valstīm vedot sarunas par miera līgumiem ies

⁴⁷⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 8. lp. (LSDA priekšsēdētāja J. Zalcmaņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā J. Feldmanam, Bruklina, 1951.15.IX).

⁴⁷⁶ Turpat, 9. lp. (LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma [ikvienam atlīdzības u. c. interesentam] paraugs (1952. g. marts), nosūtīts Latvijas sūtniecībai Vašingtonā).

⁴⁷⁷ Visu trīs mērķu sasniegšanai jeb uzdevumu īstenošanai Kuģniecības sekcija uzsāka datu apkopošanu par atsevišķām rēdējām un to īpašuma – kuģu – likteni.

runa par kopējiem kuģniecības jautājumiem, kopējo zaudējumu noteikumiem un kopējo interešu aizstāvēšanu, kopējai vienotai kuģinieku valodai var būt ļoti svarīga nozīme.”⁴⁷⁸

Jau 1945. gada 18. janvāra vēstulē sūtnim Vašingtonā A. Bīlmanim J. Zalcmanis uzsvēra, ka par viņa paša bojāgājušajiem kuģīpašumiem ASV bankās iesaldētā nauda “dos iespēju domāt Latvijas kuģniecības uzbūvi”,⁴⁷⁹ un arī viņa vadītās LSDA Kuģniecības sekcijas darbības galvenais virzītājspēks un idejiskais izejas punkts bija naivās cerības uz neatkarīgās Latvijas iespējamo atjaunotni, kas varētu notikt kuru katru brīdi un kam tālab jābūt gatavai arī kuģniecības sabiedrībai, kas tādējādi, sadarbojoties ar ASV, varētu veicināt atjaunotās Latvijas kuģniecības nozares atjaunošanu.⁴⁸⁰ Arī darbība pirmāk minēto organizācijas darbības mērķu sasniegšanā tika uztverta kā pagaidu pasākums: “Latvijas apstākļos šos uzdevumus veica F[inansu] m[inistrijas] Jūrniecības departaments, saimnieciskās organizācijas un atsevišķas rēderejas.” Un tikai pagaidām, “kamēr radīsies iespēja šos uzdevumus veikt atbrīvotā Latvijā attiecīgām iestādēm, kuģiniekiem jāņem iniciatīva savās rokās un jāmēģina aizpildīt šis robs doto iespējamību robežās”.⁴⁸¹

2.2.2. Latvijas pavalstnieku kuģi un rēderejas trimdā

“Latvijas kuģu īpašnieku saime cietusi ļoti stipri – jaunas paaudzes nava. Paredzu, ka tiem pāris kuģiniekiem, kas šeit [“brīvajā pasaulē”] esam, būs vēl daudz jāstrādā ..., lai pie mūsu kuģiem, kas Amerikā, un tiem, kas Vācijā atlikušies, Vācijai sabrūkot, tiktu,”⁴⁸² tumšās krāsās latviešu privātkuģniecības ainu pēckara trimdas sākumposmā – 1944. gada beigās – zīmēja jūrniecības sabiedriskais darbinieks un kuģīpašnieks J. Zalcmanis, un nevarētu teikt, ka viņš savā pesimismā būtu alojies. Latviešu jūrniecība trimdā, kas valsts *de facto* neesamības apstākļos, protams, varēja būt tikai privāta, ciktāl tā saistās ar kuģniecības struktūrām un šīs jomas uzņēmējdarbību, nekad nevarēja lepoties ar tādiem apmēriem un darbīgumu, kādu trimdā bija izdevies sasniegt kaimiņiem igauņiem, kuri spēja ne tikai uzturēt atsevišķus kuģīpašumus, bet izveidot un apsaimniekot tik lielu kuģu kopumu, kas uzskatāms par floti, – kā 1963. gadā vēstīja kāda Lielbritānijas telekanāla sagatavots raidījums par igauņu kuģniecību trimdā, tad tikai igauņiem visā emigrantu nāciju saimē esot bijis izdevies izveidot savu tirdzniecības floti emigrācijā, kas uzskatāms par starptautiska mēroga sasniegumu, – tajā tobrīd skaitījies ap 20 kuģu, turklāt desmit gadus iepriekš, kad latviešu kuģīpašnieku saime “brīvajā pasaulē” varēja lepoties vien ar dažiem novecojušiem tvaikoņiem, igauņiem piederošo kuģu skaits bijis vēl

⁴⁷⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 9. lp. (LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs).

⁴⁷⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 5. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim 1945.8.I Stokholmā).

⁴⁸⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 9., 12. lp. (J. Zalcmaņa vēstule sūtnim J. Feldmanam, Ņujorka, 1951.23.V).

⁴⁸¹ Turpat, 9. lp. (LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs 1951. g.).

⁴⁸² LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 3. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim, Stokholma, 1944.19.XI).

daudz lielāks – 50.⁴⁸³ (Iespējams gan, ka šis skaitlis ir nedaudz pārspīlēts, jo kāds raksts 1952. gada preses izdevumā, kas lepojas ar detalizētiem skaitļiem, vēsta par 30 tobrīd “brīvās pasaules” igauņu īpašumā esošiem kuģiem.)⁴⁸⁴

Lai arī kuģīpašumu apsaimniekošanas nozīmē grūti runāt par jūrniecību kā nacionālu tautsaimniecības nozari trimdā, arī latviešiem klaida gados bija savi rēderi jeb aktīvie kuģīpašnieki, lai arī tikai daži: savus karu pārcietušos kuģus no ASV saņēma Graudu ģimene, kā arī vairāku britu dienestā saglabāto kuģu mantinieki – “Spīdolas” mantiniece V. Neimane Lielbritānijā,⁴⁸⁵ “Ramavas” mantinieki ASV un Kanādā,⁴⁸⁶ “Kuldīgas” mantinieks A. Zēbergs un tvaikoņa “Kaupo” mantinieki. Tādiem kuģniecības darbiniekiem kā Latvijas Kuģniecības sabiedrības, “Miervalža”, “Katvalža” un citu kuģu akcionāri jaunu uzņēmējdarbību vismaz teorētiski varēja palīdzēt atsākt iegūtas kompensācijas – prakse gan apliecināja ko citu.

Graudu ģimenes rēdereja

Vienīgā latviešu trimdas rēdereja, kuras darbība uzskatāma par samērā ilgstošu, ir Graudu ģimenes rēdereja “*F. V. Grauds Shipping Company*”, kuras galvenais īpašnieks bija Friča Grauda vecākais dēls Vilnis Grauds. Graudu rēderejas darbības sākums bija ārkārtīgi samezglots, pilns dažādu peripetiju un interešu sadursmju. Jau ieskicētas⁴⁸⁷ sarežģītās V. Grauda un viņa kuģus operējošās aģentūras attiecības ar Latvijas pārstāvniecībām 1941.–1942. gadā, ne mazāk sarežģītas tās rādījās arī turpmākajos četros gados līdz mantojuma lietu sakārtošanai un rēderejas atjaunošanai 1946. gadā.

Jau 1940. gadā, vēl pirms Latvijas valsts okupācijas, kuģīpašumu magnāts Fricis Grauds, iespējams, apzinādamies tālākos notikumus, centās parūpēties gan par saviem kuģiem, kas atradās ASV un kurus jau pirms kara operēja T. Ekerta aģentūra, gan savu galveno iecerēto mantinieku – vecāko, 1923. gadā dzimušo dēlu Vilni. Vispārējā pārraudzība pār kuģīpašumiem tika uzticēta aģentūrai,⁴⁸⁸ bet, zūdot sakariem ar Latviju un tajā palikšo māti Elzu, Ekerta firmas līdzīpašnieci Gerdu Ekerti jaunais Grauds izvēlējās par savu tiešo aizbildni līdz pilngadības sasniegšanai 1943. gadā,⁴⁸⁹ kad visi īpašumi atkal sāka atgriezties tiešā un neierobežotā Graudu ģimenes pārstāvju rīcībā.

⁴⁸³ Z. Igaunu kuģniecība emigrācijā. *Latvija Amerikā*, 1963, Nr. 20, 9. marts, 8. lpp.

⁴⁸⁴ 30 igauņu preču kuģi brauc brīvajās jūrās. *Laiks*, 1952, Nr. 10, 2. februāris, 6. lpp.

⁴⁸⁵ Cekuls, A. [šķirklis par tvaikoni “Spīdola”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 202. lpp.

⁴⁸⁶ RVKM LKVN ZA, A. Kārkliņa apceres “Latvijas tirdzniecības flote..” manuskripta II sējums ar pielikumiem, 177. lp. (fragments no A. Kārkliņa rakstītā par tvaikoni “Ramava”).

⁴⁸⁷ Sk. 2.1.1. nodaļā “ASV valsts nostāja un Latvijas kuģu saglabāšana”.

⁴⁸⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 41. lp. (F. Grauda vēstule T. Ekerta aģentūrai 1940.29.VI, noraksts).

⁴⁸⁹ Nav īsti skaidrs, kādās likuma normās balstīts šis pilngadības sasniegšanas vecums – 20 gadi. Latvijas likums tolaik runāja par 21 gada vecumu, tādēļ visticamāk, ka izejas punkts šai gadījumā ir ASV, konkrētāk Ņujorkas štata, likumu normas.

Jau no pusaudža gadiem F. Grauds savu dēlu audzināja kā nākamo kuģīpašnieku, ievadīdams viņu kuģniecības praksē. 1939. gada rudenī, šķiet, tūlīt pēc sešklasīgās pamatskolas beigšanas Rīgā, sešpadsmitgadīgo Vilni tēvs kā jaunāko matrozi piemunsturēja uz sava tvaikoņa “Everasma”, tiešo atbildību par dēlu uzticot diviem šā kuģa virsniekiem – kapteinim M. Pērkonam un I stūrmanim S. Bolam. Vēstulē kapteinim 1939. gada 21. oktobrī F. Grauds sniedz virkni norāžu, kā viņa dēls un mantinieks audzināms un uzturams. Šie noteikumi Vilnim nekādu īpašu statusu kuģa sadzīvē neparedzēja, gluži otrādi – tikai visstingrāko disciplīnu. Raugieties, lai Vilnis “uz kuģa kārtīgi uzvedas un izpildītu Jūsu un stūrmaņu pavēles”, pavēlēja F. Grauds. “Viņam ir jaunākā matroža alga; tāpat viņam vajaga būt uz deka no rītiem arī tai pašā laikā, kad nāk citi kuģa ļaudis; tāpat viņam arī jāizpilda matroža darbi kā jūrā, tā ostā. Laikā vajaga būt pie galda, un, ja nav pie galda, tad par ēdienu laika nokavēšanu viņam pēc tam vairs ēdienu uz galda nepasniegt. Tāpat arī skatīties, lai viņš kārtīgi uzvedas [..]. Malā bez prasīšanas un atļaujas viņam nav tiesības iet. [..] Viņam ir jāmacās visi jūras un kuģa darbi, stūrēt un kompasu pazīt, un arī jāiet uz jūras pirmai stūrmaņa sardzei līdz. [..].” Īpaši stingri F. Grauds piekodināja dēlu vajadzības gadījumā sodīt gan ar attiecīgu ierakstu algas grāmatiņā, gan tūlītēju ziņojumu tēvam par “palaidnībām un kārtīgu neuzvešanos”.⁴⁹⁰

Vienlaikus F. Grauds, veikli reaģējot uz tikko notikušo Latvijas okupāciju, darīja visu, lai nodrošinātu veiksmīgu dēla nākotni Amerikā: 1940. gada 29. jūnija norādījumos par kuģu operēšanu un rūpēm par dēlu F. Grauds lūdza Ekerta aģentūrai nodrošināt Vilnim politiskā bēgļa statusu ASV,⁴⁹¹ rakstīja vēstules Ņujorkas bankai “*Irving Trust Company*”, kurā glabājās lielākā daļa Grauda naudas un zelta,⁴⁹² lūgdams līdz Viļņa divdesmitajai dzimšanas dienai – 1943. gada 1. februārim – izsniegt viņam noteiktu summu gadā, pēc tam sniedzot pilnu pieeju visiem noguldījumiem.⁴⁹³

Vēl nerasniedzis pilngadību pēc Latvijas likumiem, jau 18 gadu vecumā Vilnis Grauds vismaz daļēji nokārtoja arī formalitātes ASV pavalstniecības iegūšanai, kļūstot par šīs valsts piederīgo.⁴⁹⁴ 1943. gadā V. Grauds uzsāka savu īpašumu pārņemšanu un rēderejas atjaunošanas (faktiski jaundibināšanas) priekšdarbus. Balstoties uz dokumentu, kas ieceļ Vilni par Grauda īpašumu galveno mantinieku un pilnvarnieku, viņš nevilcinoties pieprasīja Ņujorkas tiesai, kuras aizsardzībā kopš 1942. gada “iesaldēti” atradās F. Grauda īpašumi, atļauju faktiski pārņemt šos

⁴⁹⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 44. lp. (F. Grauda vēstule kapteinim M. Pērkonam ar norādījumiem par tvaikoņa “Everasma” vadību 1939.21.X).

⁴⁹¹ Turpat, 41. lp. (F. Grauda vēstule T. Ekerta aģentūrai 1940.29.VI, noraksts).

⁴⁹² Ziņas par zeltu bija nonākušas Latvijas sūtņa A. Bīlmaņa rīcībā. Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

⁴⁹³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 43. lp. (F. Grauda vēstule bankai “*Irving Trust Company*” Ņujorkā 1940.26.VI).

⁴⁹⁴ Turpat, 34. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā argumenti par labu Grauda mantojuma sadalīšanai (petīcija), 1942.19.V).

īpašumus.⁴⁹⁵ Tā paša 1943. gada 28. maijā, jau divus gadus pirms kara beigām, ASV Kara kuģniecības pārvalde (*War Shipping Administration*), atsaukdams uz pārņemšanu pamatojošā 1941. gada 6. jūnija likuma noteikumiem, nodeva īpašnieku rīcībā divus karadarbību pārcietušos tvaikoņus “Everagra” un “Ķegums”.⁴⁹⁶

Reālas uzņēmējdarbības atsākšanu ar atgūtajiem tvaikoņiem jau 1943. gadā kavēja vairāki faktori. Pirmkārt, V. Grauds tika iesaukts obligātajā karadienestā ASV karaflotē, kuru pabeidza tikai 1946. gadā (līdz tam atgūtos kuģus atstādams T. Ekerta aģentūras gādīgajās rokās),⁴⁹⁷ un, otrkārt, tā kā 1942. gada “iesaldēšanas” lēmums par kuģu pārņemšanu Ņujorkas aizgādņības tiesā vienīgi noraidīja padomju iestāžu prasības, bet konkrēti nenoteica tālāku īpašumu likteni, tad īsā laikā Grauda īpašumiem uzradās ne viens vien interesents uz aizgādņības pretendents “no malas”. Savas pretenzijas izvirzīja gan padomju kuģniecības struktūras, gan jau pieminētā ASV valdības paspārnē esošā struktūra “*Alien Property Custodian*”⁴⁹⁸, kas karalaikā nodarbojās ar politiski šaubīgo ārvalstnieku īpašumu pārņemšanu, turklāt jau kārtējo reizi Grauda kuģu lietās iesaistījās arī Latvijas diplomātiskie pārstāvji. Jau 1941. gada rudenī, kad acīmredzot Vilnis Grauds pirmoreiz izteica Ņujorkas tiesnesim savu vēlmi līdz ar pilngadību pārņemt sev novēlētos kuģus, Latvijas diplomāti, vadoties pēc Latvijas Republikas civillikuma noteikumiem par to, ka šādos gadījumos tomēr nav iespējams izslēgt arī pārējo mantinieku tiesības uz t. s. neatņemamo daļu,⁴⁹⁹ uzņēmās pārējo F. Grauda ģimenes locekļu – atraitnes Elzas un divu jaunāko bērnu – kā promesošu⁵⁰⁰ Latvijas pavalstnieku interešu aizstāvību,⁵⁰¹ ko pieļāva jau minētais ASV un Latvijas 1928. gada nolīguma⁵⁰² 21. punkts. Paši sūtniecības aizstāvamie – pārējie Graudu ģimenes locekļi, potenciālie mantinieki – šai lietā aktīvi iesaistījās 1945. gada sākumā. 1944. gada rudenī Stokholmā satikās no Latvijas kopā ar meitu Rozāliju bēgļu gaitās izbēgusi F. Grauda atraitne Elza Grauda un viņas jaunākais dēls Gunārs Grauds, kurš 1944. gadā ticis iesaukts nacistiskās Vācijas darba dienestā un izceļojies pa Vāciju, Dāniju, Poliju, un visbeidzot, dabūjis zināt, ka māte un māsa nonākušas Stokholmā, ar kādu kuģi tur nonācis pats.⁵⁰³

⁴⁹⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 5. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

⁴⁹⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 81. lp. (ASV Kara kuģniecības pārvaldes paziņojums par tvaikoņa “Everagra” nodošanu 1943.28.V), 82. lp. (tas pats pat tvaikoni “Ķegums”).

⁴⁹⁷ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 133. lp. (A. Kārkliņa apceres fragments par tvaikoni “Everagra” 1978.25.V).

⁴⁹⁸ Respektīvi – Sveštautiešu īpašumu aizgādniecības birojs.

⁴⁹⁹ Sk.: Civillikums. Septītā nodaļa: Līdzmantinieku savstarpējās attiecības un mantojuma dalīšana. *Valdības Vēstnesis*, 1937, Nr. 43, 23. februāris, 1. lp.

⁵⁰⁰ Tobrīd viņu atrašanās vieta sūtniecībai nebija zināma, un faktiski tā līdz 1944. gadam vēl bija okupētā Latvija.

⁵⁰¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 20.–21. lp. (A. Bīlmaņa formulēti argumenti Grauda mantojuma dalīšanas lietā Ņujorkas tiesā (*Sorrogate's Court*) 1942., gada jūlijā (uzmetums)).

⁵⁰² *Treaty between the United States and Latvia, of friendship, Commerce and Consular rights*. Teksts pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=42697> [aplūkots 2017.2.I].

⁵⁰³ Gunāra Grauda (dz. 1926) atmiņas, pierakstītas 1990.12.X // RVKM LKVN personas karfīte “Gunārs Grauds”, sastādīta 1990. g.

Zviedrijā nonākusī ģimenes daļa, dzenot pēdas Vilnim un ģimenes īpašumiem, drīz vien dabūja zināt, ka tas viss meklējams ASV un ka īpašumi “kļuvuši par civiltiesiska strīda priekšmetu”. Uzzinājusi arī to, ka uz Grauda īpašumiem pretendentu netrūkst un ka viņas un divu jaunāko bērnu intereses patlaban aizstāv sūtniecība Vašingtonā, 1944. gada 21. decembrī Elza Grauda rakstīja sūtnim A. Bīlmanim, lūgdama komentēt šīs ziņas un izgādāt viņai un bērniem ieceļošanas vīzu ASV; droši vien aizdomās par sovjetu centieniem sagrābt ģimenes īpašumus, visvairāk E. Graudu uztrauca ziņas par kaut kādas “ārzemju sabiedrības” pretenzijām, kurai neesot zināma (respektīvi – viņai zināma) nacionālā piederība.⁵⁰⁴ Šķiet, A. Bīlmanis bija patiesi gandarīts par šādas ziņas saņemšanu un nekavējoties paziņoja par pazudušo mantinieku uzrašanos Ņujorkas tiesnesim, kurš līdz E. Graudas iebraukšanai ASV lietas tālāko virzību nobloķēja.⁵⁰⁵ Tā kā vīzas izgādāšana bija visai ilgstošs pasākums, tad nepilnu gadu Zviedrijā palikušajiem ģimenes locekļiem nācās pavadīt visai saspringtā emocionālajā stāvoklī un samierināties ar pavisam skopu informāciju par Amerikā notiekošo. 1945. gada 27. jūnija vēstulē sūtnim A. Bīlmanim E. Grauda neslēpa savu neizpratni gan par T. Ekerta aģentūras, gan pašas dēla Viļņa savādo izturēšanos: “No sava dēla Viļņa esmu saņēmusi tikai vienu vēstuli, izrakstītu 15. janvārī, bet no dēla advokāta vienīgi dažas telegrammas. Un Gerdas Eckerts kundzes nedaudzās vēstules ir rakstītas tik piesardzīgi un izvairīgi runāt par lietu, ka arī tās nevar ņemt nopietni. Vienīgā izeja – nokļūt pašai Amerikā un visas šīs dīvainības un to atrisinājumu noskaidrot uz vietas.”⁵⁰⁶ Šāda iespēja E. Graudai radās tikai 1945. gada oktobrī, un “apsolītajā zemē” sastaptais viņu nemaz neiepriecināja; viņas iespaids par lietas apstākļiem bija ASV varas iestādēm un tiesu sistēmai ārkārtīgi neglaimojošs: “viss tas ir tik mākslīgi, tik rafinēti izvēits viens caur otru sarežģītajās advokātu “stratēģijās”, ka pilnā vārda nozīmē manam dēlam [Vilnim] ir liegta jebkura pieeja pie līdzekļiem”.⁵⁰⁷ Arī oficiālā paziņojumā ASV tiesu instancēm E. Grauda paziņoja, cik negatīvs jau prombūtnes laikā bijis viņas iespaids par to, kā ASV notiek viņas nelaiķa vīra atstāto īpašumu aizsardzība un pārvaldība.⁵⁰⁸ Līdz ar E. Graudas izceļošanu uz ASV viņas abi bērni tika nosūtīti uz Londonu, kuras bankās glabājās daļa Graudu ģimenes naudas, 1947. gadā arī izceļodami uz ASV, kur pievienojās pārējiem ģimenes locekļiem.⁵⁰⁹

1946. gada sākumā⁵¹⁰ no karadienesta atgriežoties Vilnim, visi Graudu īpašumi tomēr nonāca likumīgo mantinieku rokās, galveno daļu saņemot Vilnim, kura vienpersoniskā rīcībā

⁵⁰⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 1.–2. lp. (E. Graudas vēstule A. Bīlmanim, Stokholma, 1944.21.XII).

⁵⁰⁵ Turpat, 4. lp. (A. Bīlmaņa vēstule E. Graudai 1945.16.II).

⁵⁰⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 10. lp. (E. Graudas vēstule A. Bīlmanim, Stokholma, 1945.27.VI).

⁵⁰⁷ Turpat, 11. lp. (E. Graudas vēstule A. Bīlmanim, Ņujorka, 1945.15.X).

⁵⁰⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1925. l., 13. lp. (E. Graudas oficiāla vēstule Latvijas sūtniecības Vašingtonā juriskonsultam Robertam Lo (Robert Law) 1945.23.VIII).

⁵⁰⁹ Gunāra Grauda atmiņas, pierakstītas 1990.12.X // RVKM LKVN personas kartīte “Gunārs Grauds”.

⁵¹⁰ RVKM LKVN ZA, Ja 2, 133. lp. (A. Kārkliņa apceres fragments par tvaikoni “Everagra” 1978.25.V).

1946. gada 15. februārī Ņujorkas tiesnesis nodeva lielāko no abiem sākumā atgūtajiem tvaikoņiem – “Ķegums”.⁵¹¹ Drīz pēc tam Ņujorkā darbību uzsāka atjaunotā Graudu ģimenes rēdereja “*F. V. Grauds Shipping Company*” Viļņa vadībā, ar savu daļu piedaloties arī brālim Gunāram.⁵¹² Sākumā uzņēmums, kas galvenokārt veica kravu pārvadājumus Dienvidamerikā, operēja divus kuģus – “Ķegumu” un “Everagru”,⁵¹³ bet 1948. gadā ASV valdība ģimenei atdeva arī trešo saglabājušos tvaikoni – “Evertons”, kas, pateicoties nonākšanai ASV tikai 1943. gadā, līdz tam Grauda kuģu lietās nebija iesaistīts, un to operēja vienīgi ASV valdība. Tāpat Graudu ģimenei izdevās iegūt daļējas kompensācijas par ASV dienestā nogremdētajiem trim tvaikoņiem, kā arī, iespējams, par britu dienestā bojāgājušo kuģi “Everoja”. 50. gadu sākumā kā savas kompānijas apakšuzņēmumu Graudi izveidoja arī nelielu kuģniecības aģentūru “*Everst Shipping Company*”, kas operēja citu kuģīpašnieku rīcībā esošus kuģus, bet 1958. gada sākumā vēl mazliet paplašināja savu līdzšinējo darbību, nomainot nosaukumu (jaunais nosaukums – “*Grauds Shipping*”) un atrašanās vietu, no Ņujorkas pārceļoties uz Floridu.⁵¹⁴

Gan “Everagru”, gan “Evertonu” Graudi pārlika zem tā sauktajiem “lētajiem karogiem”⁵¹⁵ (Panamas un Hondurasas karoga), “Ķegumam” tomēr atstājot sarkanbaltsarkano karogu un Latviju kā piederības valsti. Atgriezies Graudu īpašumā, šis savulaik pats lielākais Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģis veica pārvadājumus starp Ņujorku un Ņūfaundlendu (vēlāk starp ASV un Franciju) un Latvijas/latviešu jūrniecības vēsturē ir ievērojams ar to, ka bija vienīgais pēckara “brīvajā pasaulē”, kas vismaz nomināli, ja ne faktiski tika uzskatīts par Rīgas ostai piederīgu,⁵¹⁶ kā arī vienīgais visā pasaulē, kas tobrīd vēl peldēja ar Latvijas Republikas karogu. Sarkanbaltsarkanais karogs kuģa mastā neapšaubāmi nozīmēja to, ka tvaikonis bija pakļauts spēkā esošajiem Latvijas likumiem un likumīgajām pārstāvniecībām. Vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1946. gada 12. aprīlī V. Grauds sola un apņemas arī turpmāk kuģim saglabāt Latvijas karogu un pakļaut kuģi visiem Latvijas Republikas likumiem, kā arī diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību autoritātei.⁵¹⁷ Pirmkārt, kā jau pieminēts, atbilstoši Latvijas likumiem konsulārajām un trimdā arī diplomātiskajām pārstāvniecībām bija tiesības gan apstiprināt kuģa kapteiņu, gan pārējo apkalpes locekļu dienesta līgumus (munsturruļļus), savu

⁵¹¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1922. l., 91. lp. (tiesneša Džeimsa Delahentija lēmums par tvaikoņa “Ķegums” nodošanu Viļņa Grauda faktiskā rīcībā 1946.15.II).

⁵¹² Domājams, ka Elza un Rozālija nebija līdzīpašnieces, savu daļu mantojuma vai nu izņemot naudā, vai norakstot abiem brāļiem.

⁵¹³ -Is. No 17 vēl palikuši 2. *Tēvzeme*, 1947, Nr. 39, 14. maijs, 3. lpp.

⁵¹⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1927. l., 19. lp. (V. Grauda paziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par uzņēmuma vietas maiņu 1958.1.II).

⁵¹⁵ Šajās valstīs kuģīpašniekus vilināja galvenokārt zemākas ostas nodevu likmes.

⁵¹⁶ Viens vienīgs kuģis ar Latvijas karogu. *Latvju Ziņas*, 1948, Nr. 54, 17. jūlijs. 3. lpp.; Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnieki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. *Latvija*, 1948, Nr. 20, 12. marts, 3. lpp.

⁵¹⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1927. l., 5. lp. (V. Grauda vēstule A. Bīlmanim 1946.12.IV).

pilnvaru robežās izsniedzot un pagarinot jūrnieku personas dokumentus⁵¹⁸ un iekasējot konsulārās nodevas un iekasējot konsulārās nodevas par šiem pakalpojumiem.⁵¹⁹ Jau karalaikā, kuģim vēl esot ASV kara iestāžu rīcībā, Latvijas sūtniecības Vašingtonā pārstāvji gādāja, lai kuģa apkalpē viss noritētu likumiski korekti. Tā, piemēram, sūtniecības padomnieks A. Dinbergs pirms kārtējās kuģa apkalpes apstiprināšanas 1943. gada 3. decembrī bija sevišķi noraizējies par kāda kuģa virsnieka – otrā mehāniķa – amatā ieceļama jūrnieka kvalifikāciju, kas balstījās sen anulētā pagaidu diplomā, kuru gan, pēc pašu kuģa ļaužu un aģentfirmas teiktā, tuvākajās dienās bija paredzēts aizstāt ar Panamas konsulāta Ņujorkā izdotu diplomu ar stabilu likumisko spēku. Padomnieks Dinbergs pret lietu izturējās ļoti atbildīgi, vairākkārt apmeklējams kuģi cerībā ieraudzīt šo jauno, Panamas konsulāta izdotu, dokumentu (beigās gaidītais papīrs gan tā arī neuzradās, un iecerētais kadrs palika bez kārotā amata un kuģa virsnieka statusa).⁵²⁰ 1946. gada vasarā, kad “Ķegumu” faktiski atsāka operēt V. Grauds, sūtniecībai nācās iejaukties arī, piemēram, jaunā rēdera konfliktā ar jau cienījamus gados (71 gads)⁵²¹ esošo kapteini Alfrēdu Kiršfeldu, kuram Grauds pēkšņi uzteica kapteiņa vietu, turklāt, kā uzskatīja un sūtnim A. Bīlmanim sūdzējās pats kapteinis, tas noticis ārkārtīgi netaktiskā veidā.⁵²² Lai arī morālā ziņā Latvijas sūtniecība Vašingtonā atzina Grauda rīcības nekorektumu, tomēr faktiski varēja tikai piekrist rēdera zemtekstam,⁵²³ ka laiks kuģa vadību nodot gados jaunākās rokās.⁵²⁴

Jūrnieku nacionālās piederības ziņā “Ķeguma” apkalpe⁵²⁵ gan karalaikā, gan pēc kara bija tikai daļēji latviska. 1946. gada novembrī latvieši sastādīja mazliet vairāk nekā trešdaļu – 37% (14 no 38) – no tās; tiesa, visa virsniecība aizvien palika latviska: kuģa priekšgalā bija kapteinis S. Bols, stūrmaņi Kārlis Ūdriņš, Fricis Puķe un Alfrēds Mīksons, radio telegrāfists Ansis Kerns, kuģu mehāniķi Fricis Rūsis, Jānis Norītis un Grigorijš Kotovs (arī LR pilsonis). Otra lielākā nacionālā grupa kuģa apkalpē bija somi (29%; tāpat gandrīz baltieši)⁵²⁶, viņiem sekoja briti (16%), divi hondurāņi un pa vienam norvēģim, zviedram, vācietim, amerikānim un gvatemalietim.⁵²⁷ Visai līdzīgs nacionālais sastāvs “Ķeguma” komandā bija vērojams gan divus

⁵¹⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1928. l., 9. lp. (A. Dinberga ziņojums Bīlmanim (par kuģa apkalpes apmeklējumu) 1946.25.V), 11. lp. (A. Dinberga ziņojums Bīlmanim (par kuģa apkalpes apmeklējumu) 1946.29.XI).

⁵¹⁹ Turpat, 14. lp. (A. Dinberga ziņojums A. Bīlmanim (par jaunā kapteiņa J. Matisona apstiprināšanu) 1947.18.XII).

⁵²⁰ Turpat, 1.–2. lp. (A. Dinberga ziņojums Bīlmanim 1943.7.XII).

⁵²¹ Pope, Arvis. [šķirkļis par kapteini A. Kiršfeldu] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 79. lpp.

⁵²² LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 15. lp. (A. Kiršfelda vēstule A. Bīlmanim 1946.17.VII); 1927. l., 17. lp. (A. Kiršfelda vēstule A. Bīlmanim 1946.31.VII).

⁵²³ Sk.: turpat (LVVA, 293. f., 1. apr., 1927. l.), 1. lp. (V. Grauda vēstule A. Bīlmanim 1946.5.IV).

⁵²⁴ Tiesa, “Evertona” kapteinis J. Matisons šo kuģi vadīja līdz 80 gadu vecumam (sk.: Latviešu jūrnieki svešumā).

⁵²⁵ Apkalpes sastāvu sk. arī 3.1.2.-2. diagrammā 2. pielikumā.

⁵²⁶ Jāpiezīmē, ka kuģu apkalpē pēc kara nozīmīga vieta bija nozīmīga vieta somiem bija arī uz igauņu kuģiem (sk.: Z. Igaņu kuģniecība emigrācijā).

⁵²⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1927. l., 12. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga apstiprināts kuģa darbinieku saraksts, apstiprināts 1946.27.XI).

gadus iepriekš – 1944. gada sākumā (vienīgi tad britu bija mazliet mazāk iepretim portugāļiem),⁵²⁸ gan kuģa bojāejas gada – 1948. gada – maijā.⁵²⁹

Grūti gan pateikt, kas mudināja Graudu atšķirtībā no abiem pārējiem atgūtajiem kuģiem saglabāt “Ķegumu” zem Latvijas karoga, nenoliedzami pakļaujot sevi saistībām, kas dažbrīd varēja saistīties ar zināmiem saimnieciskajiem apgrūtinājumiem. Jādomā, ka gadījumā, ja uzņēmēja redzeslaukā uzpeldētu kāds izteikti izdevīgs darījums, vajadzības gadījumā sarkanbaltsarkanais karogs no kuģa masta tiktu novilkts ātri vien. Tomēr šāds brīdis pienākt nepaspēja: “Ķeguma” mūžs aprāvās jau 1948. gada 8. decembrī, kad ceļā no ASV uz Franciju biezā miglā agri no rīta trīs jūras jūdzes no krasta Biskajas līcī pie ieejas Žirondas upē pārlūza tā korpuss, kuģim iegrimstot smiltīs. Tvaikonis tika atzīts par bojāgājušu, bet apkalpe izglābās.⁵³⁰

“Everagra” Grauda rēdereju atstāja 1952., bet “Evertons” – 1954. gadā; tikai šie kuģi nevis aizgāja bojā, bet tika pārdoti: “Everagra” nonāca kāda Honkongas rēdera īpašumā, tika pārdēvēta par “Sanantonio” (ar Panamas karogu) un aizgāja bojā 1957. gadā,⁵³¹ savukārt “Evertons” tika pārdots jau sagriešanai lūžņos Trūnā, Lielbritānijā.⁵³² No tēva mantoto⁵³³ kuģu vietā Vilnis Grauds 1954. un 1961. gadā iegādājās divus samērā jaunus t. s. *Liberty* tipa tvaikoņus, nodēvēdams tos savu bērnu vārdā – par “Chris” un “Dana”. No tvaikoņa “Chris” Vilnim piederēja $\frac{2}{3}$, Gunāram – atlikusī trešdaļa, bet, kad Vilnis iegādājās otro no abiem kuģiem, Gunārs rēdera nodarbošanos atstāja, uzsākot viesnīcnieka karjeru Dienvidspānijā.⁵³⁴ Vilnis rēdera darbību turpināja līdz 60. gadu vidum–otrajai pusei (precīzs gadskaitlis nav noskaidrots).

Vismaz rēderejas darbības sākumposmā, 1946.–1948. gadā, Vilnis Grauds izrādīja arī zināmas rūpes par tautiešu nodarbinātību, vai nu paša, vai savu kapteiņu ierosmes vadīts, savu iespēju robežās piedāvādams vai intereses gadījumā nodrošinādams latviešu jūrniekiem darbavietas uz savas firmas kuģiem. Tādas sarunas Grauda uzņēmuma pārstāvjiem bijušas ar Dānijā palikušo latviešu kapteini Kārli Vētru 1947. gadā,⁵³⁵ zviedru motorkuģa “Svea” kapteini Pēteri Līci, kurš 1947. gada decembrī no V. Grauda saņēmis laipnu darbavietas piedāvājumu⁵³⁶ (galu galā tas gan nav ticis pieņemts, vai arī pieņemts īslaicīgi)⁵³⁷ un, iespējams, vēl kādu jūrnieku. Vismaz līdz 50. gadu vidum–otrajai pusei V. Grauds labprāt sadarbojās ar dažiem sev

⁵²⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 6. lp. (tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, sastādīts 1944.14.III).

⁵²⁹ Turpat, 17. lp. (tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, sastādīts 1948.21.V).

⁵³⁰ Bordo tuvumā nogrimis “Ķegums”. *Latviešu Ziņas*, 1949, Nr. 2, 5. janvāris, 1. lpp.

⁵³¹ Bernsone, Ilze, Miklāvs, Aigars. [šķirklis par tvaikoni “Everagra”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 164. lpp.

⁵³² Bernsone, Ilze. [šķirklis par tvaikoni “Evertons”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 170. lpp.

⁵³³ “Evertons” pēc atgūšanas, šķiet, vispirms tika nodots F. Grauda atraitnei Elzai (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1933. l., 5. lp. (jurista Kārļa Kļaviņa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1948.6.VI Pinnebergā (Vācija)).

⁵³⁴ Gunāra Grauda atmiņas, pierakstītas 1990.12.X // RVKM LKVN personas kartīte “Gunārs Grauds”.

⁵³⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 21. lp. (K. Vētras vēstule A. Bīlmanim 1947.12.IX).

⁵³⁶ Turpat, 23. lp. (P. Līča vēstule A. Bīlmanim 1947.29.XII).

⁵³⁷ Pope, A. [šķirklis par tālraucēju stūrmani un kapteini Pēteri Līci]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 91. lp.

uzticamajiem latviešu jūrniekiem, kā, piemēram, kapteiņiem Kārli Kirmušku⁵³⁸ vai Sergeju Bolu, kuram V. Grauds arī pēc viņa sākotnēji vadīto bijušo Latvijas tirdzniecības flotes kuģu pārdošanas vai bojāejas⁵³⁹ un dažu gadu sadarbības pārtraukuma⁵⁴⁰ 1954. gadā vai 1955. gada sākumā uzticēja viena no ASV laikā jauniegūtajiem kuģiem – tvaikoņa “Chris” – vadību, turklāt dodot uz šā kuģa darbu vēl vairākiem latviešu jūrniekiem.⁵⁴¹ Tomēr, neskaitot šos atsevišķos gadījumus (arī tajos – S. Bola gadījumā noteikti –, visticamāk, samanāms nevis kaut kāds patriotisms, bet gan tiekšanās pēc uzticamiem un zināmiem cilvēkiem), savas nācijas intereses Graudi rīkojās, ciktāl tas netraucēja uzņēmējdarbībai, vajadzības gadījumā ekonomiskās intereses izvirzot priekšplānā un upurējot tām savu tautiešu atbalstīšanu, kas zināmās situācijās varēja kavēt finansiālā labuma gūšanu.

Īpaši skaļi trimdas sabiedrībā izskanēja kāds atgadījums 1949. gadā, kad V. Grauds piemānījis Flensburgas jūrskolas administrāciju un jaunos latviešu jūrniekus, sākotnēji pats piedāvādams no latviešu jūrniekiem, tai skaitā jūrskolas absolventiem, sastādīt visu atjaunotā un ekspluatācijā drīz nododamā tvaikoņa “Evertons” 37 cilvēku lielo komandu. “Vecie jūras braucēji jau bija sasainojuši savus jūrnieku maisus, lai pēc 5 trimdā pavadītiem gadiem atkal kāptu uz kuģa klāja un iekļautos savā darbā, bet jaunie ar nepacietību gaidīja brīdi, kas tik labvēlīgi pašķīris viņiem ceļu pēc skolas beigšanas tūdaļ stāties praktiskajā darbā,”⁵⁴² situāciju tēlaini atstāsta preses žurnālists. Tomēr, spītējot jūrnieku cerībām, 14. jūnijā – mēnesi pēc laipnā piedāvājuma izteikšanas – Flensburgas jūrniecības saimi sasniedza ziņa, ka jau pirms četrām dienām “Evertons” devies jūrā ar pilnībā sakomplektētu vācu apkalpi, kurā “ar lielām pūlēm” atradusies vieta tikai vienam latvietim. Tas, kas jūrskolas un latviešu jūrnieku saimi pārsteidzis visvairāk, ir V. Grauda ārkārtīgais cinisms un nevēriba pret saviem tautiešiem – cienjamais rēderis ne tikai vairākkārt atteicies sarunāties latviski, bet uz vairākiem praktiskas dabas problēmjaudājumiem (piemēram, par jūrnieku ģimeņu izmitināšanu), atcirtis: “*I don't care!*”⁵⁴³. Vēlāk izrādījās, ka V. Grauds nav vēlējies apgrūtināt sevi ar noteikumiem, ko par DP nomietnieku pieņemšanu darbā paredzēja starptautiskās bēgļu aprūpes struktūras, turklāt vācieši bijuši ar mieru strādāt par mazākām algām nekā latviešu jūrnieki...⁵⁴⁴

⁵³⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 123. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Kurakao, 1955.23.II).

⁵³⁹ “Everagra” pārdots Honkongai 1950. gadā, ”Ķegums” gāja bojā 1948. gada decembrī un “Evertons” pārdots Lielbritānijai 1954. gadā.

⁵⁴⁰ Kā pēdējo no Friča Grauda kuģiem – tvaikoni “Evertons” – S. Bols vadīja līdz 1949. gadam.

⁵⁴¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 123. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1955.23.II).

⁵⁴² V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. *Latvija*, 1949, Nr. 118, 17. decembris, 2. lpp.

⁵⁴³ ‘Mai tas nesatrauc’/’Man tas nerūp’ – angļu val.

⁵⁴⁴ Tuvāk sk. 3.1.2. nodaļā “Jūrnieku tālākās gaitas”.

Graudu ģimenes rēderu paaudzes visai merkantilo domāšanas veidu un dažbrīd no ideālistiskas morāles viedokļa pagrūti attaisnojamo rīcību, kā arī vecākā dēla, iespējams, visai sarežģītās attiecības ar māti nekavējās izsmiet un, šķiet, mazliet piemelojot,⁵⁴⁵ teju demonizēt padomju puses propagandas saindētie publicisti, kuru asajā sarkasmā un skumjajā ironijā, jādodomā, tomēr bija daļa taisnības. Savā “Banānu grāmatā” publicists Jānis Lapsa ņirgājas:

“Nauda nesmird, par naudu velns danco, nauda – visu vērtību olekts. Ar šādām un līdzīgām gudrībām bija piestūkētas Graudu atvašu galvas. Un viņi prasmīgi lika lietā ģimenes pūra ieguldītas bagātības. Kad buržuāziskās Latvijas zelta teļa kājas sāka ļodzīties, Graudu atvases vēlāk arī pati rēderiene, meklēja drošākas ostas. Anglija, Šveice, Spānija ASV – tāds bija Grauda kundzes “golgātas ceļš”. Vecākais dēls Fricis-Vilnis nekļūdīgi matīja, ka dārga māmiņa uz ārzemēm nav aizbēgusi gluži tukšā – bija pamanījusies paķert līdzī dārgas rotas lietas, un arī valūta dolāros un mārciņās vilinoši čabēja viņas zutenī. Tad mīļais dēliņš atcerējās, ka nauda nesmird, ka par naudu velns danco, bet muķis rūpīgi glabājās māmiņas azote. Pienācās sākt ar pazemību, un Fricis-Vilnis laipni palūdza simt deviņdesmit tūkstoš dolāru biznesa uzsākšanai. Uz laiku, protams, lai pie pirmās lielās peļņas visu atkal noskaitītu atpakaļ eksrēderienes klēpī. Naudu viņš saņēma, ieguldīja lielajā biznesā, un arī peļņa neizpalika. Bet Grauda kundze šajā laikā tuvojās kritiskā vecuma robežai, un tālredzīgais dēls nolēma, ka cilvēkam dzīves otrajā pusē pārlietas naudas summas var vienīgi aptumšot vecumdienas. Tāpēc arī gaidīto simt deviņdesmit tūkstoš dolāru vietā dēliņš parādīja māmiņai ne sevišķi oriģinālo kombināciju no trim pirkstiem. Pēc tam biznesmens Fricis-Vilnis Grauds atcerējās, ka apdrošināšanas sabiedrībā glabājas apaļa summa par papiņa un māmiņas kuģiem, kas kara laikā bija nostrandējuši. Šo naudu iegūt nebija tik vienkārši – vajadzēja aicināt palīgā ASV tiesu. Un dēls vinnēja prāvu... pret savu māti.

Par tālāko vairs nevar runāt ar ironiju, lai cik sveša un nepieņemama mums būtu Elzas Graudas morāle un pasaules uzskats. 1977. gada 2. decembrī veciņa nolēma apciemot vecāko dēlu viņa savrupmājā Maiami, norīt pazemojuma rūgtumu, izlīgt, vienoties par pabalstu vecumdienās, palūgt pajumti. Viņa saņēma strupu atteikumu:

– Šeit tev māju nebūs. Tavs raksturs pārāk skabargains.

Māte izplūda asaras, bet dēla sieva Marta “mierināja”:

– Atvainojiet, kundze, ka tā iznācis. Taču es nevaru līdzēt. Un, galu galā, es taču apprecējos ar Vilni, nevis ar viņa māti.

⁵⁴⁵ Daudzas detaļas šajā ironiski skumjajā pasāzā nesaskan ar arhīva dokumentu liecībām, tai skaitā jau iepriekš pieminētām – jādodomā, piemēram, ka diez vai Elza Grauda ar pilnu kabatu naudas būtu sūtīnīm A. Bīlmanim sūdzējusies par absolūtu trūkumu (protams, viņas vārdu patiesumu šajā vēstulē pārbaudīt būtu pagrūti). Tāpat var tikai apbrīnot padomju publicistu J. Lapsu par tik privātu un neglaimojošu detaļu izdibināšanas māku, kādas pieminētas rakstā – turklāt dažas ar precīziem datumiem.

Tūlīt tika sameklēta mašīna, lai māti nogādātu uz... trūcīgo ļaužu pansionātu. Kopš šī brīža Elzas Graudas adrese bija Florida, Palmu avēnija ... Viņa nokļuva caurstaigājamā istabā, kura jau mitinājās divas vientuļas sievietes, gados krietni virs astoņdesmit. Nauda nesmird.”⁵⁴⁶

Šajā situācijā raugoties, jāsecina, ka laikam gan nebija piepildījušās savulaik izteiktās kāda latviešu trimdas žurnālista cerības, ka ASV armijā dienotais latviešu jauneklis Vilnis Grauds (līdztekus citiem latviešu puikām) “Latviju un savu tautu nepiemirsīs, bet daudz ko darīs tās labā”⁵⁴⁷. Tai pašā laikā V. Grauda rīcība, apejoties ar tautiešiem ne pārāk ētiski 1949. gadā, nebūt nebija unikāla – vismaz ne baltiešu emigrantu vidū, jo jau pēc dažiem gadiem, 1955. gadā, latviešu trimdas prese ziņoja, kā savus tautiešus jūrniekus “iznesuši cauri” “brīvās pasaules” igauņu kuģīpašnieki. Proti, lai gan pēc Igauņu Jūrnieku arodbiedrības ierosmes igauņu kuģīpašniekiem bija ar saistību rakstu jāgarantē saviem tautiešiem darbavietas uz viņiem piederošajiem kuģiem, daži Zviedrijā dzīvojoši igauņu kuģīpašnieki, spītējot noslēgtajam kolektīvajam līgumam, tomēr pieņēmuši uz saviem kuģiem svešautiešus igauņu vietā un pārlikuši kuģus zem Libērijas un Kostarikas karogiem; saskardamies ar tautiešu neizpratni, igauņu rēderi atrunājās, ka kuģu līdzīpašnieki esot amerikāņi un ka tas it kā atbrīvojot viņus no saistībām ar Igauņu Jūrnieku arodbiedrību, kamēr Starptautiskā transporta federācija, kurā bija iesaistījusies arī Igauņu Jūrnieku arodbiedrība, bija igauņu jūrnieku pusē un pieprasīja igauņu jūrnieku pieņemšanu darbā uz kuģiem svešautiešu vietā.⁵⁴⁸ Abu gadījumu sastatījums rosina pārdomas par to, cik noderīga dažkārt varētu būt bijusi līdzīga latviešu jūrnieku arodbiedrība trimdā, par kādas izveidi domas šad un tad uzplaiksnīja, bet nekad neieguva reālas aprises.⁵⁴⁹

Citas rēderejas

Jau 1939. gadā Štetīnē savu kuģniecības firmu “*Artur Seeberg Schiffsmakler*” dibināja agrākais Latvijas pilsonis, 1939. gadā uz Vāciju izceļojušais latviešu izcelsmes kuģīpašnieku dzimtas pārstāvis Arturs Zēbergs, taču jau 1944. gadā A. Zēbergs savu firmu bijis spiests slēgt.⁵⁵⁰ Tomēr pēc desmit gadiem – 1954. gadā –, jau dzīvodams Lielbritānijā, Ņūkāslā, nodibināja jaunu uzņēmumu – “*Belyne Shipping Co., Newcastle on Tyne*” – ar vienu pašu kuģi – agrāko Latvijas tvaikoni “Kuldīga”, ko 1947. gadā no Vācijas bija pārņēmušas britu varas iestādes 1955. gadā⁵⁵¹ bija nodevušas A. Zēberga kā bijušo īpašnieku mantinieka īpašumā un, kuru pārņemot, bija iespējams nodibināt kuģniecības uzņēmumu. A. Zēbergs kuģi tūlīt pēc

⁵⁴⁶ Lapsa, Jānis. Banānu grāmata: reportāža ar atkāpēm. *Karogs*, 1980, Nr. 9, 21.–22. lpp.

⁵⁴⁷ “Trimda”. Arī amerikāņu armijā ir latvieši. *Latvju Domas*, 1945, Nr. 5, 22. novembris, 3. lpp.

⁵⁴⁸ Igauņu jūrnieku arodbiedrība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1955, Nr. 30, 20. aprīlis, 3. lpp.

⁵⁴⁹ Tuvāk sk. 3.1.2. nodaļā “Jūrnieku tālākās gaitas”.

⁵⁵⁰ Zihmanis, Manfrēds. *Brāļi Zēbergi: personības, burinieki, tvaikoņi*. Toronto: autora izdevums, 1986. 20. lpp.

⁵⁵¹ RVKM LKVN ZA, Ja 1, 106. lp. (A. Bekmana (*Alex Beckmann*)) ziņas par tvaikoni “Kuldīga” 1978. g. jūlijā).

pārņemšanas pārdēvēja par “Beltyne” (attiecīgi dodot šādu vārdu arī jaundibinātajai firmai), saglabājot britu atjaunoto latviešu apkalpi ar kapteini H. Libertu priekšgalā. Kā rakstīja Zēbergu dzimtas vēstures pētnieks Manfrēds Zihmanis, “kuģis ir vecs, arī rēderis ir sirms, tomēr viņš [respektīvi, Arturs Zēbergs – D. B.] cenšas palikt uzticīgs vecām ģimenes tradīcijām – būt sīkstam, neatlaidīgam un optimistiskam. Arturs ir pēdējais Zēbergs, kas rīko pēdējo Zēbergu kuģi”.⁵⁵² 1958. gadā kuģis pārdots un, pārdēvēts vispirms par “Zannis”, vēlāk par “Jano”, līdz 1960. gadam braucis ar Panamas un Etiopijas karogu.⁵⁵³ Tātad ar to izbeidzās arī šis senās latviešu izcelsmes kuģīpašnieku liktenis, kuras atzari izklīduši Rietumu pasaulē dažādos kontinentos, ar jūrniecību vairs nebūdami tieši saistīti.

Pavisam īsu laiku darbojās jau minētā sabiedriskā darbinieka **Jāņa Zalcmaņa dibinātā rēdereja**. Ar daļējām sekmēm no ASV apdrošināšanas kompānijas izcīnījis kompensāciju par saviem karā bojā gājušajiem kuģiem, pats turpinādams dzīvot Ņujorkā ASV, 1955. gadā viņš nodibināja (atjaunoja) rēdereju “*Latvian Shipping Company*” (Latvijas Kuģniecības Sabiedrība) Ģentē, Beļģijā, ko pats uzskatīja par starpkaru laika Latvijas Kuģniecības sabiedrības turpinājumu. Diemžēl šis turpinājums ilga vien dažus gadus – liktenīga izrādījās vedmaksu samazināšanās, kas noveda pie bankrota.⁵⁵⁴

Ar Latvijas vārdu un latviešu šī pētījuma ietvaros apskatāmajā laiktelpā saistās ne tikai mītneszemju valdību vai latviešu izcelsmes rēderu īpašumā esoši kuģi vai bijušo kuģīpašnieku un viņu mantinieku mantojuma daļas no starpkaru Latvijas gadiem. Piemērs – tvaikonis “Alvi”, kas 20. gs. 40. gadu otrajā pusē–50. gados pamatā veica kravu pārvadājumus starp Dāniju un Zviedriju: tam nebija nekādas saistības ar starpkaru Latvijas tirdzniecības floti, tā vārdu neatrast Latvijā izdotajā jūrniecības vēstures literatūrā, tomēr tā īpašnieks trimdā bija igauņu izcelsmes **Latvijas pavalstnieks rēderis Tuvikens** un arī kuģa apkalpe bija pārsvarā latviska, ar latviešu kapteini priekšgalā. Tvaikonim “Alvi” – rēdera vienīgajam kuģim (cik zināms) – ir interesanta vēsture. Otrā pasaules kara laikā tvaikonis bijis vācu zemūdeņu bāzes kuģis, 2000 bruto tonnas liels, un Tuvikens to nopircis no kādas somu rēderejas (Haklina rēdereja). “Alvi” aizgāja bojā 1956. gada 7. janvārī Dānijas rietumu piekrastē, saduroties ar peldošu mīnu; 15 cilvēku lielā apkalpe izglābās. Kuģa pēdējais vadītājs bija latviešu tālbraucējs kapteinis Pauls Skulte^{555 556}.

⁵⁵² Zihmanis, M. *Brāļi Zēbergi...*, 20. lpp.

⁵⁵³ Bernsone, I., Miklāvs, A. [šķirklis par tvaikoni “Kuldīga”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 182. lpp.

⁵⁵⁴ Izcils sabiedriska darbinieks mūžībā. Miris Jānis Zalcmanis. *Londonas Avīze*, 1971, Nr. 1295, 10. septembris. 6. lpp.

⁵⁵⁵ Nogrimis latviešu kuģis. *Londonas Avīze*, 1956, Nr. 503, 13. janvāris.

⁵⁵⁶ Enciklopēdijā “Latvijas jūrniecības vēsture” sniegtas ziņas, ka P. Skulte kuģojis līdz 1950. gadam (sk. šķirklis “Pauls Skulte” 124. lpp.)

Otrā pasaules kara sākumā Rietumvalstu pārvaldītajos ūdeņos atradās vai nonāca kopā 19 bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes kuģu – astoņi ASV, vēl deviņi – Lielbritānijas un atsevišķi kuģi arī Spānijas un Grieķijas ūdeņos; ja pieskaita Faulbaumu ģimenes tvaikoņus Vācijā, kas tur nonāca 1939. gada vācbaltu izceļošanas, ne okupācijas varas akciju rezultātā, kopskaits sanāk 25. Kara nogalē no vācu okupācijas varas dienesta ASV rīcībā nonāca vēl viens Latvijas kuģis, kamēr briti kara beigās tādus pārņēma septiņus. Ieskaitot karalaika zudumus, “brīvajā pasaulē” kara beigas sagaidīja un palika aptuveni puse no karu pārcietušās un pirmajos pēckara gados nelikvidētās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes daļas – 16 kuģi, no kuriem 13 saglabājās lielāka vai mazāka saistība ar Latvijas Republiku un tās pavalstniekiem kā šo likumīgajiem (saskaņā ar Rietumu sabiedroto atzinumiem) kuģu īpašniekiem. Pieci no šiem 13 un deviņi no 16 kuģiem bija nonākuši Rietumvalstīs (ārpus Vācijas) jau kara sākumā, kamēr pārējie astoņi – pārņemti no Vācijas vai nu karalaikā (“Evertons”), vai kara beigās un tūlīt pēc tā septiņi britu pārņemtie kuģi no Dānijas (viens) un tieši no Vācijas (seši).⁵⁵⁷ Līdz 1950. gadam britu ekspluatētais tvaikonis ar kādreizējo vārdu “Gauja” jau kopš 1922. gada vairs nebija Latvijas kuģis.

Atšķirīga bija dažādu Rietumvalstu attieksme pret tajās palikušajiem Latvijas kuģiem. Ja ASV un Lielbritānija vairāk vai mazāk formāli saglabāja kuģu saistību ar Latvijas Republiku, atzīstot īpašumtiesību kontinuitāti, nodrošinot tiem apkalpes no trimdā palikušajiem latviešu jūrnikiem, ASV gadījumā – daļēji arī saistību ar *de iure* pastāvošās Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām, tad Skandināvijas valstis nekavējās tajās nonākušos kuģus izdot Padomju Savienībai. Pēc kara ar Latvijas Republikas karogu peldēja tikai viens kuģis – kādreizējais Latvijas tirdzniecības flotes lepnums – tvaikonis “Ķegums”, kas avarēja un nogrima 1948. gada decembrī, tomēr vēl vairākas desmitgades – lielākā mērā līdz 1958. gadam, kad tika sagriezts lūžņos latviešu īpašniekiem pēdējais atpakaļatdotais un visilgāk ekspluatētais tvaikonis “Ramava”, un mazliet mazākā mērā – līdz 1968. gadam, kad mūžu noslēdza spāņu savulaik pārņemtais “Everards” (“Sendye”) – tīri fiziski Latvijas flotes atlikusī daļa “brīvajā pasaulē” vēl turpināja eksistēt. Latviešu trimdas jūrniecībā neapšaubāmi iekļaujas arī lielākā latviešu izcelsmes rēdera trimdā Viļņa Grauda darbība, kas noslēdzās 60. gadu vidū–otrajā pusē ar diviem trimdas periodā jauniegādātiem kuģiem. Daļēji turpinot ekspluatēt savus vai savu priekšteču kuģus, daļēji iegādājot jaunus, “Brīvajā pasaulē” trimdas periodā faktiski darbojušies tikai trīs ar Latvijai saistīti rēderi – V. Grauds, Jānis Zalcmanis Ņujorkā un Beļģijā un Arturs Zēbergs Lielbritānijā, kā arī igauņu izcelsmes bijušais Latvijas pavalstnieks igauņu rēderis Tuvikens Dānijā, kuru arī nosacīti varam latviešu trimdas kuģīpašnieku saimei.

⁵⁵⁷ Sk. arī 1. pielikuma diagrammas.

3. LATVIEŠU JŪRNIKI UN VIŅU VEIDOTĀS ORGANIZATORISKĀS STRUKTŪRAS

3.1. Jūrniecības nozares darbinieki

Lai arī, no vienas puses, nevarētu sacīt, ka materiālu par latviešu jūrnieku gaitām trimdā būtu maz, tomēr jāatzīst, ka neapzināto ziņu un avotu aizvien netrūkst, tālab pilnīgu latviešu jūrnieku gaitu un darbības panorāmu šajā nodaļā velti meklēt – tas ir nākotnes pētniecības uzdevums, apzinot vēstures avotos arī ārvalstīs esošajos institūciju un privātpersonu arhīvos. Šajā nodaļā tādēļ iezīmētas vien dažas galvenās parādības un tendences latviešu jūrnieku gaitās “brīvajā pasaulē”, kas autoram, vadoties pēc pieejamo avotu studijām, šķitušas nozīmīgas un situāciju raksturojošas.

3.1.1. Jūrnieku nonākšana trimdā: veids, cēloņi, motīvi

Nonākšana trimdnieka stāvoklī: cēloņi, motīvi, apsvērumi

Nav šaubu, ka iespējams pilnībā pievienoties monogrāfijas “Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis” autoru izteikumam, ka starpkaru Latvijas jūras transporta darbinieku liktenis Otrā pasaules kara gados bija “gluži traģisks”⁵⁵⁸ – vēl daudz sarežģītāks un sāpīgāks par kuģu likteni.⁵⁵⁹

Latviešu jūrnieki pasaulē izklīda dažādos ceļos un dažādos laikposmos. Iespējams izdalīt divas galvenās kategorijas un apakškategorijas: pirmkārt, jūrnieki, kas dienestu uz Latvijas kuģiem kaut kādu iemeslu dēļ atstāja jau pirms kara vai kara pirmajās dienās dažādu sadzīvisku apsvērumu dēļ, spītējot Latvijas Jūrniecības departamenta vēl miera laikā rakstītajiem noteikumiem, ka jūrnieks pat pēc dienesta līguma termiņa izbeigšanās nedrīkst atstāt kuģi, kamēr tas nav atgriezies kādā no Latvijas ostām;⁵⁶⁰ otrkārt – jūrnieki, kas palika brīvajā pasaulē, politiskas nostājas vai cilvēcisku baiļu dēļ atsakoties atgriezties okupētajā Latvijā un Padomju Savienībā – vai nu dezertējot, vai paliekot dienestā kopā ar savām komandām un – vairumā gadījumu – arī virsniecību.

⁵⁵⁸ Ar to grāmatas autori, šķiet, vispirmām kārtām (lai arī, iespējams, ne tikai) domājuši padomju varas represētos latviešu jūrniekus, tomēr nevarētu apgalvot, ka emigranta dzīve, īpaši pirmajos svešuma gados un vairumā gadījumu, nebūtu “gluži traģiska”.

⁵⁵⁹ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 51. lpp.

⁵⁶⁰ LVVA, 2570. f., 9. apr., 6. l., 21. lp. (LR Ārlietu ministrijas Konsulārās nodaļas vadītāja V. Zīverta izdots apkārtraksts jūrniecības lietās 1940.22.I).

Pirmkārt, te jārunā par tiem kuģiem, kas jau 1940. gadā, politisko pārmaiņu laikā, atradās vai nu ASV, vai Lielbritānijas ūdeņos – kopā tādu kuģu un attiecīgi komandu ir 14, neskaitot motorkuģi “Hercogs Jēkabs” un tā apkalpi, kas atgriezās Padomju Savienībā. Otrkārt, vairāki kuģi Rietumos nonāca jau karalaikā vai pēc kara. Tomēr nav drošu ziņu, piemēram, par to kuģu apkalpju atgriešanos (cik lielā mērā tā notika), kas pēc kara nonāca Skandināvijā un vēlāk tika izdoti Padomju Savienībai – cik daudzi palika Rietumos, bet cik atgriezās Latvijā? Cik bija tādu latviešu jūrnieku, kas Rietumos nonāca, karalaikā avarējot vācu okupācijas varas pārņemtajiem Latvijas kuģiem, vai arī izmantojot iespēju izbēgt neitrālo valstu ūdeņos? Vēl pētāms cik lielā mērā latviskas palika to kuģu apkalpes, ko karalaikā ekspluatēja ASV un Lielbritānija?⁵⁶¹

Runājot par latviešu jūrnieku nonākšanu trimdā, būtisks ir jautājums par motīviem, kas jūrniekus pamudināja Latvijā neatgriezties. Kara priekšvakarā tie bija izņēmuma gadījumi, kad kāds latviešu jūrnieks pārtrauca dienestu uz Latvijas kuģa, un parasti tas notika labākas dzīves meklējumos.⁵⁶² Jau daudz cēlāki mēdza būt motīvi, kas vadīja tos latviešu jūrniekus, kas Latvijā neatgriezās pēc Latvijas pirmās – padomju – okupācijas. Protams, arī labākas dzīves meklējumi vai iedomāts labas dzīves garants kā viens no motīviem saglabājās, tomēr tas kā primārais izceļošanas apsvēruma bija sastopams vien nedaudzos gadījumos.

Kara sākumā uz skatuves uznāca tāda parādība kā augsta kuģošanas bīstamība, un varam pieļaut ka trimdā palika arī daļa to latviešu jūrnieku, kas kara laikā, kuģiem piestājot kādas valsts ostā, dezertēja no dienesta, atsakoties kuģot tik bīstamos apstākļos, kādus mēdz radīt karadarbība. Šāda situācija izveidojās ar divu Latvijas kuģu apkalpēm 1940. gada sākumā Roterdamā. “Pa lielākai daļai mūsu kuģu komandas, kuras tikko šķērsojušas Ziemeļjūru vai kurām jādodas uz turieni, atrodas smagā garīgā depresijā, un vairākkārt ļaudis nav bijuši pierunājami otrreiz doties līdzīgā braucienā, jo tie ceļā esot pārdzīvojuši tīri paniskas bailes. [...] Šis apstākļis rada lielas grūtības kuģu kapteiņiem un lieku darbu mūsu pārstāvniecībām, kurām jācīnās ar ļaužu bēgšanu (gan oficiāli, nomunsturējoties, gan vienkārši atstājot kuģi) no kuģiem un jāizlieto visi iespējamie līdzekļi komandas piesaistīšanai darbā,” konfidenciālā ziņojumā Latvijas Republikas Ārlietu ministrijai 1940. gada 24. janvārī žēlojās Latvijas ģenerālkonsuls Roterdamā B. Pavasars, piebilstot, ka nevajadzīgu satraukumu jūrniekos radījusi “diezgan pārspīlēta informācija” presē par citu kuģu bojāejas gadījumiem, kurai žurnālisti mīlot piedot “sensationālu ietērpu”.⁵⁶³

⁵⁶¹ Par šiem jautājumiem tuvāk sk. arī 3.1.2. nodaļas iedaļā “Latviešu jūrnieks Rietumvalstu jūrniecības nozarē”.

⁵⁶² Sk., piem., LVVA 2575. f. 7. apr. 2647. lietas materiālus (dažādu institūciju un jūrnieku ziņojumi par no kuģa aizbēgušiem jūrniekiem (parasti zemāka ranga) 1938. gadā–1940. gada sākumā).

⁵⁶³ LVVA, 2370. f., 13. apr., 1818. l., 24. lp. (B. Pavasara ziņojums Latvijas Republikas Ārlietu ministrijai, roterdama, 1940.24.I).

Nākamais trimdā palikšanas cēlonis, izņemot tieksmi pēc labklājības Rietumos un bailes no kuģošanas karadarbības apstākļos, iespējams, bija nacionālā stāja, kas, protams, vēlāk tika atkal un atkal uzsvērts un atgādināts trimdas sabiedriski idejiskajā telpā līdzīgi kā tas notika ar okupētajā Latvijā atgriezušamies jūrniekiem padomju presē. Grūti novērtēt, cik lielā mērā šādas nacionālas stājas izpausmes katrā individuālā gadījumā bija dziļas pārliecības atblāzma, bet cik lielā mērā – poza un izkārtne gadījumiem, kad aiz tās vajadzēja maskēt daudz piezemētākus un prozaiskākus trimdinieka ceļa izraudzīšanās motīvus. Katrā ziņā vismaz karalaikā un vismaz no oficiālo Rietumos darbojušos Latvijas Republikas pārstāvju puses teju katrs palikšanas gadījums, kas nonāca šo diplomātisko amatpersonu redzeslokā, tika vienīgi apsveikts kā pretpadomiskas stājas piemērs. Tā, piemēram, Latvijas pilnvarotais Stokholmā V. Salnais trimdā palikušajam augsta ranga jūrniekam P. Skultem privātā sarakstē veltīja patētiskas rindas, piebilstot, ka sadzīvīskās trimdinieka grūtības nedrīkstot aizēnot ceļu ideālu apgaroto brīvās Latvijas ideju: “Varu Jūs apsveikt ar palikšanu ārzemēs. No piedzīvojumiem zinu, ka emigranta dzīve nav salda, bet taču labāka nekā zem krievu sarkanā velna. Bez tam, ja kas nebūt vēl darāms mūsu nelaimīgās tautas un valsts labā, tad tas ir vizmas patlaban iespējams tikai ārzemēs, bet ne pašā Latvijā. [...] Patlaban vēl – diemžēl – ir katram, kas esam palikuši ārzemēs un atrodamies emigranta stāvoklī, atsevišķi jārūpējas, lai kaut kā sagādātu savu dienišķo maizīti. Bet pie visām šīm grūtībām, protams, nedrīkstam galvu nokārt un aizmirst, ka tagad mums visiem līdz ar visas mūsu tautas nospiedošo vairumu ir varbūt tikai viens dzīves mērķis, t. i. mūsu valsts un tautas atbrīvošana.”⁵⁶⁴

Līdzīgi motīvi, tikai šoreiz vērsti gan pret padomju, gan nacistu okupantiem, iespējams, zināmā mērā vadīja arī tos latviešu jūrniekus, kas turpināja braukt uz 1941. gadā vāciešu pārņemtajiem kuģiem un nereti izmantoja izdevību tos atstāt neitrālās Zviedrijas ostās un pēc tam centās pāriet Rietumu sabiedroto dienestā. “Ļoti vēlētos nokļūt Anglijā, lai varētu piedalīties Eiropas atbrīvošanā no vācu jūga. Esmu ar mieru ziedot visu savas dzimtenes brīvībai”⁵⁶⁵, savu uzticību Latvijas Republikai un vēlmi sekmēt Rietumu sabiedroto uzvaru karā 1942. gada 16. decembra vēstulē Latvijas sūtniecībai Londonā apliecināja kravas tvaikoņa “Gauja” (pārdēvēts par “Fridrich”) jūrnieks Artūrs Jansons, kurš dažus mēnešus iepriekš bija pametis savu kuģi Holmsundas ostā Zviedrijā. Kā liecina sarakste starp bijušo Latvijas sūtni Stokholmā Voldemāru Salno un Ārkārtējo pilnvaru nesēju un sūtni Londonā Kārli Zariņu, šo jūrnieku nonākšana Lielbritānijā, pastāvot satiksmes ierobežojumiem un trūkstot naudas līdzekļiem, tomēr bija ļoti apgrūtināta. Kā 1943. gada 12. aprīļa vēstulē Zviedrijā nonākušajiem aptuveni

⁵⁶⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 135. l., 2., 3. lp. (Latvijas pilnvarotā Stokholmā V. Salnā vēstule P. Skultem 1940.22.X).

⁵⁶⁵ A. Jansona vēstule Latvijas sūtniecībai Londonā, Lenhovda (Zviedrija), 1942.16.XII. Citēts pēc: Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lp.

divdesmit latviešu jūrniekiem norādīja Latvijas sūtniecības Londonā padomnieks Teodots Visvaldis Ozoliņš, latviešu jūrniekus Anglijas Kara transporta ministrija pieņemu labprāt, un jūrniekiem no Zviedrijas visizdevīgāk esot izkļūt ar zviedru kuģiem, kas dodas uz Dienvidameriku, no kurienes tad pārklūšana uz Angliju esot vieglāka.⁵⁶⁶ Līdzīgs bija arī latviešu jūrnieka Artura Ozola un dažu viņa līdzgaitnieku – vācu armijā 1944. gadā iesauktu latviešu – liktenis: viņam kopā ar vēl dažiem citiem latviešu jūrniekiem 1944. gadā kara jūkās izdevās izbēgt no Ventspils ar vācu ātrlaivu, nonākot vispirms Zviedrijā, bet pēc tam pārceļoties uz Lielbritāniju,⁵⁶⁷ kas tomēr vismaz pašā sākumā šķita kārdinošs latviešu jūrnieka galamērķis.

Oficiāli izbraucot uz Vāciju, bet pa ceļam mainot kursu uz Zviedriju, kopā ar vairākiem desmitiem latviešu bēgļu kara beigās Gotlandi izdevās sasniegt Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem “Dzintarkrasts” un “Neptuns”. Pēdējais, braucot no Rīgas caur Mērsragu, 1944. gada 28. septembrī laimīgi sasniedza Foresundas ostu. Tas bija iespējams, ceļā sekmīgi “neitralizējot” un atbruņojot uz kuģa esošo trīs vīru apsardzi, jo divus vācu karavīrus piedzirdīja, bet vienu apakšvirsnieku “nokausēja” ar skaistu sieviešu palīdzību, imitējot kuģa kapteiņa Arnolda Leiškalna dzimšanas dienas svinības. “Dzintarkrasts” 19. oktobrī izbrauca no Liepājas ostas, lai pārvestu kādu kravu uz Vāciju. Ceļā kuģa kapteinis Arvīds Bērtiņš kopā ar komandu izmantoja vētras aizsegu, atrāvās no pavadošām vācu laivām un atbruņoja sešu vīru vācu apsardzi, un, mainot kursu uz Zviedriju, trīs dienas vēlāk sasniedza Ronehamnas ostu Gotlandē. Zviedrijā abus kuģus internēja, bet saskaņā ar 1945. gada 11. maijā speciāli izdoto likumu “Par braucamiem līdzekļiem, kas no karojošām vai okupētām valstīm ieradušies Zviedrijā” vēlāk atdeva Padomju Savienībai. Jau pēc nacistiskās Vācijas kapitulācijas Dāniju sasniedza kravas tvaikonis “Bru”, bet tvaikonis “Lāčplēsis” vēl kara pēdējā dienā ar 200–300 cilvēkiem uz klāja kopā ar daudzām zvejas laivām un mazākiem velkonīšiem atstāja Ventspils ostu, bet pa ceļam uz Zviedriju tos visus apturēja padomju flotes patruļas un lika atgriezties Kurzemes krastā.⁵⁶⁸

Tomēr pats būtiskākais okupētās Latvijas atstāšanas vai “brīvās pasaules” neatstāšanas motīvs, ko atnesa karš un tābrīža starptautiskais stāvoklis, iespējams, bija bailes no padomju varas represijām: naidīgas un kareivīgi noskaņotas okupācijas varas būtībā dramatiska un neparedzama plosīšanās diezin vai veicināja vēlmi nevilcinoties atgriezties tās pārņemtajā zemē. “Vai Jūs zināt ko tuvāki par notikumiem mūsu zemē? Man bail, ka mūs nepievieno lielajai kaimiņu valstij,”⁵⁶⁹ uzzinājis par sovjetu ienākšanu Latvijā, 1940. gada 18. jūnija vēstulē kuģa

⁵⁶⁶ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lpp.

⁵⁶⁷ Manfrēda Brauna A. Ozola mantinieku uzdevumā rakstīta vēstule RVKM ar ziņām par A. Ozolu // RVKM LKVN personas kartīte “Arturs Ozols”.

⁵⁶⁸ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lpp.

⁵⁶⁹ RVKM LKVN ZA, Ja 11, 116. lp. (F. Freienberga vēstule V. Tomsonam, Svonzi (*Swansea*) pilsēta, 1940.18.VI [kserokopija]).

“Tālvaldis” kapteinim V. Tomsonam baiļojās Lielbritānijā nonākušā tvaikoņa “Miervaldis” kapteinis F. Freienbregs. Lieki piebilst, ka īpaši svarīgs šis motīvs kļuva pēc “baigā gada” masu represijām 1940.–1941. gadā – tās pierādīja okupācijas režīma politikas nežēlību un stiprināja pārliecību, ka atgriešanās varētu nozīmēt smagas represijas un nenormālus dzīves apstākļus ikvienam (kā tas arī nereti bija), un staļinisko represiju pieredze jūriekus diezin vai vilināja atpakaļ arī pēc kara beigām. Īpašas bailes nonākt atpakaļ Latvijā pavadīja tos latviešu jūrniekus, kas kādā valstī – parasti ASV vai Kanādā – bija nonākuši nelegāli un tikuši vietējo imigrācijas dienestu apcietinājumā; proti, pastāvēja iespēja tikt deportētam atpakaļ uz izcelsmes valsti, kas šajā gadījumā bija Latvijas teritorija, neraugoties uz politiskajām pārmaiņām, un īpašas bailes sagādāja tas, ka tīri teorētiski deportējamā galamērķis varētu nebūt pat ģeogrāfiski tuvs Latvijai, nerunājot par mazāku represiju riskiem...⁵⁷⁰ Izmisusi un noraizējusies, ka viņas dēlu varētu piemeklēt tieši šāds liktenis, bija 1948. gadā ASV imigrācijas dienestu apcietinātā latviešu jūrnieka Gvido Alkšņa māte Zviedrijā: “Neizprotu tikai īsti attiecībā uz deportēšanu, uz kuriem viņu grib sūtīt? Esmu arvienu briesmīgās bailēs, kad tikai viņu ar varu vai viltu nesūta uz Latviju! Ceru vismaz, ka tad viņam par to teiks? Normāli un loģiski spriežot, viņu tagadējos laikos nevarētu vienkārši ņemt un nosūtīt uz Latviju, kur arī paši amerikāņi tagad zin, ka tas nozīmētu nāves spriedumu.”⁵⁷¹ 40. gadu otrajā pusē–50. gados ar Latvijas pārstāvniecības no šāda likteņa paglāba ne vienu vien latviešu jūrnieku, kurš tā vietā, lai nonāktu “Dzimtenē”, saņēma, teiksim, deportāciju uz Argentīnu ar legālas iecelšanas un uzturēšanās dokumentiem,⁵⁷² vai pazudušos personas dokumentus un galvojumu par Latvijas pavalstnieka statusu.⁵⁷³ Šīs lietas vairumā gadījumu koordinēja Latvijas sūtniecība Vašingtonā, bet daudz veikuši diplomātiskie, konsulārie un sabiedriskie darbinieki (arī pēc privātas ierosmes) visā “brīvajā pasaulē” – tādi kā, piemēram, DP departamenta (*Churc World Service, Inc.*) darbinieks Rūdolfs Libeks Ņujorkā.⁵⁷⁴

Līdzīgi un vienlaikus mazliet atšķirīgi apsvērumi Latvijā par katru cenu neatgriezties un Padomju Savienībā nenonākt motivēja tos jūrniekus, kam izdevās Latviju atstāt jau pēc kara – okupācijas un Aukstā kara apstākļos, un šie motīvi, jādodomā, nebija jūrniekiem unikāli. Pirmkārt, tas bija vispārējs nogurums no padomju ikdienas un nespēja īsti pieņemt šo stāvokli, tieksme pēc rietumnieciska dzīvesveida, kas, protams, vilināja vispirms jau jaunatni. Otrs – grūtības iekļauties padomju tautsaimniecībā, proti, atrast apmierinošu darbu, un – attiecīgi – cerības šo

⁵⁷⁰ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 5. lp. (Apcietinājumā Kanādā nokļuvušā latviešu jūrnieka Alberta Eina vēstule A. Bīlmanim 1945.28.II).

⁵⁷¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 41. lp. (Jūrnieka mātes Paulīnes Alksnes vēstule A. Dinbergam, Vintertora, 1949.3.I).

⁵⁷² LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 15. lp. (R. Liberta vēstule A. Bīlmanim, Ņujorka, 1947.15.II).

⁵⁷³ Sk. latviešu jūrnieka G. Alkšņa materiālus: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 35.–100. lp.

⁵⁷⁴ Turpat, 15. lp. (R. Liberta vēstule A. Bīlmanim, Ņujorka, 1947.15.II).

situāciju labot nenoliedzami idealizētajos Rietumos aiz “dzelzs priekškara”. Pēdējo cēloni veicināja Padomju Savienības un attiecīgi Latvijas PSR pārvaldes struktūru politika, kuras rezultātā pēc kara latvieši kļuva par otršķirīgiem jūrniecības nozares dalībniekiem iepretim politiski uzticamākajiem iebraucējiem no padomju savienības. Ar latviešu jūrskolu likvidēšanu, dažādu ierobežojumu, darbaspēka iepludināšanas un pret bijušajiem jūras transporta darbiniekiem vērstu staļinisko represiju palīdzību šai laikā latvieši kā etniski politiska kategorija tika lielā mērā izspiesti no nozares, kādēļ daudziem latviešu zēniem, ko vilināja jūra, vienīgais veids, kā tajā nokļūt, vēl 50. gados izrādījās pievēršanas zvejnieka amatam tuvējos ūdeņos (tāljūras zvejai atļāva pievērsties retajam).⁵⁷⁵

Šādi izbēgšanas gadījumi bija pavisam reti, un nokļūšana uz palikšanu otrpus “dzelzs priekškaru” jau pēckara gados jūrnieka gadījumā parasti, protams, notika, dezertējot no kuģa apkalpes. Samērā vienkārši izbēgt izdevās, piemēram, kapteinim Hugo Mihelsonam, kurš, veikli izmantojot vēl karalaika jucekļīgos apstākļus un to, ka Latvijā vēl nebija nostiprinājušās padomju varas struktūras, ar velkoni “Una” 1945. gada pavasarī pārcēlās uz Zviedriju,⁵⁷⁶ bet vēl 1945. gada 15. oktobrī, jau vairākus mēnešus pēc kara beigām, mazā bēgļu laiviņā⁵⁷⁷ Gotlandi sasniedza tālbraucējs kapteinis Pēteris Blaus⁵⁷⁸ (jādomā, ka līdzīgu gadījumu netrūkst). Izbēgt no kāda padomju kuģa apkalpes vēl vēlākā laikā – jau Aukstā kara gados (sākot ar 1946. gadu)⁵⁷⁹ – katram atsevišķam jūrniekam, lieki norādīt, bija sevišķi riskants lēmums; kā liecinājuši paši izbēgušie, tad bēgšana no padomju kuģiem palikusi aizvien grūtāka, un šīs grūtības radījis gan milzīgais krievu jūrnieku īpatsvars tālbraucēju kuģu apkalpēs, gan tas, ka padomju jūrniecības iestāžu veiktā kuģu kontrole – rūpīgā pārmeklēšana, gan atstājot padomju ostu, gan atgriežoties mājup.⁵⁸⁰ Latviešu jūrniekiem Ādolfam Plonim un Vilnim Bertholdam pēc viņu nobēgšanas no padomju kuģa 1959. gadā Ņūfaundlendā provinces galvaspilsētā Sentdžonsā, Kanādā, reāli vajājuši padomju varas iestāžu pārstāvji, un tikai ar vietējais Daugavas Vanagu nodaļas palīdzību izdevies rast drošu patvērumu, līdz vajāšana mitējusies.⁵⁸¹ 1962. gadā riskanto lēmumu bēgt no padomju kuģa pieņēma arī 22 gadu jaunais latviešu jūrnieks Māris Krusts, kas dezertēja no padomju tankkuģa, kad tas bija piestājis Zviedrijas krastos. Baidīdamies no vajāšanas, M. Krusts

⁵⁷⁵ Bernsone, I. u. c. [Ievads] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 25. lpp.

⁵⁷⁶ Pope, Arvis. [šķirklis par kapteini H. Mihelsonu] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 99. lpp.

⁵⁷⁷ Tā bija viena no pavisam neredzajām laiviņām, kas atstāja Latviju jau pēc kapitulācijas (tuvāk sk.: Legzdīņš, R. Kā mēs pārbraucām Baltijas jūru. *Laiks*, 1984, Nr. 31, 18. aprīlis. 4. lpp.).

⁵⁷⁸ -ls. No 17 vēl palikuši 2. *Tēvzeme*, 1947, Nr. 39, 14. maijs, 3. lpp.

⁵⁷⁹ Aukstā kara sākumu Rietumvalstu vēstures literatūrā pieņemts datēt ar 1946. gadu. Sk., piem.: Sonnenburg, Melvin etc. *Colonialism: An International, Social, Cultural, and Political Encyclopedia*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2003. p. 127.

⁵⁸⁰ Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars”; uz Rietumiem bēgtu “daudz vairāk”, ja zinātu, ka nesūtīs atpakaļ. *Laiks*, 1962, Nr. 97, 5. decembris, 1. lpp.

⁵⁸¹ Sirojums pa Kanādu. *Daugavas Vanagi*, 1960, Nr. 3, 16. lpp.

uzreiz pēc kuģa atstāšanas lūdzis patvēruma tiesības zviedru policijā Gēteborgā, un viņa lieta atstāta Zviedrijas valdības ārzemnieku komisijas izlemšanā. Jādomā, ka lietas iznākums bijis labvēlīgs, taču visai īpatnēja un politiski aizdomīga gan M. Krustam, gan pēcāk arī citiem latviešiem šķitusi šīs pilsētas vietējo iestāžu rīcība, saziņai pieaicinot nevis kādu no daudzajiem Gēteborgā dzīvojošajiem latviešu valodas pratējiem, bet sameklējot krievu valodas zinātāju.⁵⁸²

Jūrniececības darbiniekus bija iespējams sastapt arī 1944. gada bēgļu straumēs, kas atstāja Latviju kopā ar citu nozaru darbiniekiem. Viņu vidū bija gan tādi, kas izceļošanas brīdī vēl nebija saistīti ar jūrniececības nozari (teiksim agrīnā vecuma dēļ), bet kuri tai pievērsās vēlāk, jau trimdā esot, gan tādi, kas izceļošanas brīdī vairs nebija saistīti ar aktīvu darbību jūrniececības nozarē (proti, bija beiguši aktīvās jūrnieka gaitas), bet neapšaubāmi uzskatāmi par daļu no latviskās jūrniececības sabiedrības. Aktīvo jūrnieku – izceļotāju vidū bija arī puse tobrīd Latvijā esošā tvaikoņa “Ilga” apkalpes, kas arī atstāja Latviju 1944. gada bēgļu gaitās. Iespējams, bēgšanai viņus stimulēja bailes no iespējamajām represijām, kas draudēja par pretpadomisko rīcību 1941. gadā; tā gada 23. septembrī, kuģojot Lādogas ezera flotilē ceļā no Volhovas upes grīvas uz Sviras upi, “Ilgas” vīri, izmantodami situāciju, ka vakara krēslā kuģi pazaudēja pavadošie bruņotie kuteri, vienprātīgi nolēma atbrūnot uz kuģa esošo konvoju un doties uz Somijas krastu. Nakts aizsegā, ņemot palīgā arī šauteni un rokas ložmetēju, ko agrākos reisos bija pametuši sarkanflotieši, tas arī veiksmīgi izdevās. “Ilga” pacēla no sarkanā signālkarodziņa, kam bija uzšūta balta svītra, pagatavotu Latvijas karogu, no signālkarodziņa izgatavotu Somijas karogu un balto karogu un jau rīta gaismā sasniedza krasta līniju pie Vātenbergas un lūdza politisko patvērumu latviešu jūrniekiem, pēc trim nedēļām atgriezdamies mājās.⁵⁸³ To “Ilgas” komandas jūrnieku rīcība, kas 1944. gadā izvēlējās Latviju atstāt, izrādījās pareiza un tālredzīga, jo atlikušajiem apkalpes vīriem neizdevās izvairīties no desmit gadiem Sibīrijas “kūrortos”, kapteinim Aleksandram Dunduram “laipni” saņemot nāvessoda spriedumu.⁵⁸⁴

Daļu no tiem latviešu (baltiešu) jūrniekiem, kas Latviju un Padomju Savienību būtu vēlējušies atstāt Aukstā kara laikā, iespējams, atturējuši pavisam konkrēti vēsturiskie norikumi – piemēram, plaši zināmais latviešu leģionāru izdošanas gadījums Zviedrijā 1946. gadā, kas, pēc laikabiedru atmiņām, radījis bažas par līdzīga scenārija atkārtosanos attiecībā uz padomju jūrniekiem, ja tie nolemtu izbēgt.⁵⁸⁵

Lieki piebilst, latviešu jūrnieki nesimpatizēja nevienam no Latvijas okupācijas režīmiem – nedz padomju, nedz arī vācu okupantiem. Spilgts piemērs šai ziņā ir nostāja, kādu pauda

⁵⁸² Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars”..

⁵⁸³ Pats tvaikonis “Ilga”, pārdēvēts par “Aunus”, līdz pat 1944. gada septembrim ar Somijas karogu kuģoja Ladogas ezerā, pēc tam nonākdams Padomju Savienības rīcībā.

⁵⁸⁴ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 34. lpp.

⁵⁸⁵ Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars”..

motorkuģa “Bru” vadība un apkalpe. 1940. gadā pats kuģis atradās Latvijā un tika nacionalizēts, tad nonāca vācu īpašumā, tomēr turpinot kuģot ar Latvijas karogu un kara beigās sagaidot Dānijā, kas vēlāk motorkuģi izdeva Padomju Savienībai.⁵⁸⁶ Tomēr kuģa kapteinis K. Vētra bija tik pretvāciski (arī pretpadomiski) noskaņots, ka, paša vārdiem runājot, darījis visu, “lai nebūtu jābrauc vācu dienestā”, kuģi nemitīgi turot remonta stāvoklī lūdz nonākšanai Kopenhāgenā 1945. gada martā, kā arī – lai nebūtu jāatgriežas Latvijā pēc otrreizējās padomju okupācijas.⁵⁸⁷

Lieki piebilst, ka padomju varas struktūras Latvijā, cik bija iespējams, aktīvi sekoja līdz ziņām gan par latviešu apkalpēm, kas atsacījušās kopā ar kuģi atgriezties Latvijā, gan arī atsevišķiem jūrniekiem, kas izlēmuši dezertēt un palikt Rietumvalstīs. Īpaši tas attiecās uz

Jūrnieku atgriešanās okupētajā Latvijā, tās cēloņi un motīvi

Šķiet, ka vairākumā nebija to latviešu jūrnieku, kas izvēlējās atgriezties okupētajā Latvijā kara gados vai pēc kara. Trūkst statistikas par tiem latviešu jūrniekiem, kas atgriezās individuāli, proti, “uz savu galvu”, spītējot kuģa vadības un pārējās komandas kopējai nostājai un no dienesta dezertējot, tādēļ vēl pētāms un nākotnē precizējams ir jautājums par daudz maz precīzu atgriezušos skaitu. Toties ir apzināti atsevišķi gadījumi, kad, dažādu motīvu vadīti, okupētajā tēvzemē atgriezās kuģu kapteiņi un, paklausot viņu nostājai, – arī pārējā kuģa apkalpe kā cilvēku kopums.

Daļa no tiem, kas Latvijā atgriezās, to darīja karalaikā, precīzāk – 1940.–1941. gadā, paklausot Kirhenšteina marionešu valdības rīkojumiem, ne pēc kuģu vadītāju personiskas ierosmes. Iespējams izdalīt vairākus šādas rīcības cēloņus.

Pirmais un galvenais cēlonis bija bailes par mājās palikušo tuvinieku likteni un jaunās varas represijām, ko izraisīja padomju valdības iestāžu paziņojumos par atgriešanos Padomju Savienības ūdeņos – katram kuģim nosūtītās telegrammās – izteiktie draudi nepakļaušanās gadījumā izrēķināties ar Latvijā palikušajiem jūrnieku piederīgajiem. Slavenā 1940. gada 27. jūlija rīkojuma 3. punkts solīja draudus nepakļaušanās gadījumā izrēķināties ar Latvijā palikušajiem jūrnieku piederīgajiem,⁵⁸⁸ respektīvi, saukt pie atbildības jūrnieku ģimenes un

⁵⁸⁶ Cekuls, Andris. [šķirklis par motorkuģi “Bru”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 159. lpp.

⁵⁸⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 21. lp. (K. Vētras vēstule A. Bīlmanim, Ņūkāsla (Kanādā), 1947.12.IX).

⁵⁸⁸ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 4. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam 1940.19.IX par N. Grīniņa iebiedēšanas mēģinājumu); Zvirgzdiņš, Kārlis. Kāpēc hercogs Jēkabs aizbrauca uz Vladivostoku. Lieki piebilst, ka oficiāli publicētajā lēmuma un paziņojuma tekstā neparādās ne vārds par represijām (sk.: Valdības rīkojums [27.VII] ...; Valdības rīkojums [31.VII, papildinājums 27.VII rīkojumam]..), un arī padomju historiogrāfijā tās netiek pieminētas (sk., piem.: Drīzulis, Aleksandrs (sast.). *Sociālistiskās revolūcijas uzvara Latvijā 1940. gadā*. Rīga: Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas izdevniecība, 1963, 44. lpp.). Arī kuģa žurnālos, kuros tika fiksēti saņemto radiotelegrammu teksti, šī daļa, jādodomā, parasti tika izlaista, jo žurnālā bija pieņemts rakstīt tikai to

tuvākie radinieki, pašus jūrniekus pasludinot “ārpus likuma”.⁵⁸⁹ “Šeit [Buenos Airesā] stāvam diezgan ilgi. Mums ir dažādas saraustītas un neskaidras ziņas. Arī kuģa telegrāfists ir uzķēris ziņas, pārraidītas no Maskavas, dažas pat latviešu valodā. Esam visi neziņā. Lasām avīzes, nekādas skaidrības – kas argentīniešiem par daļu, kas notiek Latvijā. [...] dodamies uz Callao, Peru. Pa ceļam uzķeram rīkojumus no krieviem, lai atgriežas uz Latviju, kas, protams, kuģa ļaudis uztrauca. [...] kuram gan bija patīkami, kad draud izrēķināties ar ģimenes locekļiem mājās?” sovjetu draudu radīto spriedzi un jucekli savās 1978. gadā tapušajās atmiņās vēlāk atminēsies tvaikoņa “Everasma” I stūrmanis Sergejs Bols. Nav nekāds brīnums, ka tieši šis cēlonis nospēlēja izšķirošo lomu tvaikoņa “Krīvs” liktenī⁵⁹⁰ un bēdīgi slavenajā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” atgriešanās gadījumā,⁵⁹¹ kā arī teju, teju izmainīja arī tvaikoņa “Abgara” tālākās gaitas, pateicoties draudiem izrēķināties ar kapteiņa N. Grīniņa Latvijā palikušo dēlu.⁵⁹² Pateicoties šim apstāklim, nesekmīgas izrādījās citkārt sekmīgās Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību pūles nepieļaut kuģu nodošanu padomju varas rokās. Galēji nesekmīgi izrādījās sūtņa Vašingtonā A. Bīlmaņa cēlie mēģinājumi apelēt pie Latvijas valsts interesēm un panākt, ka tās stādāmas augstāk par tuvinieku drošību⁵⁹³ (ņemot vērā bailes no šiem draudiem, ne gluži korekts šķiet vēsturnieka Ulda Neiburga izteikums, ka H. Mihelsons izrādījās “uzticīgs padomju varai”).⁵⁹⁴ Tiesa, paši “Hercoga Jēkaba” jūrnieki, līdzīgi kā, piemēram, tvaikoņu “Everasma” un “Ciltvaira” jūrnieki,⁵⁹⁵ par atsaukšanos sovjetu laipnajam aicinājumam nav bijuši vienisprātis, un, spītējot nedrošībai un bailēm, sākotnēji to vēlējies ignorēt arī pats kapteinis H. Mihelsons.⁵⁹⁶

Varam pieļaut, ka “Hercoga Jēkaba”, “Everasmas” un “Ciltvairas” jūrnieku, kā arī daļā citu atgriešanās gadījumu spēcīgākas par lojalitāti Latvijas Republikai kā valstiski politiskam veidojumam, bailēm no represijām vai “brīvās pasaules” kārdinājumiem varēja izrādīties ne tikai

radioziņojuma daļu, kas tieši saistījās ar kuģa operēšanu. Sk., piem.: RVKM LKVN JII 2700/3, 54. lp. (ieraksts motorkuģa “Hercogs Jēkabs” klāja žurnālā 1940.5.VIII plkst. 23 ceļā no *Bahia Blanca* uz *Callas*).

⁵⁸⁹ *Baltic States Investigation. Hearings before the select committee to investigate the incorporation of the Baltic States into the U. S. S. R.* Washington: U. S. Govt. Print, 1954. pp. 182, 209.

⁵⁹⁰ Atmiņās fiksētas tvaikoņa “Krīvs” kapteiņa Jāņa Berga bailes par mājās palikušajiem tuviniekiem, kas nevarēja būt bez pamata. J. Berga meita raksta: “Tēvam toreiz bija iespēja ievadīt kuģi kādā ārzemju ostā un lūgt politisko patvērumu. Bet viņš to nedarīja, jo viņu Dzimtenē gaidīja sieva ar bērniņu zem sirds.” (sk.: Tālbraucēja kapteiņa J. Berga meitas Ināras Šternbergas atmiņas par tēvu [rokraksts, 1996, 7.–8. lpp.] // RVKM LKVN personas kartīte “Jānis Bergs”).

⁵⁹¹ Sk., piem., bijušā “Hercoga Jēkaba” apkalpes locekļa stāstījumu 1982. gadā // s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (5. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 17, 26. februāris, 8. lpp.

⁵⁹² LVVA, 293. f., 1. apr., 1904. l., 4. lp. (A. Bīlmaņa vēstule P. Oliņam 1940.19.IX). Šķiet, ka arī šai problēmai līdztekus dumpjiem uz kuģa bijusi veltīta arī N. Grīniņa “nelaimīgā telegramma” Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, kuras teksts gan nav zināms, bet ko piemin sūtnis A. Bīlmanis piemin kādā vēstulē A. Dinbergam 1940.15.XII (sk.: LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 2. lp.).

⁵⁹³ Tuvāk sk. 211. nodaļas sadaļā par Latvijas kuģu saglabāšanu ASV.

⁵⁹⁴ Neiburgs, U. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 33. lpp.

⁵⁹⁵ Arī no šiem kuģiem daļa jūrnieku – no abiem kuģiem kopā divdesmit – brīvprātīgi atgriezās okupētajā Latvijā.

⁵⁹⁶ Zvirgzdiņš, K. Kāpēc hercogs Jēkabs aizbrauca uz Vladivostoku. *Laiks*, 1964, Nr. 84, 17. oktobris, 6. lpp.

galēji dramatiskas cilvēciskās pašsaglabāšanās izjūtas – šai gadījumā: bailes par tuviniekiem –, bet arī, iespējams, ne mazāk cilvēciskā emocionālā vēlme vienkārši atgriezties savās mājās un savā zemē. Šādu domu tēlaini un patētiski, bet, iespējams, ne absolūti maldinoši atklāj kādreizējā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” apkalpes matroža Rikardo Kadiķa atmiņas, kas publicētas Trešās atmodas laika presē, balansējot uz zināmas ideoloģiskas robežas un veicot zināmus politiskos uzdevumus attiecībā uz trimdas sabiedrību: “[paša] drošība, komforts un situētība svešatnē iekārdināja tikai dažus. Jurnieku vairākums izvēlējās dzimteni, kaut gan saprata, ka dodas pretī nezināmiem un, iespējams, arī smagiem pārbaudījumiem.”⁵⁹⁷ Šo vēlmi atriezties vismaz bēdīgi slavenajā “Hercoga Jēkaba” gadījumā, iespējams, stimulēja arī kāds cits padomju varas struktūru paņēmiens jurnieku pārvilināšanai savā pusē. Izšķirīgā brīdī, kad vēl nebija pilnīgas skaidrības, kādu kursu kuģa apkalpe būs spiesta vai vilināta ieņemt, padzirdējuši par jurnieku neapmierinātību ar zemo atalgojumu uz amerikāņu jurnieku algu fona, “*Amtorg'a*” darboņi, kas jau tobrīd bija ieguvuši ietekmi kuģa vadībā, nekavējoties pārrēķināja latviešu jurnieku algas, vienu dolāru pielīdzinot 5,3 rubļi. un piešķirot prāvas piemaksas, kā rezultātā atalgojums teju piekāpās.⁵⁹⁸ (Lieki piebilst, ka padomju puse “Hercoga Jēkaba” atgriešanos un kapteiņa Mihelona “pareizo” izšķiršanos apdziedāja slavas odās,⁵⁹⁹ kamēr trimdas aprindās tas bieži vien netika piedots, pat zinot par padomju iestāžu veikto šantāžu.⁶⁰⁰)

Nākamais cēlonis, par kuru kā reālu atgriešanās mudinājumu un motivāciju arī jārunā pieļāvuma formā, tiešā veidā izrietēja no atsevišķu “brīvās pasaules” valstu politiskajām simpātijām pret Padomju Savienību. Lai arī Rietumvalstu varas iestādes latviešu jurniekiem, kas tur nonākuši uz kuģa un tālab vairāk vai mazāk legāli (vismaz atbilstoši karalaika apstākļiem), cik zināms, nepiemēroja piespiedu atgriešanos Padomju Savienības okupētajā Latvijā,⁶⁰¹ tomēr jurnieku atgriešanās zināmā mērā veicināta – bez atklātiem paziņojumiem un formālu iemeslu deklarēšanas, bet ar zināmā mērā slēptu spiedienu.

Visupirms tas, protams, attiecināms uz Skandināvijas valstīm, kuru vēsturei pieder arī bēdīgi slavenie lēmumi par iztapīgu tiekšanos pēc Padomju Savienības labvēlības, izdodot tai gan latviešu leģionārus, gan visa veida Latvijas peldlīdzekļus. Skaudra ir Dānijā nonākušā motorkuģa “Bru” kapteiņa K. Vētras liecība par to, kāds liktenis pēc kara piemeklēja tos latviešu

⁵⁹⁷ Kadiķis, Rikardo. “Hercogs Jēkabs” laikmeta griežos. *Dzimtenes Balss*, 1989, Nr. 50, 14. decembris, 6. lpp. Daudz sarkanāks bija kāds cits R. Kadiķa raksts par “Hercogu Jēkabu”, kurā dzimtās zemes mīlestība, lai kas arī šai zemē valdītu, kā motīvs jurnieku atceļošanai atpakaļ tika izmantots kā ļoti ērts apsvērums (sk.: Kadiķis, Rikardo. Uzticība dzimtenei: stāsts par “Hercoga Jēkaba” jurniekiem un viņu varonību. *Dzimtenes Balss*, 1986, Nr. 1, 4. janvāris, 7. lpp.).

⁵⁹⁸ s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (7. turpinājums).

⁵⁹⁹ Sk., piem.: M. Padomju patriotu cēlais darbs. *Cīņa*, 1941, Nr. 55, 4. marts, 6. lpp.; “Hercogs Jēkabs” maina kursu. *Padomju Jaunatne*, 1966, Nr. 127, 2. jūlijs, 2. lpp. utt.

⁶⁰⁰ Sk., piem.: E. A. Latviešu jurnieku likteņi. *Tālos Krastos*, 1949, Nr. 17, 12. novembris, 4. lpp.

⁶⁰¹ Piemēram, aizliedzot jurniekiem atstāt Padomju Savienībai nododamos kuģus.

jūrniekus, kas atteikušies no “krievu uzaicinājuma atgriezties līdz ar kuģi atpakaļ dzimtenē” un kas tālab kā bēgļi internēti un novietoti Kopenhāgenas bēgļu nometnē: “Visi ir spiesti dzīvot nometnēs, un no dāņu valdības puses tiek darīts viss kā morāli, tā materiāli, lai padarītu viņu dzīvi iespējami neciešamu, tādā kārtā spiežot atgriezties “dzimtenē”. Par kaut kādu tiesisku stāvokli nevar būt ne runa. Dānija ir atzinusi Latvijas iekļaušanu Padomju republiku saimē, to man personīgi pateica dāņu ārlietu ministrijā, tā kā uz mūsu eventuālu palikšanu Dānijā nav ko cerēt.”⁶⁰² Laimīgā kārtā izrādījās, ka situācija nav tik bezcerīga, un arī pašam kapteinim Vētram beigu beigās tomēr izdevās atrast kaut pagaidu darbu uz dāņu kuģiem. Zem līdzīga dāņu spiediena nesus arī 1940. gadā dāņu pārņemtā tvaikoņa “Vizma” 1. stūrmanis Pauls Skulte. Kuģi pārņemot, visus latviešu tautības kuģa ļaudis atbrīvoja no kuģa dienesta, ievietoja viesnīcā un pēc tam pārsūtīja uz Padomju Savienību, izņemot kuģa kapteini D. Milleru, kuram tika piedāvāts palikt “brīvajā pasaulē” un turpināt kuģot zem Dānijas karoga ar dāņu apkalpi, un P. Skulte, kurš, paša vārdiem runājot, atteicies atgriezties Latvijā. Divus mēnešus viņš pavadījis vietējās policijas uzraudzībā Gēteborgā, līdz sākotnējās iekšzemes pases vietā saņēmis Zviedrijas ārzemnieka bezpavalstnieka pasi un darba atļauju uz jūras. Tā paša gada 14. oktobrī P. Skulte vērsās pie Latvijas konsula Zviedrijā Voldemāra Salnā, vēlēdamies uzņemt sakarus ar Zviedrijas tautiešiem un lūgdams atbalstu darba meklējumos Zviedrijā, aizliekot par viņu kādu labu vārdu attiecīgajām Zviedrijas valsts iestādēm.⁶⁰³

Ar zināmiem mudinājumiem atgriezties Padomju Savienībā, pēc pašu jūrnieku liecībām, saskārušies 1940. gada vasarā Lielbritānijas ūdeņos nonākušo un britu valdības pārņemto kuģu komandu locekļi. Kā Lielbritānijas dienestā kalpojošā “Tālvalža” kapteinim Vilhelmam Tomsonam 1940. gada 15. augustā rakstīja arī Lielbritānijā esošā “Miervalža” kapteinis Fricis Freienbergs, tad kāds britu valdības vai/un jūrniecības nozares pārstāvis sarunā ar latviešu jūrnikiem izrādījis neviltotu gandarījumu, ka Latvija tomēr reiz esot atgriezusies savā “mātes zemē”⁶⁰⁴, kur tai esot īstā vieta, un mudinājis latviešu jūrniekus nevilcinoties doties uz Murmansku, piesolīdams latviešu kuģu kapteiņus iepazīstināt ar, viņaprāt, likumīgajiem un korektajiem dokumentiem, kas apliecina Latvijas un Igaunijas iekļaušanu Padomju Savienībā. Freienbergs vēstulē pauž bažas par to, ka britu varas iestādes kuģi varētu pat izraidīt uz Padomju Savienību, lai gan par jūrnieku izceļošanas brīvprātību esot bijusi lielāka drošība. “Tad uzdeva noprasīt cilvēkiem, vai un kas grib braukt līdz un kuri palikt še, un lai piesūta sarakstu. Vakar

⁶⁰² LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 21. lp. (K. Vētras vēstule A. Bīlmanim, Ņūkāsla (Kanādā), 1947.12.IX).

⁶⁰³ Skulte lūdz V. Salno atbalstīt viņu darba meklējumos Zviedrijā, proti, rekomendēt viņu Zviedrijas kuģniecības virsnieku apvienībai (*Sveriges Fartygsbefäls förening*) atļaujas kuģot Zviedrijas kuģu apkalpēs saņemšanai, kā arī attiecīgā iesnieguma iztulkošanā zviedru valodā (LVVA, 293. f., 2. apr., 135. l., 1. lp. (P. Skultes vēstule V. Salnajam 1940.14.X)).

⁶⁰⁴ Vēstulē teikts angļu valodā – “mother country”.

savējiem paskaidroju lietas apstākļus un devu tiem pāris dienas laika apdomāties. Apdomāšanās gan nesaskan ar jaunās [respektīvi, padomju – D. B.] iekārtas principiem, bet es to citādi nevaru iedomāties, jo cilvēkam jāizšķiras uz visu dzīvi,” morālo dilemmu atklāja kapteinis Freienbergs, gan nenorādot, cik tad garš bija šis izceļotāju saraksts.⁶⁰⁵

Vēl viens visai ticams cēlonis, kas karalaika un pēckara Rietumu pasaules ūdeņiem atņēma vairākus desmitus latviešu jūrasbraucēju, bija zemāka ranga jūrnieku ticība padomju varas piesolītajam šķiriskajam un sociālajam taisnīgumam un “darbaļaužu” labklājībai, kas šādos gadījumos nereti izrādījās spēcīgāka par nacionālo un pilsonisko stāju, lojalitāti Latvijas Republikai un nereti arī saviem darba devējiem – brīvvalsts rēderiem un kuģīpašniekiem. Kā savulaik atcerējās tālbraucēja kapteiņa Jāņa Berga tuvinieki, tad šādi noskaņota bijusi ievērojama daļa tvaikoņa “Krīvs” apkalpes: noskaņojums bijis varu maiņas un okupācijas varu klaji atbalstošs, turklāt ne gluži tādēļ, ka jūrnieki būtu baidījušies par piederīgajiem Latvijā vai izcēlušies ar mēreni nacionālu un ļenganu pilsonisko stāju, bet tieši pateicoties izdevīgām nostādņēm padomju ideoloģijā: 1940. gada jūnijā, kad Latvijā mainījās varas, uz kuģa jūrā sācies streiks un komanda sacēlusies pret kapteini, pārmetot viņam piederību “buržuiem” un šķiriski pretnostatot viņu pārējai komandai, kas, pēc pašu komandas jūrnieku ieskatiem, piederējusi pie strādniecības jeb proletariāta.⁶⁰⁶ Kā jau pieminēts, gluži līdzīgs nemiera gars apsēda arī daļu “Ciltvairas” un “Everasmas” apkalpes, un varam pieļaut, ka to izcelšanos veicināja kāda “vara no ārpuses”, cenšoties nodrošināt kuģu atgriešanos “plašajā Dzimtenē”.⁶⁰⁷

Lieki piebilst, ka trimda un svešums kā tāds, īpaši iepretim, sentimentāli izsakoties, dzimtenei jeb dzimtajai zemei, nav nekāda “zelta bedre”. Trimdā, tāpat kā normālos apstākļos, ir arī karjeras ziņā veiksmīgākie un mazāk veiksmīgie, turklāt iespējams, ka trimdā, pateicoties svešuma apstākļiem, nokļūt mazāk veiksmīgo kategorijā varētu būt mazliet vieglāk nekā esot savā dzimtajā zemē un valstī. Ārzemju valodu nezināšana, problēmas ar mītneszemes pilsonības ieguvu, kas bieži vien traucēja gan iegūt darbu uz kuģiem, gan izkāpt krastā valstīs, kuru ostās kuģis piestāja, – tās bija tikai dažas no daudzajām problēmām⁶⁰⁸, ar ko bija spiesti saskarties latviešu jūrnieki pēckara gados “brīvajā pasaulē” un kas, protams, mudināja atgriezties Latvijā, lai arī okupētā un anektētā zem svešas varas. “Mūsu [resp., trimdas – D. B.] laikrakstos kritizē personas, kas brauc atpakaļ uz Latviju, un, pēc manām domām, pilnīgi pareizi. Ja ir kāda kategorija bēgļu, kam var tiešām iet grūti un kuru atpakaļbraukšana, no mana viedokļa, zināmos

⁶⁰⁵ RVKM LKVN ZA, Ja 11, 117.–118. lp. (F. Freienberga vēstule V. Tomsonam, Svonzi, 1940.15.VIII [kopija]).

⁶⁰⁶ Tālbraucēja kapteiņa J. Berga meitas Ināras Šternbergas atmiņas par tēvu [rokkraksts, 1996, 8. lpp.] // RVKM LKVN zinātniskā kartīte “Jānis Bergs”.

⁶⁰⁷ Sk. 211. nodaļas sadaļā par Latvijas kuģu saglabāšanu ASV.

⁶⁰⁸ Plašāk sk. nākamajā, 3.1.2. nodaļā “Jūrnieku tālākās gaitas”.

apstākļos varētu būt kaut cik motivēta, tie ir tieši .. jūrnieki,”⁶⁰⁹ 20. gs. 60. gadu sākumā akmeni Rietumos darbojošos Latvijas diplomātisko pārstāvniecību dārziņā meta latviešu jūrnieks Raimonds Mūrnieks⁶¹⁰, turklāt akcentējot tieši jūrnieku kā trimdinieku neapskaužamo likteni citu trimdinieku vidū, ko tādu padarījuši neparedzami darba apstākļi – darbošanās ne tikai svešu valstu dienestā, bet arī “mētāšanās” pa pasauli un tās dažādajām valstīm ar atšķirīgajām politiskajām iekārtām, kuģa un tā apkalpes juridiskās piederības maiņas⁶¹¹ neparedzamība;⁶¹² citiem vārdiem – zināms bēgļu jūrnieka darba un eksistences nepastāvīgums.

Latviešu trimdas jūrnieku skatus Latvijas virzienā vērsa arī, iespējams, izsakoties nezinātniski, tīra trimdinieka traģēdija, kas izpaudās divējādi. Pirmkārt, tā bija pastāvīgā prombūtne no sava tautiešu loka, kas jūrnieku gadījumā nenoliedzami bija izteiktāka nekā citu nozaru darbinieku vidū: ja uz sauszemes strādājošs latvietis principā varēja daudz maz regulāri iesaistīties tautiešu sabiedriskajā dzīvē, tad jūrniekam, kas bieži kuģoja tālās jūrās kopā ar sveštautiešiem apkalpē un kuģa pieturvietās, reizumis mēnešiem ilgi nebija iespējams uzturēt tiešus kontaktus nedz ar savu, iespējams, latvisko ģimeni, nedz kaut kādu latviešu kopienu. “Es personīgi esmu bijis tikai jūrnieks, un, ja tiešām mani nevienā zemē neņemtu pretim, bet būtu jāiet cietumā uz nenoteiktu laiku tikai tādēļ, ka man nekur nav uzturēšanās atļauja un neviens par mani neinteresējas, nenovēršami es domātu par braukšanu uz Latviju, jo tur vismaz ir latvieši un arī latvietes,”⁶¹³ trimdas jūrnieka traģēdijas kvintesenci šai aspektā atklāj R. Mūrnieks. Otra, prozaiskāka trimdinieka problēma, kas reizēm varēja būt izšķiroša (vismaz pirmajos trimdas gados pēc DP noņemšanas likvidācijas), bija pastāvīgas dzīvesvietas trūkums. Ja sauszemes saimniecības nozarēs strādājošs latvietis, rēķinoties ar vairāk vai mazāk ilgstošu trimdas stāvokli, jau pašā sākumā bija spiests meklēt vairāk vai mazāk pastāvīgu dzīvesvietu, tad jūrnieks, gadiem atrodoties jūrā un tikai neilgos periodos izkāpjot krastā, varēja arī nebūt pastāvīgi “noenkurojies” (arī ne, teiksim, iekopis mājvietu, nodibinājis, ģimeni). To nereti kavēja vai nepieļāva problēmas ar uzturēšanās atļauju un pilsonības iegūšanu, jo ne katrā zemē bija iespējams “noenkuroties” bez šiem papīriem, kā to bija paveicis kāds latvietis Zviedrijā, mītot tur 15 gadus un sākotnējo uzturēšanās atļauju uz pāris gadiem iegūstot, iegādājoties un iekopjot nekustamo īpašumu, kas

⁶⁰⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁶¹⁰ Zināms, ka R. Mūrnieks dzimis 1925. gada 17. maijā Bebreņē un ap divdesmit gadu nobraucis uz Latvijas un vēlāk Zviedrijas flotes tvaikoņiem kā samērā zema ranga jūrnieks – pārsvarā matrozis. Bija Latvijā palikuši piederīgie – māte gados (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 1. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Panama 1960.25.III)). Nav ziņu par viņa politisko pārliecību, iespējamo prokomunistisko noskaņojumu, kas varētu būt stiprinājis citātā pausto pārliecību.

⁶¹¹ Kā zināms, kuģi, lai arī piederēja konkrētu valstu konkrētām rēderejām, bieži varēja “baudīt” dubultu pakļautību, braucot zem kādas citas zemes karoga, kuras rēderiem kuģis tika iznomāts.

⁶¹² LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁶¹³ Turpat, 6. lp. (tas pats).

jūrniekam nebija tik vienkārši izdarāms.⁶¹⁴ Pastāvīgas dzīvesvietas trūkuma dēļ darba attiecību izbeigšana ar kāda ārzemju kuģa saimnieku jeb atbrīvošana no darba kaut uz nenoteiktu laiku (ja ne pavisam) un “mājās aizsūtīšana” bija ļoti bīstams scenārijs, un veselai virknei latviešu jūrnieku pastāvīgas dzīvesvietas uz sauszemes nebija vēl 50. gadu pirmajā pusē–vidū⁶¹⁵ un, jādomā, arī vēlākā laikā. Lieki piebilst, ka šāda stāvokļa iespējamība, ko latviešu jūrnieki lieliski apzinājās,⁶¹⁶ palikšanu trimdā nekādi neveicināja.

3.1.2. Jūrnieku tālākās gaitas

Runājot par “brīvajā pasaulē” nonākušajiem starpkaru Latvijas laika un kara gadu kuģotājiem, iespējams izdalīt divas kategorijas: pirmajā ietilpst tie jūrnieki, kas pēc kara bija spiesti pārkvalificēties un turpināt darba mūžu kādā citā nozarē, bet otro veido tie, kam izdevās savas jūrnieka gaitas turpināt; savukārt šo otro kategoriju, kas, šķiet, ir dominējošā, iespējams saskaldīt vēl sīkāk – vienā apakškategorijā ietilpinot (1) jūrniekus, kas vismaz kādu laiku turpināja braukt uz latviešu/bijušajiem neatkarīgās Latvijas kuģiem, un (2) tos, kas pilnībā pārgāja svešu valstu un sveštautiešu rēderu dienestā. Tas, vai un cik lielā mērā latviešu jūrnieki varēja turpināt vai uzsākt savas jūrnieka gaitas “brīvās pasaules” valstu rēdereju dienestā, bija atkarīgs no vairākiem faktoriem: 1. – attiecīgās valsts nostāja un politiskās vadlīnijas attieksmē pret bēgļiem un imigrantiem kā darbaspēku noteiktās nozarēs; 2. – pašu latviešu (un it īpaši jūrnieku) centieni aizstāvēt savas tiesības un vēlmes saglabāt daļību pasaules jūrniecības nozarē; 3. – latviešu jūrnieku sociālekonomiskā tēla veidošanās svešzemnieku atbildīgo amatpersonu un privāto rēderu acīs, kā arī pašu latviešu sabiedrībā.

Latviešu jūrnieks – svešinieks mītneszemē un tās jūrniecības nozarē

Kā jau pieminēts, latviešu jūrniekam trimdā bija jāsaskaras ar daudzām grūtībām un sarežģījumiem. Turpmākajās lappusēs sniegts neliels ieskats dažos izplatītākajos negatīvajos faktoros, kas apgrūtināja latviešu jūrnieka dzīvi “brīvajā pasaulē”, nekavējoties pie iepriekš pieminētajiem vairāk vai mazāk tipiskajiem gadījumiem.

Pirmais un svarīgākais faktors, kas apgrūtināja latviešu jūrnieka sekmīgu darbību “brīvajā pasaulē”, neapšaubāmi bija attiecīgās valsts ekonomiskā situācija un politiskā nostāja pret

⁶¹⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 24. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Baltimore, 1960.21.XI).

⁶¹⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 115. lp. (Jūrnieka B. Senkeviča vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā, Portlenda, 1953.1.I).

⁶¹⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 7. lp. (E. Zariņa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Oslo, 1960.8.IX).

latviešu jūrniekiem, kas pirmajos pēckara gados kaut kādā mērā, protams, saistījās arī ar Rietumu sabiedroto diktētās pēckara pasaules jaunās kārtības nostādnēm. Uzskatāmi šādas tendences piemēri ir divas baltiešu jūrnieku lietas Skandināvijā.

Pirmajā gadījumā latviešu jūrnieku intereses apdraudēja impulss no pašam valsts vai pat starptautiskām iestādēm un attiecināms uz Zviedriju, kad 1945. gada maija beigās, neilgi pēc kara beigām, Sabiedroto kontroles komisija Gēteborgā atteicās pieņemt darbā vairākus simtus Zviedrijā esošo baltiešu jūrnieku (kopā ar igauņiem tādu bija vismaz 1000), lai arī vakanču nav trūcis. Tiesa, kad igauņu jūrniecības nozares pārstāvji neizpratnē vērsās pie starptautiskās Jūrnieku ūnijas (apvienības) Sabiedroto valstī Londonā, izrādījās, ka tā neko par šādu aizliegumu nav zinājusi.⁶¹⁷ Tajā pašā laikā gribētos domāt, ka vietējās Zviedrijas amatpersonas nebūtu rīkojušās pretrunā ar augstākiem lēmumiem, bet, lai arī kā tas būtu bijis, salīdzinoši drīz aizliegums tika atcelts: vasaras beigās atļauju strādāt uz zviedru tirdzniecības kuģiem saņēma pirmie latviešu jūrnieki (pagaidām gan tikai trīs – Valdis Viļumsons, Andrejs Šķerbergs un Vilnis Zāraks),⁶¹⁸ bet pēc dažiem gadiem latviešu trimdas prese jau varēja rakstīt, ka “daudz latviešu jaunekļu tagad brauc uz [zviedru un citu “brīvās pasaules” valstu] kuģiem”⁶¹⁹. Sākotnējo aizliegumu jeb drastisko ierobežojumu pakāpenisku pārskatīšanu, visticamāk, veicināja 40. gadu otrajā pusē valdošais kvalificētu jūrnieku trūkums Zviedrijā (šis trūkums bija tik liels, ka vajadzēja pat ievest jūrskolu absolventus no Vācijas). Zviedrijas varas iestāžu piesardzība nezviedru jūrnieku nodarbināšanā saglabājās arī 50. gados, un tā tika vērsta uz visu cittautību pārstāvjiem; tā, piemēram, ikvienam ārzemniekam, lai iegūtu Zviedrijā atzītu jūrnieka izglītību, iegūtu attiecīgu sertifikātu un pēc tam kuģotu zviedru flotē, bija nepieciešama speciāla atļauja no Zviedrijas valsts Tirdzniecības kolēģijas (*Kommerskollegium*).⁶²⁰ Jādomā, ka šāda piesardzība bija normāla prakse daudzās pasaules valstīs, jo tā bija vērojama arī pret ārzemnieku un Baltijas bēgļu jūrniekiem labvēlīgajās lielvalstīs ASV un Lielbritānijā, kuru valdība arī pieprasīja potenciālajiem flotes darbiniekiem iziet īpašu sertifikāciju pēc kādas citas ārzemju jūrskolas absolvēšanas (iespējams, šai ziņā bija arī izņēmumi).⁶²¹

Mazliet atšķirīga situācija bija vērojama Norvēģijā 1949. gadā – tā tad jau vairākus gadus vēlāk nekā Zviedrijā: šeit valsts iestādes, nobloķēdamas latviešu iespēju tikt uzņemtiem norvēģu flotes apkalpes sastāvā, atsaucās sabiedrisko organizāciju un konkrētu vietējo nozares darbinieku grupu ierosmēm. Situācija šāda. 1949. gada pavasarī Flensburgas jūrskolas administrācija ar

⁶¹⁷ Igaunju jūrnieku... *Latvju Ziņas*, 1945, Nr. 22, 5. jūlijs, 2. lpp.

⁶¹⁸ Latviešu jūrniekiem... *Latvju Ziņas*, 1945, Nr. 30, 25. augusts, 2. lpp.

⁶¹⁹ Gēteborgas jūrskolu... *Latviju Ziņas*, 1950, Nr. 24, 15. jūnijs, 6. lpp.

⁶²⁰ Turpat.

⁶²¹ F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... *Tēvzeme*, 1946, Nr. 89, 23. novembris, 3. lpp.

Starptautiskās bēgļu aprūpes organizācijas (IRO – *International Refugee Organisation*)⁶²² starpniecību⁶²³ principiāli vienojās ar ekspluatācijā jaunnododamā Norvēģijas tvaikoņa “Skaugum” kapteini un rēdereju, ka tā apkalpe tiks pilnībā vai gandrīz pilnībā komplektēta no baltiešu jūrskolas tāgada absolventiem;⁶²⁴ tomēr, lai arī prese jau laikus to kā atzīstamu panākumu paspēja jūsmīgi izsludināt visā “brīvajā pasaulē”⁶²⁵, ceļā nostājās Norvēģijas jūrnieku arodbiedrība, likumiski panākot, ka kuģa īpašnieki – norvēģu rēdereja – DP nometniekus tomēr darbā nepieņem.⁶²⁶ Situācijas saasinātību mazliet mīkstināja vienīgi panāktais kompromiss: no DP nometņu iemītniekiem tika sakomplektēts kuģa medicīniskais personāls.⁶²⁷

Pēckara gadu bieži vien smagajā ekonomiskajā situācijā bija tikai normāli, ja latviešu jūrnieki gluži tāpat kā citu nozaru profesiju pārstāvji, nereti spītējot labajai izglītībai un labi atalgotiem amatiem piemērotai kvalifikācijai, bija spiesti pildīt vienkāršākus un sliktāk atalgotus darba pienākumus. Tā kāds latviešu jūrnieks, apmeklējis savus tautiešus un amatbrāļus DP nometnēs Vācijā 1945. gada rudenī, ziņoja, ka “latviešu lietākās rūpes ir darba un iztikas jautājums. Ar darba atrašanu ir ļoti grūti. To dabūt kaut kur pie vāciešiem ir neiespējami, jo visa Vācijas dzīve ir galīgi ruinēta. Arī pašu vāciešu stāvoklis ir ļoti grūts. [...] Labāk klājas tiem latviešiem, kas saistījušies darbā kādā sabiedroto iestādē. [...] trūkst informācijas par notikumiem pasaulē, valda neziņa par nākotni [...]”; turklāt jūrnieku darbība esot bijusi īpaši apgrūtināta Sabiedroto noslēgtās piekrastes (Šlezvīgas-Holšteinas apgabalā) dēļ.⁶²⁸ Darbvietu deficīts pēc kara bija asi vērojams arī Zviedrijā, un šādos apstākļos, kad grūti nodarbināt ar darbu bija pat savus tautiešus, iebraucējs, protams, ne uz kādu “zelta bedri” darba tirgū cerēt nevarēja. Labi, ja, pateicoties nozares attīstībai un attiecīgam darbaspēka pieprasījumam, augsti izglītotam latviešu jūrniekam šajā zemē bija iespējams darboties savā nozarē kaut vai kā kuģu bortu krāsotājam vai vidēja ranga mehāniķim un būvniekam kādā kuģu būvētavā vai remontdarbnīcā; jau 1945. gada rudenī visas vakances, kurās latviešu jūrnieks varēja kaut puslīdz darboties savā nozarē, vismaz Gēteborgā bija pilnībā aizpildītas.⁶²⁹ Turklāt 40. gadu otrajā pusē Zviedrijā latviešu bēgļiem bija daudz lielākas iespējas darba meklējumos nekā Vācijas DP nometniekiem.⁶³⁰ 1948. gadā, norādot uz bēgļu nodarbinātības lielo nozīmi vēl naivu dzimtenes jauncelsmes cerību gaismā,

⁶²² Darbojās no 1945. līdz 1950. gadam, latviešu bēgļu aprūpē iesaistoties 1946. gadā, papildinot Apvienoto Nāciju Palīdzības un atjaunošanas pārvaldes darbību (UNNRA – *United Relief and Rehabilitation Administration*).

⁶²³ Presē ir ziņas, ka kuģis ticis nodots tiešā IRO rīcībā (Latvieši pasaulē. *Austrālijas Latvietis*, 1949, Nr. 2, 22. maijs, 5. lpp.; Neimanis, Pauls. Norvēģi negribēja latviešus. *Latvija*, 1949, Nr. 65, 15. jūnijs, 2. lpp.)

⁶²⁴ Turpat (Neimanis, P. Norvēģi negribēja latviešus. ...)

⁶²⁵ Sk.: Latvieši pasaulē. ...

⁶²⁶ Neimanis, P. Norvēģi negribēja latviešus. ...

⁶²⁷ Gončarovs, O[ļegs]. Patiesība par jūrniekiem. *Latvija*, 1949, Nr. 59, 28. maijs, 2. lpp.

⁶²⁸ Vācijā atrodas 24.000 leģionāru. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 45, 12. septembris, 4. lpp.

⁶²⁹ Latvieši Vestergetlandē. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 43, 5. septembris, 4. lpp.

⁶³⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 4048. l., 40. lp. (prof. J. Vārserga vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Bīlmanim, Stokholma, 1948.6.XI).

ievērojamais tautsaimnieks profesors Jānis Vārsbergs rakstīja: “Šeit Zviedrijā bēgļi var būt apmierināti, jo kas var un grib strādāt, tas nopelna sev iztiku, nav jāslaistās bezdarbībā, kas beidzot vājina spēkus un nomāc garu. Daudzi Vācijas nometnēs mītošie ir zaudējuši daudz no savām spējām, un, kad atskanēs sauciens – doties uz dzimteni, tad dažs labs tai maz ko varēs pārvest. No Vācijas iebraukušie ļoti priecīgi, ka te var strādāt, ja dažkārt arī darbs nav visai piemērots, tomēr eksistence nodrošināta un, galvenais, apziņa, ka neesi citiem uz kakla.”⁶³¹ (Jādomā, ka profesora vēstule attiecināma arī latviešu jūrniekiem.) Pateicoties kvalificētu jūrnieku trūkumam, vismaz pagaidu darbu pēckara gados latviešu jūrnieki – vismaz diplomētie – varēja atrast arī uz dāņu kuģiem, pat neraugoties uz Dānijas politiskajām simpātijām pret Padomju Savienību.⁶³²

Bēgļa statuss latviešu jūrnieku nodarbinātību apgrūtināja vēl kādā aspektā. IRO noteikumi par DP nometnieku nodarbināšanu paredzēja, ka, līgumam izbeidzoties, bēgļi nav sūtāmi atpakaļ uz Vāciju, DP nometnēm, bet gan izvietojami kādā no emigrācijas zemēm, acīmredzot nodrošinot arī zināmus labvēlīgus priekšnoteikumus viņu tālākai palikšanai attiecīgajā vietā, turklāt īpašniekam tas bija jāgarantē, parakstot īpašu garantijas vienošanos – tā dēvēto afidevītu. Tā, piemēram, ASV pavalstniecībā esošam kuģīpašniekam šādā gadījumā bija jānododas uz Vašingtonu un jāgarantē, ka darba attiecību izbeigšanas gadījumā bēgļu jūrnieks ar visu ģimeni (!) būs nodrošināts ar patvērumu kādā no ASV ostām. Tā kā praksē tas nozīmēja ne tikai lieku apgrūtinājumu dzīvesvietu nodrošināšanā, bet arī zināmus ierobežojumus kuģa pierakstīšanā atsevišķās valstīs (ne visas valstis bēgļus “ņēma pretim”), kurās valdīja kādi ekonomiski izdevīgāki nosacījumi, tad lieki piebilst, ka šādu bēgļu pieņemšana darbā dažādu valstu rēderiem varēja šķist pārāk liels slogs, no kura, protams, visvieglāk varēja izvairīties, bēgļu darbā vienkārši nepieņemot (kādēļ gan sevi lieki apgrūtināt?!).⁶³³

Tiesa, bija arī gadījumi, kad tieši bēgļa (pārvietotās personas (*displaced person*)) statuss un starptautisko bēgļu aprūpes un aizgādniecības organizāciju aizmugure varēja izšķirt likteni labā nozīmē, ieslidinot to pavisam labvēlīgā gultnē. DP statuss nāca par labu arī tiem latviešu jūrniekiem (un ne tikai jūrniekiem), kas bija nolēmuši atstāt Eiropu un jau pirms DP nometņu likvidēšanas nogruntēties “apsolītajā zemē”⁶³⁴ – ASV. Proti, šo valstu valdība bija noteikusi stingrus ierobežojumus ieceļotāju plūsmā – tā dēvētās imigrācijas kvotas. 1945.–1947. gadā Latvijas pavalstnieku (vispār) ieceļošanas kvota bija 263 cilvēki gadā, no kuras 90% ik gadu bija

⁶³¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 4048. l., 38. lp. (tas pats).

⁶³² Tā, piemēram, Dānijā palikušais Padomju Savienībai izdotā motorkuģa “Bru” kapteinis K. Vētra pēc 1946. gada turpināja braukt par 3. stūrmani uz dāņu tirdzniecības kuģa “Blekinge”. LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 21. lp. (K. Vētras vēstule A. Bīlmanim 1947.12.IX).

⁶³³ V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. ...

⁶³⁴ Sk. turpmāk.

rezervēti tieši t. s. pārvietotajām personām, kas Vācijā izmitinātas tieši amerikāņu okupācijas zonā un uzturas tur kopš 1945. gada 1. decembra.⁶³⁵ Bet, ja kāds svešzemnieks ārpus šīm kvotām un tāpat ne no šīs striktās kategorijas vēlējās valstī ieceļot, varēja nākties pārciest smagnēju un ilgstošu imigrācijas dokumentu kārtošanas procedūru uzturēšanās atļaujas iegūšanai, sākot ar vēršanos vietējā ASV konsulātā ar vīzas pieprasījumu. DP statusā esošo bēgļu uzturēšanos ASV vēl vairāk atviegloja 1948. gadā pieņemtie grozījumi ASV Imigrācijas likumā – tā saucamais “Pārvietoto personu akts” (*Displaced Persons Act of 1948*) ar paplašinātu jeb nostiprinātu DP statusa definīciju –, pateicoties kuram, ar 1948. gadu ieceļošanas ASV kļuva mazliet plašākas – pirmkārt, ieceļot tagad varēja arī franču un britu okupācijas zonās mītošajiem bēgļi,⁶³⁶ un, otrkārt, tika atvieglota pastāvīgās uzturēšanās dokumentu – imigrācijas vīzu – iegūšanas procedūra: šādu dokumentu tagad varēja saņemt ikvienu “pārvietotā persona”, kas ASV ieceļoja vai jau uzturējās bēgļa statusā.⁶³⁷ Britu okupācijas zonā reģistrēta bēgļa statuss latviešu jūrniekiem diezgan daudz deva jau pirms izceļošanas, vēl dzīvojot DP nometnēs. Ja, piemēram, politiski šaubīgās zaudētājvalsts nacionalitātes – vācu – jūrniekiem nebija atļauts braukt uz tālbraucējiem kuģiem, bet visi latviešu jūrnieki, kas mīta britu kontrolētajā Vācijas daļā, bija reģistrēti Hamburgas jūras darba pārvaldē, un tādēļ viņiem visiem bija atļauts izbraukt no okupācijas zonas katrā laikā uz visiem kuģiem.⁶³⁸

Ārzemnieku, tostarp latviešu, jūrnieku ienākšanai attiecīgās valsts tautsaimniecībā atsevišķu valstu valdības lika arī politiskus šķēršļus. Īpaši strikta savā politikā bija Lielbritānija; cik zināms, ilgstoši – gan pirms Otrā pasaules kara, gan vēlāk – līdz pat šodienai –, lai varētu pilnvērtīgi kuģot valsts flotē, iegūstot attiecīgu sertifikāciju, nepieciešama pavalstniecība. Un tieši pilsonība jeb pavalstniecība zināmā mērā ir atslēgas vārds analogā problēmā ar Rietumos palikušajiem latviešu jūrniekiem pēc Otrā pasaules kara. Pilsonības iegūšana Rietumeiropā (tiesa, ne tikai), kur vispirms nonāca vairums latviešu bēgļu, parasti aizņēma vairākus gadus. Kā atceras tālbraucējs kapteinis Imants Balodis, kurš 1954. gadā apmetās uz dzīvi Kanādā, tad 50. gados Lielbritānijā šādas pilsonības iegūšanai bija nepieciešami pieci gadi, kas, protams, bija būtisks šķērslis latviešu jūrnieku pilnvērtīgai nodarbinātībai šajā zemē.⁶³⁹

Vēl bezcerīgākā situācijā nonāca tie latviešu kuģinieki, kas, ilgstoši ieņemdami augstus kuģa virsnieka amatus brīvās Latvijas vai – retāk – pirmo Latvijas okupācijas gadu kuģniecībā,

⁶³⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 20. lp. (A. Bīlmaņa vēstule jūrniekam K. Vētram Dānijā, 1947.17.IX).

⁶³⁶ Saskaņā ar 1948. gada ASV imigrācijas likumu DP statuss tika definēts šādi: bēglis, kas 1947. gada 22. decembrī atradies amerikāņu, angļu un franču okupācijas joslās Vācijā, Austrijā un Itālijā (Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 72. lp. (A. Dinberga vēstule P. Alksnei 1949.26.VIII)).

⁶³⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 107. lp. (A. Dinberga vēstule L. Ķiplokam 1948.19.X).

⁶³⁸ V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. ...

⁶³⁹ Balodis, Imants. *Dažādās vietās un laikos* [autobiogrāfija datorrakstā], 9. lp. // RVKM LKVN personas kartīte “Imants Balodis”.

arī pēc kara, nokļuvuši bēgļa statusā britu okupācijas zonā Vācijā, vēlējās savu augsto rangu saglabāt: problēma bija tā, ka, lai brauktu par kapteini uz Lielbritānijas kuģa, bija jābūt ne tikai pavalstniekam, bet arī dzimušam Lielbritānijā.⁶⁴⁰ 1946. gada sākumā vairāki latviešu tālbraucēji kapteiņi, kas tobrīd mita DP nometnē britu zonā Vācijā, nolēma, ka vislabākais veids, kā no situācijas izkļūt, būtu mēģināt iegūt kapteiņu vietas uz Ķīnas tirdzniecības flotes kuģiem. Darbs šīs valsts flotē un pašas flotes liktenis latviešu kapteiņiem tobrīd šķita gana perspektīvs: vismaz tādu priekšstatu bija radījušas ziņas par Ķīnas iespējām pārņemt daļu Japānas tirdzniecības flotes un gaidāmo straujo flotes attīstību, kas kāpināšot pieprasījumu pēc attiecīgās jomas speciālistiem. “Latviešu jūrnieki uz Ķīnas kuģiem ir jau braukuši un viņiem ir laba slava Ķīnā,” par latviešu izredzēm iekļūt šajā sektorā optimistisks likās kapteinis Heinrihs Liberts, tomēr lūgdams Latvijas sūtniecības Vašingtonā atbalstu un padomu šai lietā.⁶⁴¹ Praksē gan izrādījās, ka izdevīgāka izrādījās braukšana uz citu valstu, piemēram, Panamas kuģiem, paša Liberta gadījumā tika pieļauta arī atkāpe no likuma par kapteiņa Lielbritānijas izcelsmi: 1946.–1947. gadā viņš bija kapteinis uz tobrīd jau britu valdības pārņemtā Latvijas kuģa “Kaupo”.⁶⁴² Tiesa, dažkārt mazliet zemāka ranga virsnieki – kuģu mehāniķi, stūrmaņi, ne kapteiņi – Lielbritānijā tolaik varēja tikt samērā labi atalgotās vietās. Tā, piemēram, ar Latvijas sūtņa Londonā K. Zariņa gādību uzreiz pēc nonākšanas Lielbritānijā 1946. gadā kuģa virsnieka – trešā mehāniķa (inženiera) – posteni uz kāda angļu kuģa ieguva latviešu jūrnieks Ādolfs Ceļdoms (1903–199?), pēc pieciem gadiem, iegūstot Lielbritānijas pavalstniecību, posteni paaugstinot līdz pirmajam mehāniķim (inženierim).⁶⁴³

Tik strikta valsts nostāja pavalstniecības lietās kā Lielbritānijā nebija vērojama pilnīgi visur (vismaz ne pastāvīgi); tā, piemēram, 40. gadu sākumā nedaudz labāka situācija šai ziņā rādījās Zviedrijā, kur darba atļaujai uz jūras pietika ar ārzemnieka – bezpavalstnieka pasi, un, tā kā Zviedrijā tobrīd tika atzīti arī ārvalstu diplomāti, tad šie ārvalstu jūrnieki bez pastāvīgas pavalstniecības varēja ieņemt amatus arī kuģa virsniecībā (jādomā, gan ne kapteiņa), ne tikai apkalpes “lejasgalā”.⁶⁴⁴ Pēckara situācijai, no Austrumeiropas izplūstot bēgļu straumei, gan bija savas nianšes, un, kā jau minēts, arī Zviedrijas varasiestādes pēc kara prasīja jūrniekiem noteiktus pašu valstī iegūtus sertifikātus. Lai arī Hāgas konvencijā tika paredzēts tas, ka bēgļi jeb pārvietotās personas būtu jāpieņem dienestā uz attiecīgās valsts kuģa pat bez mītneszemes

⁶⁴⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 3. lp. (H. Liberta vēstule A. Bīlmanim, Ķīle, 1946.1.II).

⁶⁴¹ Turpat.

⁶⁴² Hartmanis, Jānis. [šķirkļis par kapteini H. Libertu] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 90. lpp.

⁶⁴³ Jāņa Hartmaņa apkopotās ziņas par Ā. Ceļdomu 1999.13.IV [mašīnraksts] // RVKM LKVN personas kartīte “Ādolfs Ceļdoms”.

⁶⁴⁴ LVVA, 293. f., 2. apr., 135. l., 1. lp. (Latvijas tvaikoņa “Vizma” bijušā kapteiņa P. Skultes vēstule Latvijas pilnvarotajam ministram Zviedrijā V. Salnajam, Gēteborga 1940.14.X).

pavalstniecības,⁶⁴⁵ praksē tas ne vienmēr strādāja, pateicoties vietējo arodbiedrību protestiem, kādi redzami minētajā piemērā ar Norvēģiju un tās pavalstnieku ekonomiskajām interesēm. Izteikti negatīvi pret nepilsoņiem uz kuģa jebkādā profesionālajā rangā izturējusies, piemēram, Francijas valdība.⁶⁴⁶

Formalitātes pavalstniecības un imigrācijas dokumentu kārtošanā Eiropā (precīzāk, ziņas par to, ka citur formalitāšu varētu būt mazāk vai tās būtu vieglāk pārvaramas), kā arī daudzu latviešu bailes no Eiropai draudošajām komunisma briesmām jeb “sarkanā sloga uzvelšanos” Eiropai, pateicoties Lielbritānijas un citu Eiropas valstu glēvajai politikai un Padomju Savienības tīri ģeogrāfiskajam tuvumam,⁶⁴⁷ 50. gadu sākumā veicināja latviešu jūrnieku izceļošanu uz mītneszemēm ārpus Eiropas (nozares problēmu dēļ atsevišķās valstīs (piemēram, Lielbritānijā) izceļoja arī vietējo pavalstniecību jūrnieki, rādot sava veida priekšzīmi latviešiem).⁶⁴⁸ Par īstu “apsolīto zemi”, kā to mazliet ironiski mēdza dēvēt paši latvieši, 40. gadu otrajā pusē kļuva ASV. Neskaitot to, ka Eiropā palikušajiem latviešu jūrniekiem pievilcīga šķita ASV likumdošana darba meklējumos, iespējams, bija vēl pāris citu apsvērumu, kas veicināja šādu rīcību. Pirmkārt, jūrniekus vilināja manāmā ASV straujā un veiksmīgā ekonomiskā izaugsme, no vienas, un jūrnieku trūkums (vai vismaz baumas par to) – no otras puses.⁶⁴⁹ Tā kā Amerika karā bija cietusi mazāk nekā daudzas Eiropas valstis, bet jūrnieku, domājams, patiešām trūka, tā bija reāla iespēja, jau uzreiz pēc kara (faktiski jau kara nogalē) latviešu jūrnieks varēja cerēt uz veiksmīgu iekļaušanos šīs valsts tautsaimniecībā. Otrkārt, 40. gadu vidū patiešām labu slavu visas pasaules latviešos bija iemantojusi Latvijas sūtniecība Vašingtonā – gan ar saviem centieniem Latvijas kuģu saglabāšanā, gan aizrautīgo palīdzību jūrniekiem visā pasaulē,⁶⁵⁰ kas bija zināms pretmets tām iekšējām nekārtībām, kas latviešu jūrnieku un kuģīpašnieku lietās norisinājās, piemēram, Latviešu palīdzības komitejā Zviedrijā.⁶⁵¹ “Jāsaka, ka nav .. viegli .. atrasties Eiropā, jo šeit gandrīz nav neviena, kas nevēlētos šo kontinentu atstāt, un man nākas atbildēt uz neskaitāmiem jautājumiem, lai apmierinātu visus interesentus. Domāju, ka bez pārspīlējuma varu teikt, ka šobrīd mūsu aprindās Jūsu vārdam ir vislielākā autoritāte un ka laba daļa nākotnes cerību, ja tām

⁶⁴⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 4. lp. (R. Mūrnieka vēstule A. Bīlmanim 1960.1.IX); sk. arī 1954. gadā Hāgā pieņemto “Konvenciju par bezpavalstnieku statusu” (*Convention relating to the Status of Stateless Persons*). Teksts pieejams: http://www.unhcr.org/ibelong/wp-content/uploads/1954-Convention-relating-to-the-Status-of-Stateless-Persons_ENG.pdf [aplūkots 2017.3.I].

⁶⁴⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 4. lp. (R. Mūrnieka vēstule A. Bīlmanim 1960.1.IX).

⁶⁴⁷ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 176. lpp. (prof. Fr. Gulbja vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā J. Feldmanam, Hamiltona, 1951.31.I),

⁶⁴⁸ Balodis, Imants. *Dažādās vietās un laikos*, 9. lp. // RVKM LKVN personas kartīte “Imants Balodis”.

⁶⁴⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 5. lp. (A. Eīns Bīlmanim 1945.28.II).

⁶⁵⁰ Par to liecina jūrnieku vēstules no visas pasaules: sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943.–1946. u. c. lietas.

⁶⁵¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 22. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim, Ņujorka, 1946.27.IX).

kādreiz būtu lemts piepildīties, sakoncentrējas ap Jūsu personu,⁶⁵² vēstulē Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Bīlmanim 1946. gadā neviltoji glaimoja latviešu jurists un Latvijas kuģtīpašnieku aizstāvis Georgs Dancigers, atklājot Eiropā mītošo tautiešu noskaņojumu. Ne mazāka pateicība par A. Bīlmaņa un visas sūtniecības veikumu, toties mazliet lielāka skepse par ASV kā “apsolīto zemi” jūtama Latvijas sūtniecības Vašingtonā lietvedim Anatolam Dinbergam adresētā kāda jūrnika mātes vēstulē ar pateicību par palīdzību viņas nelaimē nonākušajam dēlam 1949. gada sākumā: “varu iedomāties, cik Jums tagad grūti laiki jāpārdzīvo un cik daudz ir to, kas gaida un lūdz no Jums palīdzības – no “apsolītās zemes” Amerikas, kur nu Jums vienam⁶⁵³ ir jārīkojas ar trimdinieku likteņiem. Mums Eiropā caurmērā visiem šķiet, ka pie Jums būtu visvieglāk un labāk dzīvot un strādāt. Protams, ir visur sava garoza, bet [mums par] to netiek domāt”.⁶⁵⁴

Tiesa, arī Amerika nebūt nebija nekāds latviešu jūrnika rožu dārzs. Pirmkārt, tūlīt pēc kara ASV tirdzniecības flotē sāka nostiprināties un pakāpeniski pieaugt tendence nodarbināt vienīgi ASV pavalstniekus: sākotnēji šis princips tika piemērots kuģu kapteiņiem, vēlāk visiem virsniekiem, bet 50. gadu sākumā jau bija attiecināms arī uz zināmu daļu zemāka ranga jūrnīku.⁶⁵⁵ Otrkārt, tāpat kā Eiropā, arī ASV pavalstniecības iegūšanai bija vajadzīgi pieci gadi, ko jūrnīkam visizdevīgāk bija nokalpot uz ASV kuģiem, ja kāda no vietējām rēderejām ārzemnieku ņēma pretī tikai ar sākotnējiem vai nepilnīgiem ieceļošanas dokumentiem (arī bez imigrācijas kvotas vīzas).⁶⁵⁶

Kopumā ASV izcēlās ar sevišķi stingru imigrācijas politiku, kas laika gaitā palika aizvien stingrāka. 1952. gada 27. jūnijā ASV valdība pieņēma grozījumus imigrācijas un pilsonības likumā – tā dēvēto Makkārana–Valtera aktu (*McCarran–Walter Act*),⁶⁵⁷ kad tābrīža redakcijā bija spēkā līdz 1965. gadam,⁶⁵⁸ pateicoties tam, ārvalstu jūrnīks vairs nevarēja vienkārši nokāpt krastā no ASV iebraukuša kuģa uz likumā paredzētajām 29 dienām, iztiekot vien ar personas dokumenta vai kādu īslaicīgas ieceļošanas dokumentu uzrādīšanu, kā tas bija līdz šim: tagad katrs jūrnīks tika pakļauts izmeklēšanai. Latviešu jūrnīkam bez pavalstniecības, kas iegūta kādā no mītnes zemēm, tas nereti beidzās ar arestu un izkāpšanas aizliegumu,⁶⁵⁹ jo Latvijas Republikas pilsoņa gadījumā šāda izmeklēšana daudzos gadījumos bija ārkārtīgi apgrūtināta:

⁶⁵² LVVA, 293. f., 1. apr., 1898. l., 28.–29. lp. (G. Dancigera vēstule A. Bīlmanim 1946.22.VII Stokholmā).

⁶⁵³ Tobrīd A. Dinbergs bija pārņēmis sūtniecības lietas no tikko mūžībā aizgājušā sūtņa A. Bīlmaņa.

⁶⁵⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 49. lp. (P. Alksnes vēstule A. Dinbergam 1949.14.II). Citā vēstulē Paulīne Alksne Dinbergam neslēpj: “Jūs nu esiet vistuvākā valdīšana puikam no latviešu puses.” (turpat, 51. lp., vēstule 1949.7.III).

⁶⁵⁵ Turpat, 105. lp. (A. Dinberga vēstule jūrnīkam Ludvigam Ķiplokam 1950.31.VIII).

⁶⁵⁶ Turpat, 71. lp. (J. Feldmana vēstule G. Alksnim 1949.23.VIII).

⁶⁵⁷ Oficiāli – *Immigration and Nationality Act of 1952*.

⁶⁵⁸ Bennett, Marion T. The immigration and nationality (McCarran-Walter) Act of 1952, as Amended to 1965. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 367, 1966, 1, pp. 127–136.

⁶⁵⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 115. lp. (jūrnika B. Senkeviča vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Portlenda, 1953.1.I).

proti, tā saistījās ar ziņu ievākšanu no personas pēdējām pastāvīgajām dzīves vietām, bet pēckara periodā “brīvajā pasaulē” palikušajiem latviešiem, kā zināms, tā parasti bija Eiropa (Vācija, Zviedrija u. c.); vēl sliktāk, ja par pēdējo pastāvīgo dzīvesvietu uz sauszemes bija uzskatāma Latvija, jo – lieki piebilst – ASV imigrācijas iestāžu komunikācija ar attiecīgajām padomju institūcijām varēja būt visai sarežģīta... Cerīgākā latviešu jūrnieka izeja no šādas situācijas bija pagaidu uzturēšanās vīzas (*non-immigrant visa*) izņemšana kādā ASV pārstāvniecībā citviet pasaulē, kas vismaz noteiktā laika periodā garantēja jūrnieka izlaišanu Amerikas krastos. Tiesa, arī šādas vīzas izsniegšana varēja ievilties vai pat nonākt strupceļā ziņu ievākšanas apgrūtinājumu dēļ.⁶⁶⁰

Likumiski apgrūtinātas gan brīvprātīgā, gan iesaukšanas kārtā latviešu bēglim visā trimdas periodā bija arī iespējas dienēt ASV kara flotē, kur uzņēma tikai pilntiesīgus pavalstniekus (arī karalaikā).⁶⁶¹ Tos, kas nebija uzsākuši ASV pavalstniecības kārtošanas procedūru, armijas lietas neskāra un iesaukums neapdraudēja (autora rīcībā nav ziņu par brīvprātīgajiem), bet ASV pavalstniekam pēc iesaukšanas parasti bija iespēja izvēlēties – dienēt sauszemes, gaisa (aviācijā) vai jūras spēkos (kara flotē). Toties pavisam neērtā situācijā atradās tie iesaucamajos gados esošie latviešu vīrieši ASV, kas izteikuši vēlmi pēc šīs valsts pilsonības, bet tās iegūšanu nav nokārtojuši līdz galam – tādā gadījumā uz viņiem attiecās iesaukums un kara dienests, bet kā politiski tomēr ne gana uzticamiem nebija iespēju izvēlēties dienēt ārpus sauszemes spēkiem.⁶⁶²

Vēl pētāms ir jautājums, kādas imigrācijas normas tika piemērotas tiem 1940. gadā ASV palikušo astoņu kuģu jūrniekiem, kas kolektīvā veidā – ar visiem kuģiem un apkalpēm – nonāca ASV dienestā un to turpināja arī pēc kara beigām – vai tika piemērots DP statuss, cik īsā laikā obligāti bija jāuzsāk pavalstniecības iegūšanas process, kas neapšaubāmi bija nepieciešams ikvienam (protams, ne tikai jūrniekam), kas ASV vēlējās dzīvot un strādāt pastāvīgi? Pēc atsevišķiem avotiem, iespējams pieļaut, ka šo jūrnieku dzīvi un uzturēšanos ASV kardināli ietekmēja 1952. gada vasaras izmaiņas ASV imigrācijas un pavalstniecības lietu likumdošanā. Tā vedina domāt kopš karalaika ASV kuģojošā un Ņujorkā pastāvīgi mītošā latviešu jūrnieka Pētera Kaņepa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1953. gada janvārī, kurā viņš žēlojas, ka negaidīti, nokāpjot no kuģa pēc kārtējā brauciena, saņēmis ASV imigrācijas dienestu pavēsti, ka turpmāk viņš valstī drīkstot uzturēties vien kā ārzemju jūrnieks likumā noteiktās 29 dienas, citādi tikšot deportēts.⁶⁶³ Jūrnieka specifika attiecībā uz imigrācijas dienestiem bija tāda, jūrnieks ir

⁶⁶⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 114. lp. (A. Dinberga vēstule jūrniekam B. Senkevičam 1953.7.I).

⁶⁶¹ Turpat, 4. lp. (A. Eina vēstule A. Bīlmanim 1945.28.II).

⁶⁶² LVVA, 293. f., 1. apr., 1331. l., 17. lp. (Amerikas Latviešu Apvienības 1952.23.VIII kongresa Rezolūcija par latviešu iestāšanos ASV bruņotajos spēkos).

⁶⁶³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 117. lp. (P. Kaņepa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1953.20.I).

atkarīgs no kuģu atiešanas un pienākšanas laikiem, kas bieži bija teju neiespējami saskaņot ar dažādu formalitāšu nokārtošanas tempiem un termiņiem imigrācijas iestādēs.

Pret tiem, kas ASV bija ieceļoši nelegāli (bez ieceļošanas atļaujas vai pat bez personas dokumentiem), šīs valsts likumi bija sevišķi bargi, un pats nepatīkamākais, kas varēja sagaidīt latviešu jūrnieku bez legālas uzturēšanās atļaujas, bija jau iepriekš pieminētā piespiedu izsūtīšana jeb deportācija, kuras gadījumā pastāvēja divi galvenie scenāriji: palikšana “brīvajā pasaulē” darbā uz kāda kuģa vai nonākšana atpakaļ okupētajā Latvijā. Latvijas pārstāvniecības iespēju robežās centās atsaukties uz šādas iespējamības priekšā un citās līdzīgās grūtībās nonākušajiem jūrniekiem, vajadzības gadījumā sagādājot viņiem kaut pagaidu personas dokumentus;⁶⁶⁴ savu artavu sniedza arī dažās pilsētās izvietotās latviešu palīdzības organizācijas. Šādā gadījumā nelegālie iebraucēji ASV bieži tika novietoti vai nu kādā cietumā, vai Elisa salā Ņujorkā – tā dēvējamajā imigrācijas karantīnā jeb pagaidu nomitinājumā –, un tālākais nomitinātā liktenis parasti bija atkarīgs ASV Tieslietu ministrijas (*Attorney General*)⁶⁶⁵, Imigrācijas komisāra Vašingtonā lēmuma,⁶⁶⁶ vai arī kādas vietējās jūrniecības kompānijas, kas piekrita imigrantu pieņemt darbā uz kuģa, lai varētu puslīdz legāli atstāt ASV,⁶⁶⁷ pa jūrasbrauciena laiku, ja bija vēlme ASV nomitināties, iegūstot no kādā citā valstī darbojošamies ASV pārstāvniecībām likumīgu ieceļošanas atļauju⁶⁶⁸ (protams, ja vien ASV imigrācijas dienesti izsniedza atļauju imigrantam kā jūrniekam uz kāda kuģa no valsts izbraukt). Tomēr šādus “nelegālus” (un, iespējams, ārzemniekus vispār) amerikāņu kuģniecības kompānijas uzņēma ne labprāt.⁶⁶⁹

Latviešu jūrnieku nedienas ar dažādu valstu imigrācijas dienestiem visā pasaulē daļēji atvieglāja 1954. gadā pieņemtā Hāgas konvencija, kas bija attiecināma uz bezpavalstniekiem – arī jūrniekiem bez konkrētas pavalstniecības, kuriem konvencijā veltīts atsevišķs paragrāfs. Tas paredzēja, ka jūrnieks darbā uz kādas konvenciju parakstītājvalsts kuģa varēja tikt pieņemts arī bez konkrētas valsts pavalstniecības un pastāvīgas dzīvesvietas – pietika tikai ar attiecīgās valsts izsniegtu rakstisku apliecinājumu, ka tā sniegusi jūrniekam pagaidu patvērumu.⁶⁷⁰ Citos gadījumos līdzēja jūrnieku arodorganizācijas, kurās dažkārt latviešu jūrniekiem izdevās

⁶⁶⁴ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 39. lp. (A. Dinberga vēstule jūrnieka Gvido Alkšņa mātei Paulīnei Alksnei 1948.29.XII).

⁶⁶⁵ Turpat, 46. lp. (A. Dinberga vēstule P. Alksnei 1949.31.I).

⁶⁶⁶ Turpat, 72. lp. (A. Dinberga vēstule P. Alksnei 1949.26.VIII).

⁶⁶⁷ Turpat, 49. lp. (P. Alksnes vēstule P. Dinbergam par to, ka viņas dēls G. Alksnis saņēmis “caur “*Standart Oil Co.* jūrnieka papīrus”); 50. lp. (A. Dinberga vēstule P. Alksnei 1949.16.II).

⁶⁶⁸ Turpat, 51. lp. (P. Alksnes vēstule A. Dinbergam 1949.7.III); 71. lp. (J. Feldmana vēstule G. Alksnim 1949.23.VIII).

⁶⁶⁹ Sk. turpat, 64. lp. (G. Alkšņa vēstule J. Feldmanam 1949.19.VIII).

⁶⁷⁰ Hāgas konvencija “Par bezpavalstnieku statusu” (*Convention relating to the Status of Stateless Persons*), 1954. gads. Teksts pieejams: http://www.unhcr.org/ibelong/wp-content/uploads/1954-Convention-relating-to-the-Status-of-Stateless-Persons_ENG.pdf [aplūkots 2017.3.I].

iesaistīties pat bez pilnībā sakārtotiem attiecīgās valsts pavalstniecības dokumentiem.⁶⁷¹ Daudziem jūrniekiem imigrācijas lietās gan ASV, gan citviet pasaulē sniegusi atbalstu Latvijas sūtniecība Vašingtonā, kas uzturēšanās atļaujas un vīzas izgājusi ne vienam vien latviešu jūrniekam, jādoma – kopumā desmitiem vai pat simtiem jūrnieku. Iespējams, vairāku jūrnieku ieceļošanu, sākotnējo uzturēšanos un palikšanu⁶⁷² ASV nodrošinājusi arī Grauda rēdereja Ņujorkā, nodrošinot ieceļojušajam jūrniekam darbvieta ar iepriekš parakstītu darba līgumu jeb angažējumu.⁶⁷³

Dažādas imigrācijas lietu problēmas latviešu jūrniekus laiku pa laikam pārsteidza arī Latīņamerikas valstīs. Tā, piemēram, atsevišķās zemēs pat īslaicīgas uzturēšanās (iebraukšanas) atļaujas iegūšanai bija nepieciešams viens vai vairāki galvotāji no attiecīgās valsts pavalstniekiem vai pastāvīgajiem iemītniekiem. Bet, ja jūrnieks šai valstī nokļuvis pirmo reizi mūžā un, iespējams, nekad vairs neatgriezīsies, tad kur gan iespējams atrast šādus galvotājus, kā tas bija Dominikā,⁶⁷⁴ vai vismaz uz gadu noslēgtu darba līgumu kādā no vietējām firmām, kā to prasīja Venecuēlas likumi? Citkārt izkāpšanu krastā un uzturēšanās atļauju atteica bez nekāda paskaidrojuma un atsaucēm uz likumdošanas pantiem.⁶⁷⁵

Lieliski redzams tas, ka gan Eiropā, gan ārpus tās – Amerikas kontinentā – allaž pastāvēja zināmas problēmas kā ar pavalstniecības ieguvu un imigrācijas dienestiem, tā ar pirmajās pāris pēckara desmitgadēs īpaši uzmācīgo svešinieka statusu kā tādu, kas, protams, varēja saistīties tiklab ar zināmu politisko uzticamību un attiecīgo valstu amatpersonu vēlmi dot ekonomisku priekšroku saviem pavalstniekiem, gan racionālām bažām – emigrantu tautas nepārbaudītajām darbspējām un citādām mentalitātes īpatnībām, kas potenciāli varēja apgrūtināt sadarbību ar kuģīpašniekiem un kapteiņiem ar vietējo pavalstniecību. “Vienreiz es tiešām dabūju iepazīties ar to faktu, ka ir diezgan maz nāciju un vēl mazāk kapteiņu, kas .. vēlas ņemt bēgļus uz sava kuģa. Apmeklēju vairākas ostas un neskaitāmus kuģus, visur saņemdams negatīvu atbildi. Ar to atļauju palikt malā arī negāja. Beigās man tikai atlika jautāt, vai nebūtu iespējams uzkāpt uz krievu kuģa,” savas nedienas pirmajos pēckara gados 1960. gadā atminējās latviešu jūrnieks Zviedrijā Raimonds Mūrnieks, piebilstot, ka gadījumi, kad latviešu jūrnieki kā sveštautieši saņemot aizliegumu izkāpt krastā, vēl tobrīd – uz 60. gadu sākumu – dažās zemēs bijuši sastopami, turklāt

⁶⁷¹ Šādi notika, piemēram, ar minēto latviešu jūrnieku P. Kaņepu ASV, kurš bija vietējās jūrnieku arodbiedrības biedrs, baudīdams DP statusa priekšrocības. (sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 116. lp. (A. Dinberga vēstule P. Kaņepam, 1953.23.I).

⁶⁷² Pope, A. [šķirklis par tālraucēju stūrmani un kapteini Pēteri Līci]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 91. lp.

⁶⁷³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 22. lp. (A. Dinberga vēstule jūrniekam P. Līcim 1948.6.I).

⁶⁷⁴ Šādā situācijā bija nokļuvis latviešu jūrnieks R. Mūrnieks 1960. gada septembrī–oktobrī, uzturoties Dominikas Republikā: tās imigrācijas dienesti uzstāja, ka jūrniekam nepieciešama uzturēšanās atļauja, un šim nolūkam pieprasīja uzdot divus galvotājus (LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 10. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Port Alfred, 1960.14.X)).

⁶⁷⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 24. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.21.XI).

neesot pārliecības, ka šādi aizliegumi neparādīšoties arī citviet.⁶⁷⁶ Viņa kolēģis Kanādā I. Balodis raksta, ka šis aspekts vēl 50. gadu vidū traucējis kuģot pat zema ranga amatā, jo kanādiešu kapteiņi un kuģīpašnieki svešiniekiem bez pieredzes Kanādas jūrniecības nozarē vienkārši neuzticējās, turklāt – kas, protams, ir dabiski – savu kuģu darbiniekus izraugoties no personīgi pazīstamo vidus: “Domāju, ja ne citādi [proti – ja neizdosies dabūt augstāka ranga amatu kāda kuģa apkalpē – D. B.], dabūšu vietu uz kāda no daudzajiem ezeru kuģiem. Bet nekā! Izstaigājos pa Toronto un Montreālu, visur prasīja “Canadian experience”⁶⁷⁷! Kapteiņi par trešajiem stūrmaņiem labāk ņēmot savus bijušos stūres vīrus, kas jau ko zina par upēm, kanāliem un ezeriem, nekā vienu svešinieku. Daudz gadus vēlāk to labi sapratu.”⁶⁷⁸ Turklāt situāciju vēl vairāk saasināja nozares darbinieku un to pārstāvošo institūciju iekšējās idejiskās nesaskaņas. “[Pat] par matrozi nevarēju tikt,” turpina I. Balodis. “Arodbiedrības tos, kas braukuši par virsniekiem, neņēma pretim. Tolaik te bija divas savā starpā kašķīgas arodbiedrības. Viena no tām bija ļoti komunistiski noskaņota,⁶⁷⁹ otra nē.”⁶⁸⁰

Politiskās problēmas dažkārt saistījās arī ar pavisam konkrētiem politiskajiem režīmiem un attieksmi pret tiem, un var teikt, ka arī “brīvajā pasaulē” latviešu jūrniekus kaut kādā mērā skāra izdaudzinātās “komunisma briesmas”. Šī problēma izpaudās divējādi.

Pirmkārt, tas bija risks, strādājot kādas Rietuvalsts tirdzniecības flotē, preču pārvadājumu gaitā nonākt kādā padomju varas ietekmes sfērā esošā ostā, kur latviešu jūrnieku varētu pārsteigt saskarsme ar “plašās Dzimtenes” “draudzīgo” vēlmi pēc šī “Dzimtenes dēla” atgriešanās “mājās”. Zinot sovjetu represīvo iedabu, baltiešu jūrnieki trimdā to uzskatīja par visai nopietnu problēmu; tā, piemēram, 1962. gadā Igauņu Jūrnieku arodbiedrības darbinieki baltiešu jūrniekus “brīvajā pasaulē” brīdinoši aicināja “nebraukt uz kuģiem, kas apmeklē padomju ostas”, norādot, ka “Padomju Savienība uzskata katru aizbēgušo par savu pilsoni, kaut arī tas būtu pieņēmis citas valsts pavalstniecību. Padomju vara var apcietināt jūrnieku arī tad, ja tas neatstāj ostā savu kuģi”.⁶⁸¹ Tomēr ne visi par to aizdomājas un ne visiem bija iespējams no šāda riska izvairīties. Īpaši satraucoša izvērtusies I. Baloža – tobrīd Kanādas jūrnieka, kas ceļoja zem Bermudas karoga, – izkāpšana krastā Tuapses pilsētā Melnās jūras krastos, tiešā padomju ietekmes sfērā. Latviešu jūrnieks atceras, kā viņu uzraudzījusi Padomju Savienības specdienestu modrā acs: “Mums, protams, noteica, kur varam un kur nevaram iet, un kad jābūt atpakaļ. Zaldāts ar plinti

⁶⁷⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 6. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁶⁷⁷ ‘Kanādas/kanādiešu pieredze’ (angļu).

⁶⁷⁸ Balodis, I. *Dažādās vietās un laikos*, 9. lp. // RVKM LKVN personas kartīte “Imants Balodis”.

⁶⁷⁹ I. Balodis savās atmiņās gan nenorāda, vai konkrētā arodbiedrību attieksme pret komunistisko režīmu kaut kādā veidā ietekmēja latviešu jūrnieka izredzes uz darbu nozarē.

⁶⁸⁰ Balodis, I. *Dažādās vietās un laikos*, 9.–10. lp. // RVKM LKVN personas kartīte “Imants Balodis”.

⁶⁸¹ Igauņu jūrnieku brīdinājums. *Latvija Amerikā*, 1962, Nr. 6, 24. janvāris, 8. lpp.

visu laiku pie *gangway'a*⁶⁸² un visus kontrolē. Neparasti! Drīkstējām pavadīt laiku un arī iepirkties Internacionālajā Jūrnieku klubā. Vakaros skaistas meitenes tur nāca “mācīties angļu valodu”. Ilgi domāju, .. iet malā vai nē, tomēr saņēmu dūšu un gāju pastaigāt. Tālu netiku, kad kāds pienāca klāt un teica, ka viņš esot jaunais aģents un viņam gadījies arī iet pa to pašu ceļu. Vai varot man piedrošināties? Teicās esam arī angļu valodas skolotājs utt. Nodomāju pieņemt viņa pavadonību un padomu. Viņš bija tīri runīgs jauns vīrietis un daudz stāstīja par Tuapse un pilsētiņas vēsturi. Tā mēs paklejojām pāris dienas. Jūrnieku kluba vienā stūrī bija bildes no dažādiem USSR apgabaliem. Redzēju arī tipiskas latviešu stila mājas. Prasīju, kur tad tādas atrodas, viņš atbildēja, ka Baltijas apgabalā, un manī noskatījās. Citādi viņš par mani daudz neprasīja. Beigās, kad kārtojām dokumentus izbraukšanai, viena čekas dāma mani labi nopētīja, paskatījās manā Kanadas pasē un noteica: “Ak tad tas bijāt jūs, kas sūtīja vēstuli uz Rīgu?” [...] Kad tikām projām, atklātā jūrā, bija daudz ko pārdomāt. Pasē dzimšanas vieta ir uzrādīta, tāpat man bija arī “pareizie gadi”...”⁶⁸³ Iespējams, no pavisam līdzīgas situācijas vai daudz traģiskāka likteņa izdevās izvairīties kādam latviešu trimdas jūrniekam Spekam. Viņš vēl trīs mēnešus pēc kara beigām Latvijā cīnījies t. s. nacionālo partizānu rindās pret padomju okupācijas varu, tad pārbēdzis uz Zviedriju, uzkāpis uz kuģa, bet vēlāk, kad kuģis saņēmis rīkojumu doties uz Krieviju, no klāja aizbēdzis, pārlecot pāri bortam Dardaneļu jūras šaurumā un vēlāk izpeldot krastā.⁶⁸⁴ Nav šaubu, ka bijušajam nacionālajam partizānam ar vai bez Zviedrijas pavalstniecības Padomju Savienībā varēja klāties samērā bēdīgi. Tiesa, lasot gan šo brīdinājumu, gan citētās I. Baloža un līdzīgas atmiņas, jāatceras, ka trimdinieku uzburtajās pagātnes ainās, tāpat kā trimdas presē, “visvarenās čekas” ietekme un informētība nereti tika vairāk vai mazāk pārspīlēta.

Otrais problēmas izpausmes veids bija zināma politiskā diskriminācija, ko raisīja saistība ar Latviju kā “komunistu valsti”. Ēna, ko latvieša biogrāfijā “brīvajā pasaulē” meta piederība zemei, kas iekļauta Padomju Savienības sastāvā, izrādījās pietiekami gara, lai raisītu svešzemniekos aizdomas par latvieša definitīvu piederību komunistiem, ignorējot Latvijas pavalstnieku un visā pasaulē mītošo latviešu politisko nošķirumu jeb dalīšanos divās dažādās nometnēs – piederību divām atšķirīgām un pat pretimstāvošām ideoloģijām un politiskajām sistēmām (šai pusē un viņpus “dzelzs priekškaram”): latvietis – tāpat komunisti, komunistiskās Latvijas un komunistu pārstāvis. Pateicoties politiskajai pozīcijai, īpaši piesardzīgas pret “komunisma draudiem” un latviešu (baltiešu) jūrniekiem kā “komunisma baciļa” pārnēsātājiem bija abu Amerikas kontinentu valstis: ASV ostu ierēdņi vēl 60.–70. gados latviskas izcelsmes

⁶⁸² ‘[Kuģa] celiņš jeb [izkāpšanas] laipa’ (angļu).

⁶⁸³ Balodis, I. *Dažādās vietās un laikos*, 18. lpp.

⁶⁸⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 6. lpp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijai sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

jūrniekiem nereti vaicājuši par viņu saistību ar komunistisko partiju,⁶⁸⁵ bet Latīņamerikas valstis greizi raudzījās uz Latvijas Republikas iestāžu izdotiem personas dokumentiem.

Tuvākai ilustrācijai vispirms aplūkosim divus gadījumus ASV 50. gadu sākumā, kad latviešu jūrnieki Latvijas sūtniecībai Vašingtonā sūdzējušies par to, ka amerikāņi bez jebkāda pamata viņus uzskatot par komunistiem.

Pirmais no gadījumiem stāsta par kāda latviešu jūrnieka – Ludviga Ķiploka – pēkšņo atstādināšanu no amata ASV kuģniecības firmā “*Isthmian Steamship Company*” (tvaikonis “*Steel Worker*”) 1949. gada augustā. Un, lai gan atlaišana notikusi bez jebkādiem paskaidrojumiem,⁶⁸⁶ Ķiplokam jau uzreiz radušās aizdomas par politiskās neuzticamības apsvērumu: “Savus pienākumus esmu izpildījis pēc vislabākās apziņas. Neesmu sastāvējis nekādās politiskās, nedz sabiedriskās organizācijās, ne Latvijā, nedz arī šeit. Neesmu piedalījies nekādās sapulcēs, gājienos, nedz arī pat runājis par politiskām lietām jeb uzskatiem. Esmu vienmēr lojāls bijis pret S[savienoto] V[alstu] valdību un pilsoņiem. [...] Vai tiešām Latvijas jūrniekiem, latviešiem neatļaus braukt uz S[savienoto] V[alstu] kuģiem? Es jūtos ļoti dziļi sāpināts, un apvainojums par manu uzticīgo kalpošanu arī skar materiālo pusi. Man ir jāuztur nespēcīga sievas māte, kura ar 1. augustu iebruca no Vācijas uz dzīvi SV, savā 84 gadu vecumā,” savu aizvainojumu politiski jūtīgajos jautājumos un situācijas smagās sekas Latvijas diplomātiem atklāj L. Ķiploks,⁶⁸⁷ citviet kā, viņaprāt, garantiju politiskajai uzticamībai uzsvērdams arī dalību Otrajā pasaules karā Rietumu sabiedroto pusē: “Visu kara laiku esmu aktīvi piedalījies, pat savu kārtējo atvaļinājumu neesmu dabūjis, un mēs vienmēr tiekam aizmirsti.”⁶⁸⁸ L. Ķiplokam netika piemērota vien atlaišana no konkrētās vietas, bet arī aizliegums strādāt uz ASV tirdzniecības kuģiem vispār; lietas gaitā patiesi izrādījās, ka tas saistīts ar zināmu “drošības risku” (*security risk*), tiesa, bez konkrēta paskaidrojumu par šī tā dēvētā riska politisko kontekstu.⁶⁸⁹ Tikai pēc gada, 1950. gada 12. septembrī, pateicoties paša jūrnieka neatlaidībai un Latvijas sūtniecības atbalstam personas dokumentu piesūtīšanā, process tika izbeigts un L. Ķiploks no ASV varas iestādēm saņēma apliecinājumu, ka lieta ir izbeigta un jūrnieks atkal drīkst kuģot uz ASV tirdzniecības kuģiem.⁶⁹⁰

Otrs gadījums saistās ar latviešu jūrnieka Boļeslava Senkeviča sašutumu un aizvainojumu par 1952. gadā pieņemto t. s. Makkārana–Valtera aktu, kas, kā jau minēts, paredzēja papildus ierobežojumus ārvalstu jūrnieku izkāpšanai krastā ASV ostās, pakļaujot jūrniekus aizturēšanai un

⁶⁸⁵ Balodis, I. *Dažādās vietās un laikos*, 18. lp.

⁶⁸⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 105. lp. (A. Dinberga vēstule L. Ķiplokam 1950.31.VIII).

⁶⁸⁷ Turpat 106. lp. (jūrnieka L. Ķiploka vēstule J. Feldmanam, Ņujorka, 1950.26.VIII).

⁶⁸⁸ Turpat, 108. lp. (L. Ķiploka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā saistībā ar dokumentāciju, kas nepieciešama Kanādas vīzas izsniegšanai, Ņujorka, 1948.17.X).

⁶⁸⁹ Turpat, 104. lp. (ASV Krasta apsardzes (*Coast Guard*) izsniegts paziņojums L. Ķiplokam 1950.12.IX).

⁶⁹⁰ Turpat, 103. lp. (L. Ķiploka vēstule A. Dinbergam, Ņujorka, 1950.16.IX).

izmeklēšanai. Precīzāk – B. Senkevičs, kurš cieta no jaunā likuma un gada beigās tika uz kuģa apcietināts, jutās teju personīgi apvainots un apsūdzēts komunistiskā diversijā: “Ļoti sāpīgi dzirdēt par jauno Mac Carran likumu, kurš izdomāts S[avienoto] V[alstu] iekšējai drošībai; [tas] ir izdarījis lielu netaisnību Latviešu tautības jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz dažādas tautības kuģiem un [kuriem] pa daļai nav noteiktas uzturēšanās vietas. [..] Iznāk, ka Latviešu jūrnieki ir komunisti vai tā piekritēji, vai citāda veida nedrošas personas. Es nezinu, vai tiešām atradīsim daudz starp mūsu tautības, kuri simpatizētu komunismam, kurš ir izdarījis tik daudz ļaunums.”⁶⁹¹ Senkeviča gadījums, uzlūkojot gan viņa paša rakstīto, gan vispārējo kontekstu, uzskatāms tiklab par savvērestības teoriju, kā par pilnīgu reāliju – reālija tā ir tiktāl, ka gadījums, jādūmā, patiešām signalizē par ASV varas iestāžu piesardzību tieši no komunisma un kaut kādiem diversiju draudiem, tomēr drīzāk savvērestības teorijai pielīdzināmas bažas un sašutums par kaut kādu īpaši negatīvu attieksmi pret konkrēto – latviešu – nacionalitāti, lielākā mērā nekā citas saistot to ar komunismu, tā interesēm un ideoloģiju. Nevienā no abiem minētajiem gadījumiem jūrniekam nav bijis konkrētu faktu, kas apstiprinātu viņu politisko diskrimināciju tiešā kontekstā ar Latvijas saistību ar komunistisko režīmu, – vien aizdomas un netiešas norādes.

Jau pavisam konkrētu un nepārprotamu politisko diskrimināciju saistībā ar iespējamo piederību komunistiem latviešu jūrnieki izjuta Latīņamerikas valstīs. Tā, piemēram, Dominikānas republikas galvaspilsētā Santodomingo latviešu jūrnieka I. Baloža izkāpšanu krastā kavēja vietējo varas iestāžu pārmetumi par to, ka jūrnieks “dzimis komunistu zemē”, tātad būdams pēc definīcijas neuzticams un bīstams (pats I. Balodis to gan skaidro ar čekas ietekmi un Padomju Savienības centieniem “sagrābt” okupēto valstu bijušos pilsoņus jeb, kā rakstīja pats Balodis, vēlmi viņus sagrābt “ar garo komunistu roku”);⁶⁹² citi latviešu jūrnieki savukārt saskārušies ar Brazīlijas⁶⁹³, Kubas⁶⁹⁴ un Dominikānas departamentu nevēlēšanos izsniegt ieeļošanas vīzu Latvijas Republikas pases īpašniekiem, neļaujot izkāpt krastā. “*Ciudad Trujillo* [Dominikānā] .. mani uzskata par pilsoni aiz dzelzs priekškara,”⁶⁹⁵ neizpratnē par Dominikānas valdības rīcību 1954. gadā bija latviešu kapteinis Kārlis Kirmuška – augsta ranga darbinieks uz Kanādas kompāniju kuģiem; savukārt, nedēļu vēlāk saskaroties ar citas valsts – Kubas – varas iestāžu analogu uzvedību, kapteinis, liekas, jau bija pilnībā pārliecināts par pret viņu kā komunistu vērstajām aizdomām, uzsverot, ka pirms kara un pašos pirmajos pēckara gados šāda parādība nav piedzīvota (faktiski – ka tā ir tipiska tieši Aukstā kara periodam): “Kopš 1932. g.

⁶⁹¹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 115. lp. (B. Senkeviča vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā, Portlenda, 1953.1.I).

⁶⁹² Balodis, I. *Dažādās vietās un laikos*, 18. lp.

⁶⁹³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 24. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁶⁹⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 123. lp. (K. Kirmušakas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Curacao, 1955.23.II).

⁶⁹⁵ Turpat, 136. lp. (K. Kirmuškas vēstule no kuģa Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, *Ciudad Trujillo*, 1954.3.III).

un arī pēc kara esmu vairākas reizes bijis Cubā, bet [...] grūtības netiku piedzīvojis.”⁶⁹⁶ Šādā situācijā nonākuša latviešu jūrnieka vienīgā cerība īstermiņā bija zibenīga Latvijas diplomātisko pārstāvniecību reakcija, ilgtermiņā – pases un pavalstniecības maiņa uz politiski “drošāku” piederības valsti. Ciktāl tas attiecas uz kapteiņa K. Kirmuškas izkāpšanu Dominikānā,⁶⁹⁷ Latvijas diplomātisko dienestu iejaukšanās gan, visticamāk, nozīmēja arī ilgtermiņa risinājumu,⁶⁹⁸ taču simprocentīgi pašauties uz to nevarēja. Turklāt – pat ja ieceļošana Latīņamerikas valstīm, teiksim, ar Latvijas diplomātisko pārstāvniecību pūlēm kādam latviešu jūrniekam izdevās, šie dokumenti paši par sevi sniedza tikai formālas garantijas: ja kāda imigrācijas ierēdņa galvā dzima aizdomas, ka uzturēšanās dokuments iegūts ar nodomu vēlāk no kuģa slepus nokāpt un palikt malā kā nelegālajam imigrantam (un/vai padomju aģentam ar uzdevumu), varēja rasties zināmas problēmas.⁶⁹⁹ Šādas aizdomas parasti skāra tādus jūrniekus, kas nebija izrādījuši pietiekamu interesi par pastāvīgas dzīvesvietas jautājuma sakārtošanu, un pat Latvijas pārstāvniecības šādā gadījumā ne vienmēr varēja līdzēt.⁷⁰⁰ Tiesa gan, kā noprotams pēc K. Kirmuškas sarakstes ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā 1955. gadā, šādi gadījumi gan esot izņēmumi arī pašās Latīņamerikas valstīs, turklāt esot cerības, ka nākotnē tās sarukšot.⁷⁰¹

Latviešu jūrnieki trimdā cieta ne tikai no apzinātas kaitniecības, politiski motivētas dažādu valstu ierēdņu vai kādu citu darboņu aizdompilnas rīcības, bet arī no pārpratumiem uz zināmā sajukuma, kas reizēm gadījās, kādam latviešu jūrniekam saskaroties ar specifiskām tiesību normām un ierēdņu paviršību. Šai ziņā raksturīga ir latviešu jūrnieka Raimonda Mūrnieka (1925–?) lieta 1960. gadā, kurš 1943. gada jūlijā bija sācis kuģot uz tvaikoņa “Kuldīga”, vēlāk kuģodams dažādu Zviedrijas kuģu apkalpēs. Savā karjerā līdz 1959. gada beigām Mūrnieks, kā pats norādīja, esot bez problēmām pabijis desmit ASV ostās, nokāpjot krastā un likumīgi uzturoties šo ostu pilsētās; tomēr 1960. gada sākumā Mūrniekam, kad viņš, tobrīd būdams

⁶⁹⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 122. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Jamaika, 1955.28.II).

⁶⁹⁷ Latvijas diplomātiskie dienesti neko daudz nevarēja līdzēt, kad tā paša 1955. gada februāra beigās K. Kirmuškam bija jāizkāpj citas Latīņamerikas valsts – Kubas – krastā: labākais, ko Latvijas Republikas pārstāvji varēja panākt, ir tas, ka apcietinājums kuģa piestāšanas laikā tiek nodrošināts ārpus kuģa – viesnīcā, bruņotas apsardzes uzticamajā pavadībā. Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 119.–122. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1955.28.II).

⁶⁹⁸ Turpat (LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l.), 124. lp. (A. Dinberga vēstule K. Kirmuškam 1955.1.II). Sūtniecības padomnieks raksta: “sūtniecība [Jūsu lietā] [...] saņēmusi atbildi no Dominikāņu vēstniecības Vašingtonā. Atbildes saturs ir Jums labvēlīgs, un jāpieņem, ka turpmāk Jums nekādu grūtību ar ieceļošanu Dominikāņu republikā nebūs.”

⁶⁹⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 14. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Savanna, 1960.23.X).

⁷⁰⁰ Sk., piem., turpat, 15. lp. (A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam 1960.31.X).

⁷⁰¹ Sk. LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 122. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1955.28.II). Kirmuška raksta, ka ar šo vēstuli vēlēties vienīgi informēt sūtniecību “par pēdējo [pasvītrojums mans – D. B.] stūrakmeni [resp., traucēkli – D. B.] latviešu jūrniekam Vakar-Indijas [domāta Dienvid- jeb Latīņamerika – D. B.] republikās”.

Japānā un gatavodamies ar kuģi doties uz ASV, caur ASV Konsulātu telegrāfiski pieprasījis komandas locekļa vīzu (izsniedza ASV imigrācijas dienesti), lai varētu piestājamajā krastā likumīgi uzturēties likumā noteiktās 29 dienas, nācies saskarties ar nesaprotamu atteikumu. Vislielākais absurds, no jūrnieka viedokļa raugoties, šajā situācijā bija tāds, ka Mūrnieks, vīzu nesaņemot, ne tikai nebūtu drīkstējis izkāpt ASV krastā, bet arī vēl būtu spiests piemaksāt (pats vai, labākajā gadījumā, kuģa kapteinis) vietējam imigrācijas policijas dienestam, kas viņu uz kuģa aizturētu, kamēr pārējā apkalpe izkāpj krastā. Izmisuma un neizpratnes pilnajā vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā R. Mūrnieks pusironiski un mazliet sazvērestības teoriju garā meklē šādas rīcības iespējamus cēloņus paša biogrāfijā – pagātnes grēkos intīmajā dzīvē: “1948. gadā es paliku slims ar tuberkulozi, bet izārstējos Zviedrijā. Vai tas varētu būt tas iemeslis, kad man nedod vīzas? Ka esmu bijis slims? Amerikāņi baidās, kad es nenolipinu šos ar diloni? Tai pašā laikā Zviedrijā ārstējoties es iepazinos ar ļoti skaistu un inteligentu dāmu. Vēlāk izrādījās, ka viņa bija policijas priekšnieka sieva. Un tā tas iznāca, ka es izjaucu šim ģimenes dzīvi. Varbūt tas Policijas priekšnieks personīga ienaida dēļ ir par mani uzrakstījis kaut ko sliktu?”⁷⁰² Šķetinot lietas apstākļus, atklājās, ka situāciju izraisīja gluži nevainīgs pārpratums: proti, kuģa aģents un vienlaikus atbildīgais par šo lietu ASV Konsulātā Nogoijā (*Nogoya*), būdams japānis un ne gana labi pārvaldīdams angļu valodu, vienkārši kaut ko bija sajaucis.⁷⁰³

Minētajā gadījumā pie vainas tātad nebija, teiksim, formālas problēmas ar imigrācijas dokumentiem un pavalstniecībām, tomēr tādas latviešu jūrniekus mēdza piemeklēt salīdzinoši bieži; ierastākā no tām – nokavēts Latvijas Republikas ārzemju pasēs pagarinājuma termiņš (šāda ārzemju pasēs pagarināšana latviešu jūrniekiem bija ierasta procedūra, kas bija jāveic caur attiecīgās valsts sūtniecību, samaksājot (ASV) \$ 5 par katru pagarinājuma gadu, un tas mēdza radīt zināmas grūtības).⁷⁰⁴ Būtiskākais, iespējams, nebija tas, ka latviešiem vajadzēja pielāgoties starptautiskām prasībām attiecībā uz jūrniecības un migrācijas jautājumiem, neziņā samierināties ar kuģa juridiskā valdītāja maiņas neparedzamību un apkalpes iespējamu nonākšanu zem latviešu emigrantam nelabvēlīgas valsts karoga, bet gan nereti sliktā latviešu jūrnieku informētība, dažādās valstīs darbojošos Latvijas Republikas pārstāvniecību tīkla trūkumi un citu latviešu organizāciju vienaldzība un neieinteresētība jūrnieku lietās. Šāda vispārējā neziņa un dezinformācijas sajūta, protams, saistījās arī ar vietējo valodu nezināšanu, katras atsevišķas valsts likumdošanas nepārzināšanu, kas latviešu jūrniekam bez noteiktu valstu pavalstniecības var izrādīties teju liktenīgs un beigties ar iesēdināšanu aiz restēm. “Mums bieži nav nemaz zināms, uz kuriem mūsu kuģis brauks, jeb kādā zemē mums var iznākt kāpt nost. Ja kuģis tiktu

⁷⁰² LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 1. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Panama 1960.25.III).

⁷⁰³ Turpat, 4. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Kanāda (*Port Alfred*) 1960.1.IX).

⁷⁰⁴ Sk., piem.: Turpat, 3. lp. (A. Dinsberga vēstule R. Mūrniekam 1960.1.IV).

izņemts no aktīva dienesta mums nelabvēlīgā zemē, un rēdereja nav sevišķi liela, cits nekas neiznāk pēc tās informācijas, kas ir man, kā vien iet cietumā un pie tam uz nenoteiktu laiku,” neapmierināts ir R. Mūrnieks, piezīmējot, ka problēmu gadījumā varētu jau vērsties pēc palīdzības arī pie tādām starptautiskām struktūrām kā ANO, bet atkal trūkstot gan informācijas, ka tas vispār darāms, gan arī par procedūru – kā tas darāms, turklāt šādu iespējamību apgrūtinot bažas, ka šais struktūrās būšot vienīgi cittautieši, kas, pēc jūrnieku domām, ne pietiekami efektīvi pārstāvēšot latviešu intereses – vismaz ne tik efektīvi, kā to teorētiski varētu veikt paši latvieši, ja tie būtu pārstāvēti minētajā struktūrā ar kādu amatpersonu.⁷⁰⁵

Kā vēl viens latviešu jūrniekus satraucošs faktors valstu starptautisko un dažādu valstu vietējo institūciju un dienestu attieksmei pret latviešu jūrnieku (un svešautiešu jūrnieku vispār) pievienojās ierēdniecisko procedūru smagnējība. Tā, piemēram, lai ASV nokārtotu īpašas jūrnieka apliecības saņemšanu, kas varētu novērst krastā izkāpšanas aizliegumu un imigrācijas dienestu aizdomas, bija nepieciešams aptuveni mēnesis.⁷⁰⁶

Nenoliedzami, liela daļa vainas pie iepriekšminētajām latviešu jūrnieku problēmām jāuzņemas arī pašiem latviešiem.

Trimdas latviešu sabiedrībai dažkārt bija raksturīga zināma nevienprātība, kā arī slikta sadarbība ar mītneszemju vadību. Tā, piemēram, Zviedrijā jau pirmajos trimdas gados un latvieši un tos pārstāvošie politiskie spēki, šķiet, pārlieku dedzīgi nodevās šauru politisko grupējumu savstarpējiem strīdiem, lieki konfliktējot ar vietējiem iedzīvotājiem un amatpersonām.⁷⁰⁷ Arī vēlākos gados daudzas problēmas, iespējams, latviešiem būtu gājušas secen, ja paši tautieši, proti, viņu politiskie un sabiedriskie pārstāvji, būtu aktīvāk kontaktējušies ar mītneszemju amatpersonām, informējot tās par latviešu jūrnieku problēmām. Kā apgalvo jūrnieks un nozares sabiedriskais darbinieks R. Mūrnieks, piemēram, uzrunātie ASV valdības pārstāvji sarunās ar latviešu jūrniekiem atklājuši, ka labprāt viņiem palīdzētu, bet trūkstot informācijas par apstākļiem un aktuālām problēmām.⁷⁰⁸ Bet kā gan būtu iespējama veiksmīga informācijas apmaiņa, ja pat samērā vienkāršu publikāciju sagatavošana par pašu tautas bēgļu jūrnieku problēmām latviešu priekšstāvjiem likās teju pārcilvēcisks uzdevums?⁷⁰⁹

Protams, akmens jāmet arī pašu jūrnieku dārziņā, un viņu vaina galvenokārt sakņojās zināmā neizdarībā dokumentu kārtošanā: ja pats jūrnieks nebija laikus pagarinājis Latvijas Republikas ārzemju pasi (šāds gadījums jau pieminēts), vai arī, ja jūrnieks nebija izrādījis

⁷⁰⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁷⁰⁶ Turpat, 24. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Baltimore, 1960.21.XI); 25. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Baltimore, 1960.27.XI).

⁷⁰⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 4048. l., 40. lp. (prof. J. Vārsberga vēstule A. Bīlmanim Stokholmā 1948.6.XI).

⁷⁰⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 6. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁷⁰⁹ Sk. Mūrnieka saraksti ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā (LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 10., 12., 16. lp.).

iniciatīvu un centies nokārtot pastāvīgas dzīves vietas jautājumu, saistītas kļuva arī Latvijas Republikas pārstāvniecību – biežākā jūrnieku glābiņa, palīga un atbalstītāja – rokas.⁷¹⁰

*

Grūtības, ar kādām latviešu jūrniekam bija jāsaskaras, iespējams iedalīt dažādās grupās, vadoties pēc dažādiem kritērijiem. Pirmkārt, a) ekonomiskās un b) politiskās grūtības, otrkārt, a) apzinātās (no kādas valsts politikas izrietošās juridiskās) un b) neapzinātās (apjukums trimdā u. tml.), treškārt, a) grūtības pastāvīgajā mītnes zemē (vai vismaz kuģa pieraksta valstī, ja pastāvīgas mītneszemes nebija) un b) zemē, kur pietāja kuģis ar latviešu jūrnieku (jūrniekiem) komandā, ar visu tās likumdošanu, ceturtkārt, tādas, pie kā drīzāk vainojamas a) “brīvās pasaules” īpatnības (valstu likumdošanas nedraudzīgums, specifiskas normas), b) pie kā apzināti vai neapzināti, tīši vai netīši vainojami paši bēgļi (individuālā nozīmē – piemēram, svešvalodu nezināšana, kopienas nozīmē, kašķīgums, nenovīdība tautiešu vidū, tieksme apmierināt savas vai savu grupējumu politiski ekonomiskās intereses). Izplatītākie no konkrētiem grūtību un problēmu tiptiem neapšaubāmi ir divi – 1. grūtības darba meklējumos, 2. grūtības ar valstu imigrācijas iestādēm un to likumiskajiem normatīviem, ko parasti izraisīja bēgļa nespēja īsā laikā iegūt noteiktās valsts pilsonību. Lielās līnijās tas viss saucams par latviešu jūrnieka kā trimdinieka (“svešā”), no vienas puses, un vietējās zemes pārstāvja (“vietējā”) sadursme noteiktas tautsaimniecības nozares – jūrniecības – ietvaros. Daļa no latviešu jūrnieku pārdzīvotajām likstām bija unikālas jūrniecības nozarē strādājošajiem, citas – visai trimdas kopienai, bet vēl citas, lai arī bija raksturīgas ne tikai jūrniekiem, tomēr uz šīs nozares darboņu ādas izpaudās īpaši izteiksmīgi, tieši pateicoties vai vairākkārt dažādā rakursā pieminētajai jūrnieka (īpaši bēgļu jūrnieka) darbības juridiskajai specifikai un zināmā mērā nedrošajam statusam. Laika gaitā, aizvien vairāk pieņemot mītneszemju pavalstniecību,⁷¹¹ šīs problēmas jūtami mazinājās, latviešu jūrniekam pilnībā iekļaujoties attiecīgās valsts un Rietumvalstu jūrniecības nozares darbinieku saimē.

⁷¹⁰ Sk, piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 15. lp. (A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam 1960.31.X).

⁷¹¹ Pirmais zināma lūzuma gads šai ziņā ir jau 1946., kad latvieši, pamazām izplēnot cerībām par atgriešanos, sāka masveidā pieņemt mītneszemju pavalstniecības (sk.: Dunsdorfs, Edgars. *Trešā Latvija*. Melburna: K. Goppera fonds, 1968. 80. lpp.).

Latviešu jūrnieru profesionālā pārstāvība – struktūras un organizācijas

Gan konkrētie neveiksmīgie pēckara gadu un mazliet vēlāku laikposmu piemēri, gan vispārējā svešuma sajūta izraisīja un veicināja latviešu un to vidū esošo jūrnieru nozares darbinieku centienus aizstāvēt latviešu un Latvijas pavalstnieku tiesības uz pastāvīgu darbību jūrnieru nozarē arī svešumā, un šādi mēģinājumi fiksēti vairākās valstīs un dažādos laikposmos – gan, pirmkārt, sarežģītajā bēgļu nometņu laikā pēckara gados, gan, otrkārt, jau gadus 15–20 vēlāk, tātad “dziļos” trimdas gados. Abus organizāciju dibināšanas mēģinājumu periodus – bēgļu nometņu laiku no vienas puses un “dziļos” trimdas gadus no otras puses – šķir pārliecība par trimdas stāvokļa ilgumu jeb ilgstamību – īslaicīgumu un ilglaicīgumu. Ja vismaz līdz 40. gadu beigām daudzi baltiešu trimdinieki šo svešuma stāvokli uzskatīja par pagaidu stāvokli, tad, sākot ar 50. gadu sākumu, kā zināms, šādas cerības pamazām izplēnēja, un, daudziem trimdiniekiem izceļojot uz mītneszemēm gandrīz visos pasaules kontinentos, atgriešanās un brīvās Latvijas ideja pamazām pārtapa utopijā. Tātad pirmajā periodā šādi organizāciju dibināšanas pasākumi bija vairāk aktuālas, akūtas dabas, vērsti uz attiecīgā brīža situāciju un tās iespējamu turpinājumu neilgā laika sprīdī, savukārt 60. gadu mēģinājumus jau varam uzskatīt par centieniem izveidot pastāvīgas struktūras ar ilgtermiņa ideju. Vienlaikus šādi centieni (vismaz iepriekš aplūkotais) neapšaubāmi liecina par to, ka, esot trimdā pat vairākas desmitgades, latvieši un latviešu izcelsmes jūrnieru, kas jau sen lielākoties kuģoja zem svešu valstu karogiem sveštautiešu apkalpju sastāvā, joprojām jutās gana nedroši un svešumā. Šķiet, ka tā pa īstam šis stāvoklis tā arī nemainījās, bet, gadiem ejot, protams, mazinājās – kaut vai pateicoties latviešu asimilācijai mītneszemju tautās un nācijās.

Jau **pašos pirmajos trimdas gados Eiropā** novērojami atsevišķi mēģinājumi “brīvajā pasaulē” palikušajiem latviešu jūrnieriem radīt zināmu ekonomiski institucionālu aizmuguri, proti radīt jūrnieru pārstāvības organizācijas, risinot vispirms latviešu darba meklējumu problēmu nozarē. Tā, piemēram, 1945. gada 18. februārī dibinātajā Latviešu apvienībā Zviedrijā, kas darbojās gan latviskās kultūras laukā, gan tautiešu saimniecisko interešu aizstāvības virzienā, līdztekus atsevišķai Lauksaimniecības sekcijai tika izveidota atsevišķa Jūrnieru sekcija (ietilpa arī zvejnieki) ievērojamā tālbraucēja kapteiņa un daudzu latviešu bēgļu laivu vadītāja Voldemāra Jurjaka (1914–1988) vadībā.⁷¹² Šāds apvienības organizatoru solis – īpašas Jūrnieru sekcijas nodibināšana –, domājams, demonstrē 1) to, ka vismaz Zviedrijā un vismaz šīs organizācijas dibinātāju – pietiekami ievērojamu sava laika sabiedrisko darbinieku – ieskatos jūrnieru bija nozīmīga latviskās tautsaimniecības nozare – kaut vai trimdā palikušo darbinieku

⁷¹² Silābrams, Kārlis. Latviešu zvejnieku rūpes. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.

profesionālā spektra ziņā, kā arī 2) gana redzamās problēmas, ar kurām baltiešu jūrnikiem tomēr bija jāsaskaras un kuras, protams, tad arī veicināja nepieciešamību pēc šādas pārstāvības. Uzskatu par jūrniecības nozares nozīmību organizācijas iekšējās politikas kontekstā tikai stiprināja fakts, ka pirmajā apvienības darbības gadā tās vadītājs bija jau minētais ievērojamais sabiedriskais darbinieks Jānis Zalcmanis – jūrniecības lietu entuziasts, viens no starpkaru Latvijas laika ievērojamākajiem kuģīpašniekiem un augsts valsts ierēdnis ar jūrniecību saistītās struktūrās.⁷¹³ Latviešu apvienības statūtos tika paredzēta šo latviešu profesionālo kopu pārstāvība, palīdzības sniegšana darba meklējumos svešajā mītnes zemē (tam tika izveidots īpašs Darba apgādes un informācijas birojs), rūpes par izglītību.⁷¹⁴ Visi latviešu jūrnieki, kas vēlējās palīdzību darba meklējumos, tika lūgti iesūtīt biedrībai anketas, norādot pašreizējo dzīvesvietu un aprakstot līdzšinējās gaitas jūrniecībā (nozares izglītība, līdz šim veiktie pienākumi un amati uz kuģiem, jūrābraukšanas stāžs).⁷¹⁵

Tomēr jau pašā sākumā organizācijas darbībā bija vērojami zināmi trūkumi – galvenokārt darbu organizācijā. Pusgadu pēc organizācijas nodibināšanas viens no tās dibinātājiem kādā periodiskā izdevumā zobojās, ka teju vissliktāk darbojoties tieši Jūrniecības sekcija: “Sekcijas vadītājs pirms mēneša pazudis – pat apvienībā viņa adresi neviens nezin. Laivas krieviņi aizveduši. Darbs zvejniekiem un jūrnikiem nav sagādāts.”⁷¹⁶ Tai pašā laikā, raugoties uz organizācijas un konkrētās darbības rezultātiem, redzama daudz labāka aina, un jādodomā, ka iepriekšiezīmētās problēmas tomēr pasniegtas, kaut nedaudz pārspīlējot. Jau nākamajā mēnesī, 1945. gada septembrī, latviešu laikraksti ziņoja, cik lieli panākumi gūti, piemēram, nodrošinot un nostiprinot Latvijas zvejnieku tiesības zvejot Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos.⁷¹⁷ Trūkst ziņu par organizācijas panākumiem tālbraucēju jūrnieku lietās.

Latviešu apvienības Zviedrijā un līdz ar to arī tās Jūrniecības sekcija darbība apsīka 50. gados, kas, salīdzinot ar līdzīgām organizācijām citās mītneszemēs, nešķiet ilgs mūžs.

Līdzīga latviešu jūrnieku pārstāvība tika organizēta arī DP nometnēs Vācijā. 1945. gada rudenī Lībekā, Latviešu aprūpības centrālbirojā, tika sasaukta “latviešu jūrnieku organizācijas sapulce” ar tālbraucēju kapteini D. Freidenfeldu un kuģu radiotelegrāfistu J. Gaņģi kā “jūrnieku lietu kārtošanas” pilnvarotajiem priekšgalā; visi latviešu jūrnieki Vācijā aicināti iesūtīt sapulces organizatoriem ziņas par savu līdzšinējo un pašreizējo darbību nozarē (papildus citiem

⁷¹³ Zalcmanis, Jānis. Ne apkarošanos, bet darbu latviešu labā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.

⁷¹⁴ Zviedru laikraksti par Latviešu apvienību Zviedrijā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 20, 31. marts.

⁷¹⁵ Latviešu apvienība Zviedrijā. Ziņojumi. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.

⁷¹⁶ Zem bundžas vāka: Latviešu apvienība Zviedrijā. *Bundža. Malēniešu driķējums gara uzfrišināšanai*, 1945, Nr. 19, 1. septembris, 2. lpp.

⁷¹⁷ Latviešu Apvienības pagājušās vasaras darbs. *Latvju Vārds*, 1946, Nr. 69, 11. septembris, 4. lpp.

biogrāfiskajiem datiem, tostarp ziņām par izglītību, kuru nepieciešamība tika īpaši akcentēta).⁷¹⁸ Tomēr trūkst ziņu par šīs akcijas tālāko norisi un nozīmi, bet skaidrs, ka tā savu funkcionēšanu pārtrauca ne vēlāk kā 1950. gadā, kad lielās līnijās jau bija beigusies DP nometnēs izmitināto latviešu tālākizceļošana.

Par pārāk veiksmīgu nevarētu uzskatīt arī Starptautiskās bēgļu aprūpes organizācijas iesaistīšanos latviešu jūrlietās, kas nebija pārāk aktīva arī latviešu bēgļu aprūpē kopumā, iesaistoties šai darbā vien 1948. gadā,⁷¹⁹ – šīs organizācijas sniegto atbalstu visai zemu vērtēja arī pašas latviešu bēgļu jūrnieku aprindās, jau bēgļu nometņu laika nogalē izskanot pārmetumiem, ka “par DP jūrniekiem IRO līdz šim maz interesējusies”⁷²⁰. Tā šķiet, arī atceroties zināmā laika nogrieznī IRO rīcībā nodotā kuģa “Skaugum” gadījumu, kad šī organizācija izrādījās pārāk mazspēcīga, lai šoreiz aizstāvētu bēgļu intereses; tiesa, pie neveiksmīgā situācijas iznākuma šajā konkrētajā gadījumā organizācija vainojama nav, jo kuģis IRO tomēr nepiederēja, bet bija nodots tās rīcībā vienīgi bēgļu pārvadāšanai – tādēļ apkalpju komplektēšanā galavārds lietotājam nepiederēja.⁷²¹

Šo jūrnieku pārstāvības organizāciju galvenais darbības mērķis tātad bija nodrošināt latviešu jūrniekiem pastāvīgu, šodienas terminoloģijā runājot, arī gana konkurētspējīgu darbu savā nozarē. Līdzīgā virzienā darbojās arī baltiešu jūrskola Flensburgā, Vācijā,⁷²² kuras vadība ne tikai rūpējās par Baltijas tautu jaunekļu izglītošanu jūrlietās, bet arī – daudzos gadījumos – centās savu iespēju robežās nodrošināt absolventiem darbu apgūtajā nozarē.

Ja arī jūrniekam darbu izdevās dabūt vai noorganizēt, reizēm jūrnieku darbības tālāku attīstību un produktivitāti, precīzāk, tās celšanai nepieciešamo izglītošanos, kavēja arī teorētisku mācību materiālu un nozares specifikai piemērotu metodisko līdzekļu trūkums; īpaši tas bija jūtams Vācijas DP nometņu iemītnieku vidū. Tā, piemēram, 1947. gadā Lībekā dzīvojušais zvejniecības un jūrniecības lietu speciālists tautsaimnieks P. Ludvigs žēlojās, ka, pateicoties literatūras vienību masveida bojāejai karalaika Vācijā, viņam trūkstot materiālu, lai pabeigtu iecerēto manuskriptu par zvejas tehnikas uzlabošanu, un tādēļ esot nepieciešami jebkādi izdevumi, kas saistās ar zvejniecību un, kā viņš rakstīja, “ūdeņiem” – tātad arī jūrniecību vispār.⁷²³

⁷¹⁸ Latviešu jūrnieki organizējas. *Dzīmtene*, 1945, Nr. 2, 10. oktobris, 1. lpp.

⁷¹⁹ Ozoliņš, K. “Mazā Latvija” un latviešu dzīve Vācijā // Tihovskis, H. (red.). *Latviešu trimdas desmit gadi*. Toronto: Astra, 1954. 307.–308. lpp.

⁷²⁰ Gončarovs, O. Patiesība par jūrniekiem. ...

⁷²¹ Kapt. Neimanis, Pauls. Norvēģi negribēja latviešus. ...

⁷²² Tuvāk sk. 3.2.1. nodaļā.

⁷²³ LVVA, 293. f., 1. apr., 4048. l., 42. lp. (P. Ludviga vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā Lībekā 1947.9.VI).

Jau mazliet citādu problēmu risināšanai latviešu jurnieki mēģināja organizēties **pēc ilgākas “iedzīvošanās” trimdā**. Šai laikā “brīvajā pasaulē” un, konkrēti, ASV jau darbojās vairākas latviešu profesionālās organizācijas – latviešu ārstu, mežkopju, juristu, inženieru, dzelzceļu ierēdņu un citas biedrības,⁷²⁴ kas aktīvi darbojās, rīkoja plašas sanāksmes un kongresus,⁷²⁵ tomēr trūka jurniecības darbinieku organizācijas, ko, protams, attiecīgās jomas latviešu speciālistu interešu aizstāvībā nevarēja aizstāt, piemēram, starptautiskās organizācijas un struktūras, kas nodarbojās ar attiecīgajiem jautājumiem. Kaimiņiem igauņiem trimdā darbojās pat vairākas jurnieku arodorganizācijas, un arī latvieši bez līdzīgas struktūras iztikt bija pagrūti, to nevarēja aizstāt arī, piemēram, starptautiskās struktūras: tā, piemēram, ANO struktūru spēkos bija palīdzība latviešu jurniekam tikai atsevišķās situācijās – piemēram, smagu veselības problēmu gadījumā, kas padarītu neiespējamu braukšanu uz kuģiem; citās neveiksmēs jurnieks varēja cerēt vienīgi uz attiecīgo valstu amatpersonām un Latvijas Republikas pārstāvniecību atbalstu,⁷²⁶ ko arī latviešu jurnieki ne vienmēr uzskatīja par pietiekamu. Tāpat latviešu jurniekiem, iespējams, atkal pateicoties informācijas trūcumam,⁷²⁷ vismaz uz 50. gadu beigām–60. gadu sākumu nebija izveidojusies gana cieša sadarbība ar vietējām latviešu kopienām un to organizatoriskajām struktūrām – biedrībām⁷²⁸ un reliģiskajām draudzēm.⁷²⁹ Kā zināms, tieši vietējās latviešu draudzes un reliģiskās kopienas bija tās struktūras, kas nereti uzturēja ar tautiešu jurniekiem ciešus sakarus, morāli vai pat materiāli atvieglojot jurnieku uzturēšanos vienā vai citā tālā zemē un ostā.⁷³⁰ Tomēr tā tas nebija vienmēr, un arī ne pēc Otrā pasaules kara, kad latviešu jurnieku skaits “brīvajā pasaulē” bija krietni pieaudzis, lai gan atsevišķi momenti vēsturē ir palikuši –

⁷²⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 13. lp. (Latviešu Mežkopju un Meža darbinieku savienības pārstāvja A. Kipena vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Medisona, 1951.25.IV), 66. lp. (Latviešu Juristu Apvienības valdes locekļa A. Ūdra vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Trentona, 1952.4.II), 74. lp. (Latviešu inženieru biedrības ASV valdes priekšsēža R. Pāvela vēstule Latvijas sūtnim J. Feldmanam, Ņujorka, 1953.4.IV), 78. lp. (Latvijas dzelzceļnieku centra sekretāra V. Krieviņa vēstule Latvijas sūtnim J. Feldmanam 1953.27.XII), 105. lp. (Latviešu Ārstu un Zobārstu Apvienības valdes sekretāra T. M. Vītola vēstule Latvijas sūtnim A. Spekkem, Mineapole, 1957.1.IV) u. c.; LVVA, 1946. l., 12. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam 1960.27.X) Sk., piem., arī: Talce-Niedre, Dagmāra. *Zeme un Tauta*. Rakstu krājums. Ņujorka: Latviešu Agronomu Biedrība USA, 1955; sk. arī, piem.: Tihovskis, H. (red.). *Latviešu trimdas desmit gadi*. Toronto: Astra, 1954, kā arī citus periodiskus un neperiodiskus trimdas izdevumus.

⁷²⁵ Par turpmākajiem gadiem sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1454. l., 121. lp. (Aicinājums Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Spekkem piedalīties Latviešu Inženieru un Tehniķu Kongresā Čikāgā 1962. g. rudenī), 132. lp. (Latviešu Tehnisko Zinātņu Darbinieku Kongresa programma 1965.20.–21. VIII), 178. lp. (Ielūgums Latvijas sūtnim A. Spekkem apmeklēt ASV Vidienas apgabala latviešu skolotāju konferenci 1966.4.–5.V Čikāgā).

⁷²⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 6. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁷²⁷ Turpat, 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX). R. Mūrnieks raksta: “Ka mūsu jurnieki ir diezgan slikti informāti, apliecina tas fakts, ka Karacas ostas pilsētiņā La Guaira ir bijusi šad un tad apmeklēta no mūsu jurniekiem, jo tur pienāk diezgan daudz kuģu, bet Latvijas pārstāvis Venecuēlā, mācītājs Gulbja kungs, saka, ka mēs esam tie vienīgie jurnieki, par kuriem viņam esot zināms, jo neviens cits nekad nav apmeklējis nedz Baznīcu, nedz latviešu koloniju. Varu piebilst, ka latviešu kolonija Karakās pret iebrāucējiem ir ļoti viesmīlīga.”

⁷²⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 10. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.14.X).

⁷²⁹ Turpat, 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁷³⁰ Sk., piem.: Mūsu jurnieki svešumā. *Latvija Amerikā*, 1954, Nr. 55, 14. jūlijs, 2. lpp.

saistībā gan ar vispārējo jūrnieku garīgo aprūpi,⁷³¹ gan, piemēram, ar palīdzību ieceļošanas dokumentu izkārtošanā ASV no Eiropas.⁷³²

Salīdzinājumā ar citu tautību un citu nozaru pārstāvjiem, latviešu jūrniekiem trimdā pat pēc ilgākiem svešuma gadiem nekad nav bijis ne savas arodbiedrības, ne citu “labklājības veicinātāju”, tāpat, pēc pašu jūrnieku domām, aizvien “klibojusi” sadarbība ar cita veida institūcijām un struktūrām (gan latviešu, gan mītneszemju).⁷³³ Tiesa, īslaicīgi darbojās jau iepriekš aplūkotā⁷³⁴ LSDA Kuģniecības sekcija, bet tās darbība bija vērsta (drīzāk iecerēta) gandrīz vienīgi uz kuģīpašnieku un neatkarīgās Latvijas kuģīpašnieku mantinieku interešu pārstāvību trimdā kuģu mantojumu lietās, ne uz “ierindas” jūrniekam. Vēstures avoti par latviešu jūrnieku organizēšanos jeb biedrošanos šajā laikā ir īpaši fragmentāri, un vēstures aina zīmējas epizodiska. Viena no spilgtākajām epizodēm, kuras dokumentējums tomēr ataino arī plašākas problēmas un raksturīgās latviešu jūrnieku tābrīža problēmas vispār un kuru tādēļ vērts aplūkot mazliet tuvāk, ir divu latviešu jūrnieku nesekmīgā **1960. gada iniciatīva saziņā ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā izveidot vispasaules latviešu jūrnieku pārstāvību.**

Tiešais pamudinājums šādai iniciatīvai ir jau iepriekšējās lappusēs⁷³⁵ iezīmētā jūrnieka R. Mūrnieka lieta ar vīzas neizsniegšanu izkāpšanai krastā ASV; lai arī tā atrisinājās veiksmīgi, tā jūrnieku aprindās aktualizēja, jādodomā, jūrnieku vidē neoficiāli ik pa laikam apspriesto jautājumu par latviešu jūrnieku pārstāvību. Iniciatīvu uzņēmās pats R. Mūrnieks un viņa komandas biedrs – zviedru vai britu motorkuģa “*Sunrise*” stūrmanis Erhards Zariņš, kurš bija iepazinies ar viņa vēstulēm Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. R. Mūrnieks savā vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960. gada 1. septembrī izteica ierosinājumu sūtniecībai izveidot latviešu jūrnieku pārstāvju tīklu – amatpersonu grupu – vai vismaz izveidot posteni kādam vienam pārstāvim jeb padomdevējam, “kas pārstāvētu [latviešu] jūrnieku lietas visā pasaulē” un “pie kura .. varētu griezties, ja būtu grūtības jeb vēlētos dabūt kādu informāciju par lietām, kas tieši nav mūsu sūtniecību uzdevumā un par kurām varbūt arī mūsu sūtniecībām nav ziņu”⁷³⁶. Savu nodomu konkretizējot, Mūrnieks tālāk raksta, ka īpaši nepieciešams būtu kaut vai kāds starpnieks ar dažādu valstu vietējiem dienestiem un organizācijām jeb ierēdnis, kas varētu palīdzēt latviešu jūrniekiem “uzņemt sakarus ar arodbiedrībām, ievācot ziņas par darba iespējamībām, emigrācijas iestāžu nostāju un tā tālāk”; vienlaikus vēstules autors izteica pārdomas, ka, iespējams, drīzāk kaitīga būtu šāda pārstāvja iecelšana katrā valstī un lielākajā

⁷³¹ Sk., piem.: Ņujorkas latviešu draudze. *Latvju Vārds*, 1947, Nr. 1, 4. janvāris, 2. lpp.

⁷³² Sk., piem.: A. K. Savienotajās valstīs. *Latvija Amerikā*, 1960, Nr. 48, 15. jūnijs, 5. lpp.

⁷³³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX)

⁷³⁴ Sk. 2.2.1. nodaļu.

⁷³⁵ Sk. iepriekšējo 3.1.2. nodaļas apakšnodaļu.

⁷³⁶ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 4. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.1.IX).

ostas pilsētā atsevišķi, jo pastāvot risks, ka to latviešu jūrniece izmantotu negodprātīgi, nododoties personīgām baudām un vajībām: “tad gadītos diezgan bieži arī tādi jūrniece, kas, savu naudu nodzēruši, apmeklētu mūsu pārstāvi, lai varētu dabūt vēl vairāk naudas priekš dzeršanas.” Toties svarīgi būtu, lai šāds pārstāvis vai pārstāvji vismaz reizi vai divas reizes gadā informētu latviešu jūrnieceības saimi par nozīmīgākajām perioda aktualitātēm.⁷³⁷

Iniciatīvas autora minētie pārstāvnieceības iemesli – jau pieminētās problēmas ar arodbiedrībām, imigrācijas dienestiem, jūrnieceku neuzticības un pašu institūciju gan objektīvu, gan subjektīvu apsvērumu dēļ iedragātā paļāvība uz Latvijas pārstāvnieceībām, kā arī neticība, ka citu valstu un starptautiskās struktūras bez atsevišķas latviešu intereses pārstāvošas amatpersonas gana iedziļinātos un efektīvi palīdzētu mazajai latviešu nācijai piederošam pasaulē aizdzītam jūrniecekam. Tai pašā laikā Mūrnieks norāda, ka sūtnieceību Vašingtonā vērtē gana augstu un ka viņš nevarētu iedomāties labāku institūciju, kuras paspārnē varētu darboties iecerētais pārstāvis vai plašāka pārstāvnieceība. Jūrnieceks arī iesaka izveidot šādu posteni sabiedriskā kārtā, uz entuziasma pamata: “Nebūtu jau nozīme, vai tas būtu dāma vai kungs. Galvenais, [lai viņš] pats personīgi bez atalgojuma vēlētos palīdzēt mūsu jūrniecekiem.”⁷³⁸

Vēl konkrētākus priekšlikumus vispasaules latviešu jūrnieceku “autorizēta pārstāvja jeb padomdevēja” iecelšanai sniedza Mūrnieka cīņubiedrs E. Zariņš vēstulē sūtnieceībai 1960. gada 8. septembrī. Daļēji iebilstot savam cīņubiedram, viņš norādīja, ka noteikti izveidojams pārstāvju tīkls un ka pārstāvis nepieciešams katrā no lielākām ostas pilsētām pasaulē. Paredzēdams sūtnieceības atrunāšanos ar resursu trūkumu, Zariņš pieminēja, ka citu pārstāvnieceības struktūru (arodbiedrību) trūkuma apstākļos paļāvība uz sūtnieceības iesaisti esot latviešu jūrnieceku pēdējā cerība ilgās pēc pārstāvnieceības un ka diezin vai sūtnieceības izveidota pārstāvju tīkla darbinieki būtu sevišķi noslogoti un tādēļ īpaši atalgojami – varbūt vienam otram tādām pārstāvnieceībām nāktos uzrakstīt pa kādai vēstulei gadā. “Tas pārstāvja amats būtu vairāk kā goda amats, kas tomēr dažreiz priekš viena otra no mūsu jūrniecekiem būtu kā glābšanas riņķis sliktos apstākļos.” Pēc Zariņa domām, centrālā pārstāvja funkcijas būtu jāpilda kādai amatpersonai, kas cieši saistīta vai nu ar Latvijas sūtnieceību Vašingtonā, vai sūtnieceību Londonā kā divām galvenajām un uzticamākajām Latvijas diplomātiskajām pārstāvnieceībām.⁷³⁹

Lai arī sūtnieceība Vašingtonā principā atbalstīja Mūrnieka un Zariņa ierosmi, tomēr nekāda praktiska rīcība nesekoja, jo, kā savā atbildes vēstulē 21. septembrī norādīja padomnieks A. Dinbergs, tas neesot sūtnieceības spēkos viena galvenā iemesla dēļ: latviešu jūrnieceki esot pasaulē pārāk izklīdināti, izkaisīti un nodarbināti zem dažādu valstu karogiem un diezin vai

⁷³⁷ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 4. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtnieceībai Vašingtonā 1960.1.IX).

⁷³⁸ Turpat, 5. lp. (tas pats).

⁷³⁹ Turpat, 7. lp. (E. Zariņa vēstule sūtnieceībai Vašingtonā, Oslo, 1960.8.IX).

“viens cilvēks, iecelts attiecīgā postenī, no kāda centra, vienalga, vai tāds centrs atrastos šīnī krastā, Eiropā vai kur citur” varētu ko līdzēt. Kā rezumēja Dinbergs, ja neatkarīgās Latvijas laikā, kad jūrnieku – Latvijas pilsoņu skaits pasaules jūrās (pateicoties regulārajām pārvadājumu līnijām) tomēr esot bijis daudz ievērojamāks nekā pēc valsts okupācijas, neesot bijusi īsta vajadzība pēc šādas jūrnieku pārstāvības, tad tagad šādas struktūras izveide liekotos gluži neiespējama – vienīgā izeja esot jūrnieku mēģinājumi kārtot problēmas, tāpat kā iepriekš sazinoties ar Latvijas Republikas pārstāvniecībām attiecīgajās zemēs, lai arī dažādas problēmas un likstas latviešu jūrniekus droši vien piemeklēs kā piemeklējušas.⁷⁴⁰

Šis praktiskas darbas atteikums un problēmas, ar ko tas pamatots, nebūt nemudināja Mūrnieku nedz saraut attiecības ar šo Latvijas pārstāvniecību, nedz “mest plinti krūmos”: tā paša gada oktobrī Mūrnieks sūtniecībai ziņoja, ka kopā ar saviem domubiedriem nodomājis aptaujāt jūrniekus, lai noskaidrotu viņu domas par atsevišķas **Latviešu Jūrnieku Apvienības** dibināšanu, kas varētu darboties gan autonomi, gan Daugavas Vanagu organizācijas paspārnē (trūkst ziņu, vai uzsākta reāla sadarbības plānošana ar Daugavas Vanagu organizāciju).⁷⁴¹ Uz nākamā, 1961. gada 13. janvāri bija noformulēti divpadsmit iecerētās organizācijas darbības uzdevumi (to virsmērķis, kā no tiem redzams, vispārinoši izsakoties, bija latviešu izcelsmes jūrnieku pārstāvība vārda visplašākajā nozīmē, sākot ar dažāda veida ziņu uzkrāšanu un beidzot ar reālu palīdzību dzīves apstākļu sakārtošanā):

- 1) izveidot mirušo un bojāgājušo latviešu jūrnieku un jūrniecības darbinieku reģistru ar īsiem biogrāfiskiem aprakstiem par katru aizgājēju;
- 2) apkopot ziņas par bijušās Latvijas kuģiem un to gaitām;
- 3) atsevišķi izdalīt (apkopot) ziņas par tiem Latvijas kuģiem, kas brauc ar svešiem karogiem, bet kurus vada latviešu kapteiņi;
- 4) uzņemt sakarus ar rēderiem, kas būvē jaunus kuģus un kuri plāno braukt “ar tādu zemju karogiem, kam īstu jūrnieku nav” un kuriem tālab piedāvājamas latviešu komandas, garantējot, ka Latviešu Jūrnieku apvienība spēs sagādāt pilnu latviešu apkalpi;
- 5) sniegt palīdzību “darba nespējīgajiem” jūrniekiem;
- 6) sniegt palīdzību darba spējīgajiem jūrniekiem iegūt jebkādu darbu nozarē;
- 7) rosināt jautājumu par jūrnieku kluba atvēršanu;
- 8) rosināt gadskārtēja informatīva izdevuma – biļetena – izdošanu;
- 9) sadarboties ar citām organizācijām;

⁷⁴⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 9. lp. (A. Dinsberga vēstule Mūrniekam 1960.21.IX).

⁷⁴¹ Turpat, 10. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960.14.X).

- 10) vākt datus par latviešu jūrnieru bijušo un pašreizējo stāvokli un grūtībām, lai tās varētu novērst;
- 11) sadarbībā ar Baznīcu un citu organizāciju pārstāvjiem informēt jūrnierus par tautiešu sarīkojumu apmeklēšanas un pašu tautiešu satikšanas iespējām;
- 12) uzņemt biedra kārtā pēc arī visus tos no visām pasaules daļām, kam ir vai kam ir bijuši “kādi sakari ar jūru un jūrnieriem”.⁷⁴²

Tomēr, neraugoties uz ieceru vērienu un ambīcijām, pavisam drīz kļuva skaidrs, ka šķēršļu Latviešu jūrnieru apvienības izveidei ir pārlieku daudz. Jau savā 1960. gada 14. novembra vēstulē Mūrnieks žēlojās, ka, lai gan pasaulē esot vairāki simtu latviešu jūrnieru, kas vismaz daļēji aktīvi savā arodā, diez vai būtu iespējams nodrošināt efektīvu pulcēšanos, proti, sanāksmju norisi: “Mums būtu maz iespēju sadabūt kopā kādā sanāksmē vairāk kā kādus 10.” Tiesa, vēl varot cerēt uz bijušajiem jūrnieriem, kas varbūt krietni palielinātu jūrnierību ieinteresēto latviešu skaitu ar vēlmi biedroties.⁷⁴³ Tomēr nosaukt visa veida latviešu jūrnierības darbiniekus par ieinteresētiem Latviešu Jūrnieru Apvienības izveidē laikam nav iespējams – to pierādīja gan absolūti remdenā reakcija uz Mūrnieka paziņojumiem laikrakstos ar aicinājumu iesaistīties jaundibināmās organizācijas darbā,⁷⁴⁴ gan grūtības pasaulē izkaisītos latviešu jūrnierus uzrunāt personīgi. 1961. gada 2. februārī no Neapoles uz Vašingtonu aizceļoja pēdējā Mūrnieka vēstule sūtnierībai, kurā aizrautīgais latviešu jūrnieru aizstāvis ne tikai atzīst savu sakāvi, bet pat atvainojas sūtnierībai par savu aizrautību: “Vispirms vēlos atvainoties par visiem rakstiem, kurus esmu piesūtījis Sūtnierībai, aizņemot Jūsu laiku ar jautājumu par varbūtēju iespējamību dibināt Latviešu Jūrnieru Apvienību. [...] Ir jāatzīstas, ka visas pūles ir bijušas veltīgas un par biedrības dibināšanu jeb kādu kuģu sadabūšanu nav ko domāt.” Agrāko ambīciju un pretenziju vietā Mūrnieka vēstulē izskan pat šaubas par nu jau apglabātās ieceres lietderīgumu, pat ja tā būtu izdevusies: “Domāju, ja tikai būtu kāds [latviešiem vairāk vai mazāk garantēts] kuģis, tad jau jūrnieri sarastos arī bez kādas biedrības. [...] Cerēsim, ka kādreiz tiešām redzēsim tādus laikus.”⁷⁴⁵

Latviešu jūrnieri trimdā arī nekad neizveidoja ilglaicīgu un specializētu jūrnieru organizāciju, vajadzības gadījumā iesaistoties vietējās mīteneszesmes arodstrukturās. Latviešu

⁷⁴² LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 27. lp. (R. Mūrnieka sniegtas ziņas Latvijas sūtnierībai Vašingtonā par Latviešu Jūrnieru Apvienības koncepciju, Hostona, 1961.13.I).

⁷⁴³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 16. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtnierībai Vašingtonā 1960.14.XI).

⁷⁴⁴ Sk., piem.: Jūrnieru ievērībai [par Latviešu Jūrnieru Apvienības dibināšanas ieceri, aicinājums latviešu jūrnieriem izteikties un iesaistīties]. *Londonas Avīze*, 1960, Nr. 749, 28. oktobris. 6. lpp. un Nr. 750, 4. novembris, 7. lp.; *Austrālijas Latvietis*, 1960, Nr. 562, 12. novembris, 2. lpp.; Jūrnieru un jūrnieru labvēļu ievērībai. *Laiks*, 1960, Nr. 86, 26. oktobris. 8. lp. u. c.

⁷⁴⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 28. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtnierībai Vašingtonā, Neapole, 1961.2.II).

jūrnieki arodorganizāciju veidošanā tālu atpalika no igauņiem, kuri to paveica veselas divas reizes: 1945. gadā, jau tūlīt pēc kara, Stokholmā darbu uzsāka Igauņu jūrnieku biedrība ar 550 biedriem⁷⁴⁶ (tiesa, igauņu jūrnieku, domājams, vismaz Zviedrijā bija krietni vairāk nekā latviešu jūrnieku, turklāt igauņu jūrniekiem atšķirībā no latviešiem daudzos gadījumos palīdzējusi iesaistīšanās Zviedrijas kuģniecības struktūrās (konkrēti – Zviedru jūrnieku apvienībā) jau pirms kara, sekmējama gan panākumus darba meklējumos, gan vispārējo uzticamību un atpazīstamību)⁷⁴⁷, savukārt 1955. gada sākumā nodibināta vēl plašāka struktūra – Igauņu Jūrnieku arodbiedrība,⁷⁴⁸ kas tiecās apvienot igauņu jūrniekus praktiski visās “brīvās pasaules” valstīs un 1956. gadā uzņemta Starptautiskajā transporta federācijā ar centru Londonā, kļūdamā par pirmo un vismaz vairākus gadus arī vienīgo baltiešu trimdas arodorganizāciju, kas uzņemta starptautiskās profesionālajās struktūrās.⁷⁴⁹ Ne reizi vien Igauņu Jūrnieku arodbiedrības darbība nāca par labu arī šai ziņā mazāk izdarīgajiem un uzņēmīgajiem dienviņu kaimiņiem, jo latviešu jūrnieks “brīvās pasaules” jūrniecības nozarē tomēr baudīja visai labu slavu, un tādēļ arī igauņiem, liekas, bez lielām pūlēm izdevies sagādāt darbvietas virknei latviešu jūrnieku.⁷⁵⁰

Iespējams izdalīt dažus varbūtējus cēloņus latviešu jūrnieku nespējai apvienoties. Pirmais un, iespējams, pats svarīgākais klupšanas akmens ir latviešu jūrnieku lielā izkliedētība, kas igauņiem, šķiet, nebija tik izteikta vispirms jau ievērojami lielākā jūrniecības nozarē darbojušos tautiešu skaita dēļ, kā arī, iespējams, lielajai jūrnieku koncentrācijai pāris pasaules vietās – Zviedrijā, kur atradās abu igauņu jūrnieku arodorganizāciju sēdekļi;⁷⁵¹ vērsdamies pie Latvijas sūtniecības Vašingtonā, norādīja R. Mūrnieks pamatoti bažījās: “Es nedomāju, ka kaut kas iznāktu, ja mēs, jūrnieki, mēģinātu atalgot kādu savu pārstāvi. Priekš tā mēs esam par daudz izklaidēti [resp., izkliedēti – D. B.] pa dažādu valstu kuģiem.”⁷⁵² Tai pašā laikā vien daļēji iespējams piekrist, ka jūrnieki cieš no pārlieta laika trūkuma ka viņiem nav gana “labi apstākļi”;⁷⁵³ tomēr šķiet, ka gan laiku, gan līdzekļus, ja būtu bijusi īsta vēlme pašorganizēties, būtu bijis iespējams sameklēt, jo tobrīd – 60. gados – jau pasaules jūrās sāka parādīties aizvien vairāk labi izglītotu, attiecīgās pavalstniecības ieguvušu un līdz ar to arī gana labi situētu jūrnieku, no kuriem daļa, kā zināms, labprāt iesaistījās gan tautiešu, gan mītneszemju sabiedriskajā dzīvē, atrazdami tam gana daudz laika.

⁷⁴⁶ Igauņu jūrnieku... ..

⁷⁴⁷ Igauņu jūrnieki stājas darbā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 39, 18. augusts, 1. lpp.

⁷⁴⁸ Igauņu jūrnieku arodbiedrība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1955, Nr. 30, 20. aprīlis, 3. lpp.

⁷⁴⁹ Nogrimis igauņu kuģis. *Latvija Amerikā*, 1958, Nr. 14, 15. februāris, 8. lpp.

⁷⁵⁰ Darba iespējas uz igauņu kuģiem. *Londonas Avīze*, 1960, Nr. 712, 12. februāris, 3. lpp.

⁷⁵¹ Igauņu kuģniecība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1963, Nr. 1, 1. februāris, 8. lpp.

⁷⁵² LVVA, 293. f, 1. apr., 1946. l., 5. lp. (R. Mūrnieka vēstule sūtniecībai Vašingtonā (A. Dinsbergam) 1960.1.IX).

Mūrnieka izteikumu apstiprina arī visnotaļ ticamā piebilde, ka viņš personīgi veselu gadu neesot sastapis nevienu no mūsu jūrniekiem, izņemot stūrmani Zariņu no viņa paša pārstāvētās kuģa komandas.

⁷⁵³ Turpat.

Par otru klupšanas akmeni, iespējams, jāuzskata arī atbilstošas pieredzes trūkums – proti, fakts, ka, cik zināms un kā jau garāmejot pieminēts citā kontekstā, latviešu un Latvijas jūrniecības darbiniekiem šai ziņā nebija nekādas vērā ņemamas iepriekšējās pieredzes. Trūkst ziņu par šādām jūrnieku pašpārstāvniecībām to latviešu jūrnieku vidū, kas Latviju atstāja līdz karam, par līdz neatkarīgās Latvijas Republikas dzimšanai, vēl 19. gadsimtā un 20. gadsimta sākumā, un jādomā, ka šādu pārstāvniecību varēja arī nebūt; pirmkārt, latvieši, tos kait jūrnieki, allaž spējuši veiksmīgi iekļauties svešu valstu ekonomiskajā dzīvē, no nacionālo vērtību saglabāšanas viedokļa – bieži vien pat pārlieku veiksmīgi, ātri vien zaudējot savu latviskumu; otrkārt, vismaz uz Rietumu vai Latīņamerikas valstīm šāda latviešu jūrnieku (vai latviešu, kas vēlāk pievērsās jūrniecībai) migrācija, jādomā, nebija ne uz pusi tik masveidīga un daudzskaitlīga, kāda tā bija šī darba apskatītajā periodā 20. gadsimta vidū–otrajā pusē, sākot ar Otro pasaules karu; latviešu jūrnieki, pateicoties Valdemāra jūrskolās labi (jūrniecības virsniecībai atbilstoši) izglītoto latviešu jaunekļu pārprodukcijai⁷⁵⁴, pārsvarā rada labi atalgotas darbvietas citviet Krievijas impērijā (Odesā u. c.), ārpus tās izceļojot reti. Arī neatkarīgajā Latvijas Republikā 20. gs. 20.–30. gados šādas organizācijas, kas aizstāvētu pasaules jūrās braucošos jūrniekus – valstspiederīgos, nebija, jo par viņu sasāpējušajiem jautājumiem, kā jau minēts iepriekš, gādāja **diplomātiskās pārstāvniecības** – vesels “diplomātisko un konsulāro pārstāvību tīkls, kas saskaņā ar Latvijas likumiem un pieņemtajām normām kārtoja visus konsulāros jautājumus un kā vienu no pirmajiem – jautājumus un problēmas, kas skar mūsu jūrniekus”⁷⁵⁵. Un, kā jau pieminēts saistībā ar Latvijas kuģu saglabāšanas problēmām,⁷⁵⁶ Latvijas diplomātisko pārstāvniecību loma latviešu un citas etniskās piederības valstspiederīgo interešu aizstāvībā pasaules jūrās ne tikai palika tikpat būtiska arī pēc Latvijas okupācijas, aneksijas un valstiskuma zaudēšanas *de facto*, bet būtiski pieauga, jo vairs nebija nedz neatkarīgās valsts Jūrniecības departamenta, nedz kādu citu nozares tautsaimnieciskās pārraudzības institūciju, kas iespēju robežās varētu iesaistīties ja ne tik daudz ārvalstīs nonākušo jūrnieku lietās, cik jūrnieku lietās vispār; tagad Rietumos esošās diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības pārņēma un, cenšoties aizstāt dažādas valsts institūcijas, īstenoja abas šīs funkcionālās līnijas.

Jau iepriekš aplūkota Latvijas diplomātisko pārstāvniecību loma Latvijas kuģu un to īpašnieku mantojumu lietās,⁷⁵⁷ gan palīdzība pavalstniecības problēmu dēļ apcietinātajiem latviešu jūrniekiem komunikācijā ar dažādu valstu imigrācijas dienestiem, izmantojot konsulāro

⁷⁵⁴ Līdz 19. gs. beigām vien vienpadsmit t. s. Valdemāra jūrskolas absolvēja ap 3000 tālbraucēju kapteiņu, tālbraucēju stūrmaņu un tuvbraucēju stūrmaņu.

⁷⁵⁵ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 9. lp. (A. Dinsberga vēstule R. Mūrniekam 1960.21.XI).

⁷⁵⁶ Sk. 2.1.1. nodaļu.

⁷⁵⁷ Sk. 2.1.1., 2.1.2., 2.2.1. un 2.2.2. nodaļu.

pārstāvniecību tīklu, apliecinot un izrakstot nepieciešamos personas dokumentus,⁷⁵⁸ kā arī informējot pat dažādiem likumiskajiem ceļiem atsevišķu problēmu risinājumā.⁷⁵⁹ Jāatgādina, ka Latvijas pārstāvniecību grūti pārvērtējamā loma un darbība, palīdzot nelaimē nonākušajiem jūrnikiem gan konsulāri (vai nu izgādājot vai apstiprinot personas dokumentus, vai kontaktējoties ar ārvalstu dienestiem), gan informatīvi, bija vistiešāk mantota no starpkaru Latvijas laika.⁷⁶⁰ Vērā ņemama bija sūtniecības Vašingtonā palīdzība to latviešu ieceļošanai ASV, kas nebaudīja DP statusu un kam tādēļ šajā valstī bija nepieciešamas ieceļošanas vīzas.⁷⁶¹

Pirms- un pēckopācības (pirms un pēc 1940. gada) situācija šai ziņā atšķīrās trijos aspektos: pirmkārt, pēc 1940. gada – karalaikā – un – it īpaši – pēckara gados “brīvajā pasaulē” esošajām Latvijas Republikas pārstāvniecībām vairs nebija reālu finansiālu iespēju palīdzēt kādam zemāka ranga latviešu jūrnīkam, piemēram, izgādājot ceļanaudu un pašu biļeti atceļam uz mājām. Otrkārt, savu nozīmi latviešu jūrnīku dzīves atvieglošanā nenoliedzami zaudēja Latvijas diplomātiskās pārstāvniecības Eiropā – ja Londonā noplaka tikai šīs darbības virziena, pašai sūtniecībai formāli saglabājoties, tad otra pārstāvniecība, kas pirms kara izcēlās ar lielu atbalstu latviešu jūrnīkiem, – Latvijas sūtniecība Parīzē ar sūtni Orđerdu Grosvaldu priekšgalā 194... gadā beidza pastāvēt vispār; tagad visu šo problēmjaucājumu risinājums, tāpat kā latviešu kuģīpašnieku problēmlietas, pārgāja vienas – Latvijas sūtniecības Vašingtonā nenoliedzami gādīgajās, atbildīgajās un enerģiskajās rokās. Tajā pašā laikā to jūrnīku skaits, kuriem vajadzēja šo atbalstu, karalaikā un pēckara trimdā tikai pieauga – un tas ir trešais būtiskais pēckara gadu situācijas jauninājums: pirmkārt, tādēļ, ka trimdas jūrnīkiem, kau jau iepriekš iezīmēts, bieži nebija pastāvīgas uzturēšanās vietas, otrkārt, tādēļ, ka Aukstā kara politiskais spriegums latvieti, kā arī jau minēts, daudzviet bija apzīmojis par ne pārāk uzticamu, treškārt, tādēļ, ka šī bieži vien visai nedrošā mētāšanās pa pasauli un karalaika vētras daudzus latviešus – īpaši jau normālos apstākļos svaidītos jūrnīkus – bija izklīdinājušas pa pasauli, vairojot sūtniecības vēstuļkastēs izmisuma pilnas piederīgo vēstules ar lūgumiem palīdzēt tuvinieku meklējumos. Vēstules uz Vašingtonu ceļoja no Austrijas, Zviedrijas, Vācijas, Dānijas, dažādām ASV pavalstīm, – teju no visām pasaules malām (sūtniecību sasniedza pat vēstule no Latvijas, Valmieras)⁷⁶² –, bet palīdzēt

⁷⁵⁸ Sk. arī: LVVA, 293. f., 1. apr., 1944. l. (par jūrnīku pasēm 1946.–1954. g.).

⁷⁵⁹ Sk. arī, piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1935. l., 1. lp. (jurista K. Kļaviņa vēstule A. Dinbergam lūgumā noskaidrot ASV bankās palikušo konkrētu kuģīpašnieku līdzekļus, Mehiko, 196.30.VIII); informatīvā palīdzība tika sniegta arī igauņiem; sk.: 293. f., 1. apr., 1934. l. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā sarakste ar Igaunijas ģenerālkonsulu J. Kaivu (Kaiv) par Igaunijas kuģa “Koidula” likteni, 1949. g.).

⁷⁶⁰ Sk., piem.: 2570. f., 9. apr., 6. lieta (LR Ārlietu ministrija, likumi, ziņojumi un apkārtraksti jūrnīcības lietās 1939.–1940. g.), 63. lieta (materiāli par Latvijas jūrnīcības stāvokli 1939.–1940. g.); 2575. f., 7. apr., 2645. lieta (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība Latvijas kuģu avāriju lietās 1940. g.), 2647. lieta (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība latviešu jūrnīku lietās 1938.–1940. g.) u. c.

⁷⁶¹ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 4. apr., 225. l., 9. lp. (A. Bīlmaņa vēstule A. Dinbergam 1940.17.XII).

⁷⁶² LVVA, 293. f., 1. apr., 1945. l., 53. lp. (Paulīnes Emīlijas Auniņas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā (“mīļajiem tautiešiem un atbildīgajām personām tālumā”), Valmiera, 1956.10.IV).

ne vienmēr, protams, bija sūtniecības darbinieku spēkos. Pazudušo likteņi jeb pazušanas ceļi un iemesli – visdažādākie – cits miris dabīgā nāvē, cits gājis bojā kuģa avārijā, neatstājot piederīgos, cits mainījis dzīves vietu, cits vienkārši pazudis.⁷⁶³

Jau pieminēti atsevišķi gadījumi, kuros sūtniecības palīdzēt nespēja, un galvenokārt to noteica 1) Latvijas likumos noteiktie diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību kompetences un pilnvaru ierobežojumi, 2) paša jūrnieka nesakārtotie personas un imigrācijas dokumenti, 3) diplomātisko vai konsulāro attiecību neesamība ar noteiktām valstīm: proti, ja ar attiecīgo valsti Latvijai jau pirms kara nebija bijušas nodibinātas diplomātiskās vai konsulārās attiecības, tad Latvijas Republikas pārstāvji savas valsts pavalstniekam neko nevarēja līdzēt pat visabsurdākajās situācijās.⁷⁶⁴ Ne vienmēr pārstāvniecības varēja gana operatīvi reaģēt ļoti steidzamos gadījumos, piemēram, pateicoties brīvdienām nedēļas nogalēs,⁷⁶⁵ ne vienmēr vienas valsts diplomāti varēja iespaidot citas valsts imigrācijas dienestu rīcību,⁷⁶⁶ vēl mazāk spējot iespaidot savas vai kādas citas valsts privātfirmu (tostarp rēdereju) nostāju.⁷⁶⁷

Miņēto problēmu dēļ liela nozīme trimdā, īpaši tās pirmajos gados, aizvien bija atsevišķu tautiešu – entuziastu – privātai darbībai: tie latviešu jūrniecības darbinieki, kas nokļuvuši vairāk vai mazāk svarīgos posteņos, palīdzēja iekārtot darbā tautiešus, kam paveicies mazāk un kas saskārušies ne tikai ar šķēršļiem kādas valsts likumdošanā, bet arī, piemēram, ar ārzemju (vietējo) kuģu kapteiņu nevērību pret latviešu jūrnieku, kāda diemžēl pastāvēja,⁷⁶⁸ bet no kuras varēja palīdzēt izvairīties tieši labāk situēto tautasbrāļu “aizmugure”. Savus tautiešus aktīvi atbalstīja, piemēram, jūrnieks K. Ošiņš Ņujorkā, kurš darbvietas uz kuģiem jau 40. gadu beigās līdzējis dabūt ne vienam vien latviešu jūrniekam;⁷⁶⁹ ticis pie turības, Ošiņš šajā lielpilsētā atvēris pat savu restorānu, kas kļuvis par iemīļotu latviešu jūrnieku pulcēšanās un neoficiālu problēmjauditājumu risināšanas vietu. Daudz laba šai virzienā darījis arī kapteinis A. Galdiņš, darbodamies kā ostas inspektors Sanfrancisko.⁷⁷⁰ Reizēm savus tautiešus – ne tikai jūrniekus – ļoti atbalstīja arī latviešu tautības kuģu kapteiņi, bēgļu nometņu laikā, kad darbu nebija viegli

⁷⁶³ Sk. LVVA 293. f. 1. apr. 1945. lietas materiālus, 1.–80. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā sarakste ar latviešu jūrnieku meklētājiem 1946.–1970. g.).

⁷⁶⁴ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 12. lp. (Sūtniecības padomnieka A. Dinberga vēstule Mūrniekam 1960.27.X).

⁷⁶⁵ Sk. R. Mūrnieka saraksti ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā (LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 10., 12., 16. lp.).

⁷⁶⁶ Ar šādu apstākli bija jāsaskaras, piemēram, latviešu jūrniekam Albertam Einam, kurš 1945. gadā bija nonācis imigrācijas dienestu apcietinājumā Kanādā, vērzdamies pēc palīdzības Latvijas sūtniecībā Vašingtonā, kura varēja vien ieteikt vērsties vai nu pie Latvijas sūtniecības Londonā, kurai ar Kanādu vismaz formāli un vēsturiski bija lielāka juridiskā saikne, vai arī pie Latvijas kuģus operējošām aģentūrām vai latviešu kapteiņiem. (LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 4.–5. lp. (A. Eina sarakste ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā 1945.II).

⁷⁶⁷ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 105. lp. (A. Dinberga vēstule jūrniekam L. Ķiplokam saistībā ar viņa atlaišanu no ASV komplānijas “Steel Worker” kuģa).

⁷⁶⁸ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. lp., 10.–12. lp. (latviešu jūrnieka Vladimira Brika vēstule Latvijas konsulātam Ņujorkā, Elisa salā, 1946.23.X).

⁷⁶⁹ Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnieki pasaules udeņos un svešās zemēs. ...

⁷⁷⁰ Akmentiņš, Osvalds. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. *Tēvzeme*, 1948. Nr. 20, 13. marts, 4. lpp.

atrast daudziem latviešiem, uzņemoties zināmu risku un pieņemot darbā uz kuģa pat tādus DP noimetniekus, kas iepriekš ar jūru nav bijuši saistīti. Šeit pieminams, piemēram, tvaikoņa “Venta” kapteiņa Krišjāņa Slejas vārds – viņš sava tvaikoņa jauno apkalpi 40. gadu nogalē sastādīja tikai no DP noimetniekiem – Mirvikas noimetnes iemītniekiem, jaunākā matroža vietu dodams noimetnes grāmatu tirgotājam Miķelsonam (kā mazs kuriozs jāpiezīmē tas, ka savā rangā gan krietni nācās nokristies bijušajam Jūrniecības departamenta direktoram G. Krūmiņam, kuram Sleja ierādīja kuģa stjuarta vietu...).⁷⁷¹ Kā jau iezīmēts, vismaz sākotnēji, kā šķiet, savus tautiešus neaizmirsā arī latviešu izcelsmes amerikāņu kuģtīpašnieks Vilnis Grauds, kura attiecības ar tautiešiem gan ātri vien izvērtās visai īpatnējās.⁷⁷²

Latviešu jūrnieks Rietumvalstu jūrniecības nozarē

Analizējot latviešu cilmes jūrnieku gaitas “brīvās pasaules” jūrās, būtu svarīgi vismaz censties savilkt sava veida bilanci, noskaidrojot, pirmkārt, kāds tad bija **Rietumvalstīs nonākušo un trimdā palikušo latviešu jūrnieku kopskaits** un, otrkārt, cik liela starpkaru laika Latvijas jūrniecības nozares darbinieku daļa pārcēlās trimdā iepretim tiem, kas palika okupētajā Latvijā vai to okupējušo varu dienestā, proti, kāds ir **trimdā devušos jūrnieku skaitliskās ainas īpatsvars visā starpkaru Latvijas jūrniecības saimē kopumā**.⁷⁷³ Lai gan ziņu par to, cik un kādi latviešu jūrnieki brauca uz pasaules atsevišķiem valstu kuģiem, it kā netrūkst, tomēr tās ir ārkārtīgi fragmentāras un epizodiskas – tālab pilnīgi precīzus skaitļus sniegt pašlaik nebūs iespējams. Tajā pašā laikā ir iespējams izteikt vismaz hipotētiskus pieņēmumus, minējumus, ko vismaz teorētiski varētu apstiprināt un precizēt turpmākā pētniecības gaitā.

Vispirms vajadzētu mēģināt aplēst, cik daudz bija to latviešu jūrnieku, kas Otrā pasaules kara laikā Latviju atstāja ar tiem kuģiem, kas Latvijā neatgriezās un kuru apkalpes palika vairāk vai mazāk latviskas? (Šeit iespējams runāt par tiem 16 kuģiem, kas Vācijas–Padomju Savienības kara sākumā atradās vai nonāca Rietumvalstu – ASV un Lielbritānijas – ūdeņos kā Latvijas kuģi) Uz šo jautājumu atbildi palīdz sniegt divas būtiskas avotu grupas, kas fiksē jūrnieku sastāvu uz konkrētiem kuģiem laikā ap 1940. gadu. Pirmā no tām ir Latvijas padomju varas iestāžu apzināto un fiksēto Latvijas kuģu jūrnieku saraksti kara sākumā.⁷⁷⁴ Tie, izņemot divus tvaikoņus –

⁷⁷¹ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ...

⁷⁷² Tuvāk sk. 2.2.2. nodaļā.

⁷⁷³ Kā jau pieminēts, pēc vēsturnieku E. Blūmfelda, I. Bernsones un A. Miklāva aplēsēm, pašā kara priekšvakarā Latvijas Republikas Tirdzniecības flotē bija ap 3000 aktīvo jūrnieku, neskaitot ostu un velkoņu darbiniekus u. c.; kopskaits tuvojās 5000 (Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote*, 51. lpp.).

⁷⁷⁴ Sk.: LVVA, 187. f., 1. apr., 168.–180. l.; 1684. f., 4. apr., 63.–71., 82.–84. l.; LVA, 1071. f. (*Latvijas Kuģniecība un tās priekšteči*), 2. apr., 983.–1006. l. Ziņas no šiem avotiem publicētas: Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*, 58.–138. lpp.

“Dagø” un “Tobago” –, uzrāda 264 jūrniekus kuģos, kas ASV–Vācijas kara sākumā atradās vai nonāca ASV un Lielbritānijas dienestā. Šajā avotu grupā sastopamās ziņas papildina un precizē kara priekšvakarā sastādītie kuģu personālsaraksti 187. (Rīgas ostas vateršauta) fondā. Precīzas ir ziņas par 1940. gadā ASV nonākušajiem tvaikoņiem “Everasma”,⁷⁷⁵ “Everalda”,⁷⁷⁶ “Ķegums”,⁷⁷⁷ “Regent”⁷⁷⁸ un Lielbritānijas pārņemtajiem tvaikoņiem “Elizabete”,⁷⁷⁹ “Everoja”,⁷⁸⁰ “Miervaldis”,⁷⁸¹ un “Ramava”,⁷⁸² ieskaitot iepriekšējā avotu grupā nepārstāvētos kuģus “Dagø”,⁷⁸³ un “Tobago”,⁷⁸⁴ savukārt ziņu trūkst par britu valdības pārņemtajiem kuģiem “Katvaldis” un “Tālvaldis” un pusi ASV nonākušo tvaikoņu – “Ciltvairu”, “Everagru”, “Everelzu” un “Abgaru”. Dažos kuģa personāla reģistros saglabājušās arī piezīmes par atsevišķiem jūrniekiem, kas vai nu dezertējot, vai legālā kārtā no kuģa nomunsturēti ārzemēs, visticamāk, tur arī palikdami, bet pie citu uzvārdiem izdarītas atzīmes par nomunsturēšanu Latvijas teritorijā vēl pirms kara. No sarakstos rodamajiem skaitļiem vēl strīpojami divdesmit apkalpes locekļi, kas atgriezās Latvijā no tvaikoņiem “Ciltvaira”⁷⁸⁵ un “Everasma”,⁷⁸⁶ kā arī karadarbības laikā bojāgājušie jūrnieki (kuru skaits avotos⁷⁸⁷ atšķiras) uz tvaikoņiem “Everalda”,⁷⁸⁸ “Everasma”,⁷⁸⁹ “Everelza”,⁷⁹⁰ “Katvaldis”,⁷⁹¹ “Regent”⁷⁹². To visu ņemot vērā un pieņemot, ka abās avotu grupās minētie attiecīgo kuģu ļaudis, vēlāk nonākdami Rietumos, tur arī palika, kopējais skaitlis – pēc autora aprēķiniem, 283 –, to noapaļojot, būtu ap trim simtiem.

Tomēr šie aprēķini nenoliedzami neizslēdz, ja tā varētu formulēt, ievērojamus “pelēkos sektorus”, zaudējot labu tiesu precizitātes un drošticamības. Tas, ka pirmskara kuģa personāla

⁷⁷⁵ LVVA, 187. f., 1. apr., 114. l. (tvaikoņa personāla saraksts 1939. g.); 78. l., 13.–24. lp. (tas pats, 1939.9.VI); 80. l., 195.–199., 317.–328. lp. (tas pats, 1939.16.X).

⁷⁷⁶ LVVA, 187. f., 1. apr., 78. l., 479.–485. lp. (tvaikoņa personāla saraksts 1939.21.VI–23.XI); 81. l., 86.–99. lp. (tas pats, 1939.10.III – 1940.10.III, 1939.6.XI–1940.5.VIII).

⁷⁷⁷ Turpat, 81. l., 123.–129., 132.–137. lp. (kuģa personāla saraksti 1939.28.III–1940.4.XI).

⁷⁷⁸ Turpat, 77. l., 359.–370. lp. (kuģa personāla saraksts 1939.6.II–15.VI); 80. l., 97.–99. lp. (tas pats, 1939.10.X–9.XI); 81. l., 286.–297., 304.–310. lp. (tas pats, 1939.3.V–2.VIII, 1939.10.X–9.XI, 1939.9.XII–1940.8.VI).

⁷⁷⁹ Sk.: turpat, 89. l.

⁷⁸⁰ Turpat, 119. l. (kuģa personāla saraksts 1940. g.); 79. l., 72.–76. lp. (tas pats, 1939.25.VII–1939.24.XI)

⁷⁸¹ Turpat, 77. l., 26. lp. (kuģa personāla saraksts 1939.11.II–10.VI); 79. l., 11.–25. lp. (tas pats, 1939.11.II–10.VI).

⁷⁸² Turpat, 81. l., 381.–389. lp. (kuģa personāla saraksts 1939.22.XII).

⁷⁸³ Turpat, 77. l., 235.–244. lp. (kuģa personāla saraksts no 1938.5.VIII uz nenoteiktu laiku, spēkā uz 1939.16.III); 81. l., 262.–267. l. (kuģa personāla saraksts 1939.20.IV–1940.19.IV).

⁷⁸⁴ Turpat, 77. l., 97.–104., 555.–572. lp. (kuģa personāla saraksti 1938.29.XI–1939.3.X)

⁷⁸⁵ Pope, A. [šķirkļis par tvaikoni “Ciltvaira”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 160. lpp.

⁷⁸⁶ Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Everasma”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 165. lpp.

⁷⁸⁷ Enciklopēdijā “Latvijas jūrniecības vēsture” ziņas ņemtas pārsvarā no LJVA (sk.: RVKM LKVN ZA).

⁷⁸⁸ Viens bojāgājušais (Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Everalda”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 164. lpp.).

⁷⁸⁹ Pieci bojāgājušie (Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Everasma”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 165. lpp.); pēc citām ziņām – 17 (E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. ..).

⁷⁹⁰ 19 bojāgājušie (Bernsone, I. [šķirkļis par tvaikoni “Everelza”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 166. lpp.), pēc citām ziņām – 24 (sk.: Mūsu jūrnieki svešumā. ..).

⁷⁹¹ Četri bojāgājušie (Hartmanis, J. [šķirkļis par tvaikoni “Katvaldis”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 180. lpp.).

⁷⁹² 14 bojāgājušie (Hartmanis, J. [šķirkļis par tvaikoni “Regent”] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 196. lpp.), pēc citām ziņām – 22 bojāgājušie) (sk.: Mūsu jūrnieki svešumā.).

sarakstu uzticamība tieši šajā aspektā ir visai nosacīta, atklājas atsevišķu kuģu personālsarakstu salīdzinājumā (1939.–1940. gadā un pēc kara trimdā), kur tas bijis iespējams.⁷⁹³ Tā, piemēram, no 1939. gada 22. decembrī Rīgā piemunsturēto tvaikoņa “Ramava” kuģotāju sastāva⁷⁹⁴ 1946. gadā, kuģim atrodoties britu dienestā, nemainīgi bija palikuši vien daži uzvārdi,⁷⁹⁵ vairs tikai divu (!) jūrnieku uzvārdus no 1939. gadā piemunsturētās apkalpes – 32 cilvēkiem⁷⁹⁶ – jau 1944. gada sākumā ietvēra ASV esošā tvaikoņa “Ķegums” apkalpes saraksti, un gluži tas pats sakāms arī par šī paša kuģa apkalpes sastāvu 1946.⁷⁹⁷ un 1948. gadā;⁷⁹⁸ kā norādījuši jūrniecības vēsturnieki A. Kārklīšs un H. fon Bassi, jau 1940. gada nogalē “Ķeguma” sākotnējā apkalpe sākusi izklīst un pamazām kļuvusi internacionāla, latviešu virsniekus paaugstinot amatos un pārceļot uz citiem rietumu puslodē palikušiem kuģiem, citi, augstākas algas meklējot, sameklējuši darbu uz svešzemju kuģiem,⁷⁹⁹ un šī tendence skāra ne tikai “Ķegumu”.⁸⁰⁰ Nav zināmi to latviešu jūrnieku vārdi un skaits, ko Lielbritānijas valdība kā, profesora E. Andersona vārdiem sakot, “komunistu simpatizētājus” “atlaida uz Padomju Savienību”⁸⁰¹ iepretim tiem, kas vēlējās turpināt dienestu uz Rietumvalstu kuģiem pēc to pārņemšanas šo valstu dienestā.⁸⁰² (Pēc kādas Latvijas sūtņa Londonā K. Zariņa vēstules tvaikoņa “Katvaldis” kapteinim F. Freienbergam netieši noprotams, ka šādu jūrnieku, kas nav turpinājuši “būt uzticīgi neatkarīgai un nacionālai Latvijai”, uz Lielbritānijas dienestā peldošajiem kuģiem vēl 1940. gada beigās bijis pietiekami daudz.)⁸⁰³ Tāpat būtu jāatbild uz jautājumu par to kuģinieku tālākajām gaitām, kas izglābās no bojāgājušajiem kuģiem: Vai visi palika svešumā? Vai visi turpināja darbu jūrniecības nozarē? Pilnīgi uz šiem jautājumiem atbildi nesniegtu arī attiecīgo tvaikoņu apkalpes saraksti, kuģiem esot attiecīgo valstu dienestā, jo tie diezin vai norādītu uz latviešu jūrnieku tālākajām gaitām (varbūt jūrnieks svešumā palika, tikai nomainot kuģi?).

⁷⁹³ Tiesa, šos datus un to salīdzinājumu pasludināt par pilnīgi neuzticamu varētu tikai tādā gadījumā, ja būtu saglabājušies analogi šo kuģu apkalpju saraksti no pēckara gadiem.

⁷⁹⁴ Sk.: LVVA, 187. f., 1. apr., 81. l., 381.–389. lp. (kuģa personāla saraksts uz 1939.22.XII).

⁷⁹⁵ Sk.: RVKM LKVN ZA, Ja 11, 175. lp. (tvaikoņa “Ramava” apkalpes saraksts 1946. g., apzinājuši Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva līdzstrādnieki). Tiesa gan, šis saraksts liekas visai nepilnīgs, tomēr nesakrītību īpatsvars ar 1939. gada sarakstu vienalga ir pietiekami liels, lai varētu izteikt šaubas par pirmskara personālsarakstu salīdzināšanas iespēju ar pēckara situāciju.

⁷⁹⁶ Sk.: LVVA, 187. f., 1. apr., 81. l., 132.–137. lp. (kuģa personāla saraksti 1940.4.XI); LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l., 6. lp. (tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, sastādīts 1944.14.III).

⁷⁹⁷ Sk. 3.1.2.-2. diagrammu 2. pielikumā.

⁷⁹⁸ Sk.: turpat (LVVA, 293. f., 1. apr., 1924. l.), 17. lp. (tvaikoņa “Ķegums” apkalpes saraksts, sastādīts 1948.21.V).

⁷⁹⁹ Kārklīšs, Arvīds, Bassi, Heincs fon. Pirmais un pēdējais... Maiga un Ķegums. *Laiks*, Nr. 42, 27. maijs, 6. lpp.

⁸⁰⁰ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 4. apr., 228. l. (par izmaiņām tvaikoņa “Everasma” apkalpē, 1939.–1941. g.).

⁸⁰¹ Andersons, E. Divkosība draudzības maskā, IV daļa.

⁸⁰² Teorētiski šādas ziņas būtu iespējams izvilināt no Padomju Latvijas kuģniecības institūciju dokumentācijas, kā arī represēto jūrnieku sarakstos ieglušajiem jūrnieku vārdiem (tādējādi šos uzvārdus izslēdzot no potenciālo trimdā palikušo jūrnieku sarakstiem), rūpīgi salīdzinot šos sarakstus ar 1939.–1940. gada personāla līgumu reģistriem, tomēr arī šie aprēķini nebūtu simtprocentīgi, jo vienmēr pastāv “juku laiku” faktors – nokļūšana, pazušana kara gados, kuģim un tā apkalpei “mētājoties pa pasauli”. Tas pilnībā neatrisinātu arī “pelēko sektoru”, kurā ietilpināmi Zviedrijā nonākušie (arī ar bēgļu laivām kara beigās) latviešu jūrnieki; šī aspekta izpētei būtu nepieciešami vēl citi plašāki pētījumi.

⁸⁰³ LVVA, 295. f., 1. apr., 476. l., 5. lp. (K. Zariņa vēstule F. Freienbergam 1940.20.XII).

Vēl mazāk 1939.–1940. gada dati dod to vēlāk trimdā palikušo kuģu personāla apzināšanā, kas Vācijas–Padomju Savienības laikā vispirms pārgāja vācu un tikai pēc tam – Rietumu sabiedroto dienestā, jo vācu varas pakļautībā pret vācu jūrniekiem tika nomainīti gandrīz visi latvieši. Kur šie latvieši palika? Cik daudzi vēlāk atgriezās Latvijā, bet cik daudzi izbēga no kuģiem? Vai kādam izdevās palikt Rietumos arī pēc kara? Šie ir jautājumi, bez kuru atbildēšanas nav iespējams runāt par kaut kādu precizitāti izceļotāju un trimdā palicēju skaita aplēsēs. Tāpat nav zināms, cik liels bija to jūrnieku skaits, kas atgriezās Latvijā kopā ar skandināvu Padomju Savienībai izdotajiem kuģiem? Kā vēsta tvaikoņa “Vizma”⁸⁰⁴ kapteiņa Skultes liecība, tad uz atsevišķiem kuģiem tādu jūrnieku, kas izvēlējās neatgriezties, bija absolūts mazākums, trimdā paliekot vien dažiem,⁸⁰⁵ iespējams, uz citiem kuģiem svešumā palicēju bija vairāk.

Dažbrīd pavisam aptuveni un pretrunīgi ir pašu trimdinieku dati: trimdinieki nekad nav uzkrājuši pilnīgi precīzu statistiku un vienoties pat par aptuvenu visā “brīvajā pasaulē” esošo latviešu jūrnieku skaitu. Runājot par savā profesijā aktīvajiem, 1948. gadā tālbraucējs kapteinis un Flensburgas jūrskolas pasniedzējs Pauls Neimanis aplēsa, ka to varētu būt ap 300,⁸⁰⁶ kas, atrazdamies “šai pus dzelzs priekškara, brauc ar dažādu valstu kuģiem par kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem un zemākiem kuģu komandas locekļiem”⁸⁰⁷, 1949. gadā kāds trimdas laikraksts raksta, ka kara sākumā trimdā bijis ap 320 latviešu jūrnieku, no kuriem vien kādi 50 pārcietuši karu (šķiet, ka šis bojāgājušo skaits – ap 270 – ir stipri pārspīlēts),⁸⁰⁸ bet 1960. gadā skaits pašu jūrnieku aplēsēs, salīdzinot ar P. Neimaņa aplēsto skaitli, jau bija dubultojies – “apmēram kādi 600 latviešu jūrnieki, kas vismaz pa daļai ir aktīvi savā arodā”⁸⁰⁹ Cik ticamas ir šīs aplēses? Vai būtu iespējams šāds divkārojums? Iespējams, būtu, jo, kā jau minēts, pirmie trimdas gadi latviešu bēglim nenoliedzami bija daudz smagāki darba meklējumos nekā vēlākais trimdas periods, tālab varam pieņemt, ka laikā no 1948. līdz 1960. gadam darbu savā nozarē varēja būt atraduši pat vairāki simti latviešu jūrniecības speciālistu; turklāt pirmajos trimdas gados, pie kuriem pieder arī 1948. gads, varēja trūkt pilnīgas informācijas par visiem pasaulē izklīdušajiem latviešiem. Tajā pašā laikā kā viens, tā otrs skaits tomēr ir gana neoficiāls, sniegts pēc pašu jūrnieku aptuvenām aplēsēm un pieļāvumiem, tālab īsti nevar aizstāt oficiālu statistiku, pat neraugoties, piemēram, uz kapteiņa P. Neimaņa plašajiem sakariem un izsmeļošajām ziņām, ko viņš 40. gadu otrajā pusē sarakstes ceļā ieguva no Flensburgas jūrskolas absolventiem un

⁸⁰⁴ Palika dāņu dienestā, bet lgandrīz visa komanda atgriezās Latvijā. Sk.: 2.1.2. un 2.3.1. nodaļā.

⁸⁰⁵ LVVA, 293. f., 2. apr., 135. l., 1. lp. (P. Skultes vēstule Latvijas pilnvarotajam Zviedrijā V. Salnajam 1940.14.X).

⁸⁰⁶ Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu ..

⁸⁰⁷ Akmentiņš, O. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸⁰⁸ E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. ...

⁸⁰⁹ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 16. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Bagotvila, 1960.14.XI).

citiem jūrniekiem teju visā plašajā pasaulē, vēstulēm ceļojot, piemēram, no Honolulu, Siāmas, Portsaidas, Suecas, Kasablankas, Ņujorkas un Londonas.⁸¹⁰

Jau precīzāki⁸¹¹ ir dati, ko līdz 1947. gadam apkopojis Latviešu centrālās kartotēkas vadītājs R. Ankevics DP nometnēs Vācijā;⁸¹² viņš fiksējis, ka trimdā mituši 288 augsta ranga jūrnieki (kapteiņi, stūrmaņi, kuģu mehāniķi) un vēl 639 zemāka ranga latviešu jūras braucēji – kopā tātad kopā – 867 personas (jāpieņem, ka šai skaitlī iekļaujas jūrniecības nozarē tobrīd strādājošie).⁸¹³ Šiem datiem, kaut vai precīzo skaitļu dēļ, uzticēties daudz vieglāk nekā jūtamī atšķirīgajām iepriekšminētajām aptuvenajām aplēsēm. Tiesa gan, arī 1947. gada dati nebūt nav pilnīgi – tie stāsta tikai par Vācijā un Austrijā nonākušajiem latviešiem, neietverot datus par ASV, Lielbritānijā un dažviet citur palikušo latviešu kuģu apkalpēm, kā arī Zviedrijā nonākušajiem latviešu jūrniekiem. Tajā pašā laikā nevar noliegt, ka dati aptver lielāko trimdinieku daļu un visumā ir diezgan interesanti – īpaši sastatījumā ar starpkaru Latvijas pēdējās – 1935. gada tautskaites datiem.⁸¹⁴ Veicot šādu sastatījumu,⁸¹⁵ iespējams secināt, ka trimdā (Vācijā un Austrijā) nonākuši 29% (228 cilvēki) no 1935. gadā reģistrēto augstākā ranga jūrniecības darbiniekiem (789 cilvēki)⁸¹⁶, bet, ja salīdzinām ar datiem par kuģu virsnieku – kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu – skaitu (1583) Latvijas tirdzniecības flotē 1938. gadā,⁸¹⁷ kad virsnieku skaits vismaz formāli – uz papīra – bija teju dubultojies, tad iznāk vien 14%, kas ir tikai aptuveni septītā daļa. Tomēr, ja ieskaitītu 1947. gada statistikā neuzņemtos jūrniekus, turklāt apzinoties, ka 1938. gada statistikā ietverti arī attiecīgos diplomus saņēmušie, bet nepraktizējošie jūrnieki, aina rādītos mazliet citāda. Precīzus skaitļus varam vien nojaust, bet iespējams pieļaut, ka tomēr varētu iznākt aptuveni trešdaļa. Citos skaitļos iespējams izteikt zemāka ranga jūrnieku un visas kopējās jūrniecības darbinieku saimes nonākšanu trimdā. Ja pieļaujam, ka kara priekšvakarā jūrnieku skaits Latvijas tirdzniecības flotē varēja būt trīs tūkstoši, un atceramies, ka 1947. gadā Vācijā un Austrijā atradās pavisam 867 cilvēki, kas reģistrējami kā jūrnieki,⁸¹⁸ tad arī šai gadījumā iespējams aplēst, ka **trimdā nonākusi aptuveni trešdaļa Latvijas Republikas jūrniecības darbinieku**. Tomēr šie dati nākotnē vēl precizējami.

Nedz 1947., 1948. un 1960. gada statistiskās aplēses, nedz kuģu personāla reģistros bāzētie provizoriskie aprēķini neatklāj, cik varētu būt tādu latviešu jūrnieku, kas trimdā bijuši spiesti

⁸¹⁰ Akmentiņš, O. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸¹¹ Uzkrāti ar sistemātiskas ziņu ievākšanas un kartotēku veidošanas palīdzību.

⁸¹² Sk.: Dunsdorfs, E. *Trešā Latvija*, 83. lpp.

⁸¹³ Turpat, *Trešā Latvija*, 225. lpp. (tuvāk par jūrnieku profesionālo sadalījumu sk. 3.1.2.-3. diagrammā 2. pielikumā).

⁸¹⁴ Sk.: Salnītis, Vilmārs (sast.). *Ceturta tautas skaitīšana Latvijā 1935. gadā*. Rīga: Valsts statistiskā pārvalde, 1936. 642.–647. lpp.

⁸¹⁵ Šādu sastatījumu jau veicis vēsturnieks Edgars Dunsdorfs Austrālijā 1968. gadā (sk.: Dunsdorfs, E. *Trešā Latvija*, 83.–87., 226.–228. lpp.).

⁸¹⁶ No tiem – 88 kapteiņi, 94 kuģu mehāniķi un 46 stūrmaņi.

⁸¹⁷ Bernsone, I. u. c. *Latvijas Republikas tirdzniecības flote...*

⁸¹⁸ Dunsdorfs, E. *Trešā Latvija*, 225. lpp.

pievērsties kādai citai profesijai, respektīvi, tos bijušos jūrnieceības darbiniekus, kas trimdā pievērsušies citai profesijai. Jādomā tomēr, ka tādu nav bijis daudz – īpaši ne tādu, kas jūrnieceības arodu pametuši apstākļu spiesti. 1949. gadā trimdas prese varēja rakstīt, ka “gandrīz visi latviešu jūrnieceiki strādā savā arodā”⁸¹⁹, bet par to, kas slēpjas aiz šī “gandrīz”, ziņu trūkst. 1960. gadā prese ziņoja, ka latvieši “lielākā skaitā” bijuši nodarbināti uz igauņu kuģiem dažādās Rietumvalstīs,⁸²⁰ un 60. gadu sākumā, pēc dažām ziņām, latvieši bijusi otra biežāk sastopamā nacionalitāte uz kaimiņu igauņu kuģiem,⁸²¹ kuru tirdzniecības flote Rietumvalstīs tolaik bija mērāma vairākos desmitos kuģu.

Vēl precizējams paliek arī jautājums par latviešu faktisko īpatsvaru formāli latviskajās pašu latviešu kuģu apkalpēs Rietumvalstu dienestā gan karalaikā, gan pēc kara. Saglabājies zem Latvijas karoga nepārtraukti peldošā tvaikoņa “Everasma” personāla saraksts, kāds tas bija fiksēts 1942. gada 28. februārī, trīs mēnešus pēc ASV iesaistīšanās karā un kuģa pārņemšanas Kara kuģniecības pārvaldes rīcībā.⁸²² Šis saraksts rāda, ka latvieši sastādīja mazliet mazāk par pusi (43%) no kuģa virsnieceības, bet tikai astoto daļu (12,5%) no visas kuģa apkalpes – kopā 32 cilvēkiem. Nacionālā īpatsvara ziņā visvairāk – vairāk nekā trešdaļa personāla – uz kuģa bija amerikāņu – (31%), no kuriem tikai viens pieskaitāms virsnieceībai, tālāk sekojot Latīņamerikas valstu pārstāvjiem – kubiešiem (19%) un paragvajiešiem –, dažiem zviedriem, somiem, vāciešiem, dāņiem un igauņiem.⁸²³ Ir diezgan droši zināms, ka “Everasmu” 1940. gadā atstāja 14 vairāk vai mazāk komunistiski noskaņoti jūrnieceiki,⁸²⁴ bet šķiet, ka komunistiskais noskaņojums (vai bailes no Latvijā palikušo tuvinieku represēšanas) jūrnieceiku vidū tomēr nebija izplatījies tik lielā mērā, lai 1940. gadā caurcaurēm latvisko apkalpi⁸²⁵ attīrītu un latviešu tautības jūrnieceikiem par septiņām astotajām daļām – kādiem 28 cilvēkiem.⁸²⁶ Nākamais jautājums – cik lielā mērā latviskas kļuva apkalpes uz tiem Latvijas kuģiem, ko karalaikā un tūlīt pēc kara Rietumvalstīs – ASV un Lielbritānija – pārņēma un paturēja no karā zaudējušās Vācijas un kuru jaunās apkalpes pēc pārņemšanas atkal kļuva vismaz daļēji latviskas (aizstājot karalaikā sakomplektētās vāciskās apkalpes). Lielā mērā latviskas – sakomplektētas no DP nometniekiem un ar latviešu kapteiņiem priekšgalā – bija Lielbritānijas pārņemto kuģu “Kuldīga”, “Sports”, “Spīdola”, “Venta”, “Ogre”

⁸¹⁹ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. *Latvija*, 1949, Nr. 101, 19. oktobris, 2. lpp.

⁸²⁰ Darba iespējas uz igauņu kuģiem. *Londonas Avīze*, 1960, Nr. 712, 12. februāris, 3. lpp.

⁸²¹ Z. Igauņu kuģniecība emigrācijā.

⁸²² Sk. arī: 293. f., 4. apr., 228. l. (par izmaiņām tvaikoņa “Everasma” apkalpē, 1939.–1941. g.). Vizuāli uzskatāmu datu atspoguļojumu sk. 3.1.2.-1. diagrammā 2. pielikumā.

⁸²³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1923. l., 16. lp. (kapteiņa M. Pērkona ziņojums Latvijas sūtnieceībai Vašingtonā par tvaikoņa “Everasma” nogrimšanu 1942.28.II).

⁸²⁴ Bernsone, I. [šķirklis par tvaikoni “Everasma”] // *Latvijas jūrnieceības vēsture*, 165. lpp.

⁸²⁵ Sk.: LVVA, 187. f., 1. apr., 114. l., 317.–328. lp. (kuģa “Everasma” personāla saraksts 1939.16.X).

⁸²⁶ Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1923. l., 16. lp. (tvaikoņa “Everasma” pēdējais personālsastāvs 1942.28.II (kuģa nogrimšanas dienā)).

un "Kaupo" komandas;⁸²⁷ par latvisku apkalpi noteikti nevar runāt 1943. gadā ASV pārņemtā un vēlāk Graudu rēderejai atdotā tvaikoņa "Evertons" gadījumā, kuram, kā jau minēts, ekspluatāciju pēc kara atsākot, tika sakomplektēta vācu komanda.⁸²⁸ Runājot par minētajiem britu pārņemtajiem tvaikoņiem, šķiet, latvieši šo kuģu apkalpē dominēja virsniecības grupā (līdzīgi, visticamāk, bija arī ar tiem kuģiem, kas Rietumvalstu dienestā nonāca jau kara sākumā).

Bez visa tā precizējamas un vispirms jau iespējami pilnīgi uzkrājamās ziņas par jaunāko paaudžu latviešu jūrnieku gaitām, mēģinot izsekot zināmai paaudžu maiņai. Raugoties ziņas par kuģu personālsastāvu ap 1940. gadu, kur fiksēti arī daži jūrnieku biogrāfiskie dati, un uz brīdi tomēr pieņemot tās par kopējo situāciju raksturojošām, redzams, ka gandrīz puse – 47,5% – no trimdā 1940. gadā nonākušajiem latviešu kuģiniekiem uzskatāmi par piederīgiem nosacīti jaunajai jūrnieku paaudzei, kas izceļošanas brīdī nav vecāka par 30 gadiem (dzimuši pēc 1910. gada ieskaitot), bet tikai 9% ir tādu, ko nosacīti varētu pieskaitīt pie vecākās paaudzes (dzimuši pirms 1890. gada).⁸²⁹ Diemžēl nav izdevies uziet precīzus datus par to, cik tad īsti jaunos latviešu jūrniekus izaudzināja Flensburgas baltiešu jūrskola; vadoties pēc autora rīcībā esošajām fragmentārajām ziņām,⁸³⁰ droši zināms, ka trijos no pieciem skolas izlaidumiem – 1947. un 1948. gadā – jūrnieka diplomu dažādās pakāpēs un specialitātēs baltiešu jūrskolā ieguvuši 95 latviešu tautības audzēkņi,⁸³¹ no kuriem daļa vēl turpināja izglītību, bet cik skolēnu beidza jūrskolu 1948. gada rudenī un cik latviešu bija 28 pēdējo skolas absolventu vidū 1949. gada pavasarī,⁸³² ziņu trūkst. Tāpat nav drošu ziņu par audzēkņu skaitu skolā un cik no šī skaita bija latviešu (var pieļaut, ka ap 70–80 katru gadu), kā nav īsti saprotams, cik daudzi no presē pieminētajiem 150 latviešu jūrniekiem, ko darbā esot iekārtojis skolas latviešu nodaļas pārzinis kapteinis P. Neimanis, bijuši jūrskolas audzēkņi – tobrīd pati jaunākā latviešu jūrnieku maiņa, bet cik bijis "vecu jūras vilku" vai DP nometnieku bez darba un ar vēlmi vismaz tuvāko nākotni saistīt ar jūrniecības nozari.⁸³³ Neviena statistika tāpat neatbild uz jautājumu – cik tad trimdā bija tādu, kas jūrnieka gaitas turpināja, bet cik – latviešu, kas šīm gaitām trimdas periodā tikai pievērsās (arī no 1944. gada bēgļu vidus). Diezgan droši iespējams apgalvot to, ka aizvien jaunākas paaudzes latviešu izcelsmes jūrnieki – jau izceļotāju pēcteči –, jūrnieka arodu izvēlēdamies, pilnībā integrējās mītneszemju tautsaimniecībā, sākot jau ar jūrniecības izglītības

⁸²⁷ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. *Latvija*, 1949, Nr. 101, 19. oktobris, 2. lpp.

⁸²⁸ Tuvāk sk. 2.2.2. nodaļā.

⁸²⁹ Sk. 3.1.2.-3. diagrammu 2. pielikumā.

⁸³⁰ LVVA, 293. f., 1. apr., 2407. l. (Flensburgas jūrskolu beigušo latviešu saraksti 1947.–1948. g.); Akmentiņš, O. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja; Rosība Flensburgas baltiešu jūrskolā. *Latvju Vārds*, 1946, Nr. 96, 14. decembris, 3. lpp.; Neimanis, P. Norvēģi negribēja latviešus; Kalniņš, Arvalds, Pope, Arvis. Baltiešu jūrskola [šķirkļis]. *Latvijas jūrniecības vēsture*, 218. lpp.

⁸³¹ Kopskaits iegūts pēc: LVVA, 293. f., 1. apr., 2407. l., 2. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.18.V), 4. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.3.X), 6. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1948.8.V).

⁸³² Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ...

⁸³³ Turpat.

ieguvi vietējo tautību jūrskolās, un tālab jaunāko paaudžu latviešu jūrniekus trimdā jau diezin vai iespējams pieskaitīt latviešu jūrniecības vēsturei.

Neraugoties uz iepriekšējās apakšnodaļās aplūkotojām problēmām, pašas latviešu trimdas sabiedrības ieskatā latviešu jūrnieks daudzu pasaules valstu jūrniecības nozarē tomēr kotējās visai augstu, iespējams, pat augstāk nekā vienā otrā citā tautsaimniecības nozarē. Kā teikts trimdas presē 1948. gadā, visi trimdā esošie un “pašlaik ūdeņos braucošie” latviešu jūrnieki esot bijuši labi atalgoti, daļa strādājusi “atbildīgās vietās” un latviešu jūrniekus (īpaši ASV) augsti vērtējot vietējās kuģniecības sabiedrības.⁸³⁴ Kapteinis Galdiņš – jūrniecības lietu inspektors Sanfrancisko – vēstulē Flensburgas jūrskolas pasniedzējam P. Neimanim togad priecājās: “Latviešu jūrnieki šīs zemes kompānijās tiek augsti vērtēti un, ja vien to pavalstniecības lietas ir pareizi nokārtotas un, darbu meklējot, nepiemirst pateikt, ka esi latvietis, tad darbu atrast viegli.”⁸³⁵ Minēsim kaut dažus no pirmajiem konkrētajiem “veiksmes stāstiem” 40. gadu otrajā pusē: kapteinis N. Grīniņš – amerikāņu tvaikoņa “Joseph M. Medill” vadītājs, B. Ozoliņš – 23.000 brt. lielā zviedru kuģa “Svealand” trešais virsnieks, vairāki latvieši – kapteiņi un stūrmaņi uz Ēģiptes kuģiem (piemēram, K. Kundziņš bija tvaikoņa “Esso Aunapoli” par otrais stūrmanis), kapteinis A. Galdiņš, kā jau tikko minēts, – jūras krastu inspektors Sanfrancisko, kapteinis A. Kiršfelds – augsta ranga jūrniecības ierēdnis Ņujorkā...⁸³⁶ Dažs labs latviešu jūrnieks tik labi atalgots, ka pat “briestot miesas apmēri un nevarot aizšņorēt kurpes”⁸³⁷... 50.–60. gados šādu “veiksmes stāstu” bija kļuvis vēl daudz vairāk: kapteinis K. Kirmuška – kuģa kravas uzraugs visai lielajā un prestižajā Kanādas kuģniecības aģentūrā “*Seguenay Terminals Limited*”,⁸³⁸ kapteinis Ansis Jaunzems – Libērijas prezidenta jahtas komandants⁸³⁹ un vēl daudzi, daudzi citi, par kuriem ziņas vismaz daļēji iespējams sameklēt enciklopēdiskos izdevumos un datubāzēs.⁸⁴⁰

Tā kā darbu jau ieguvušajiem latviešu jūrniekiem – vai nu kā bēgļiem ar īpašu statusu un starptautisko bēgļu aprūpes organizāciju “aizmuguri” (līdz 40.–50. gadu mijai), vai mītnezemes pavalstniekiem (kopš 40.–50. gadu mijas) – parasti nenācās saskarties, teiksim, ar diskrimināciju

⁸³⁴ Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu. ...

⁸³⁵ Citēts pēc: Akmentiņš, O. Cimos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸³⁶ Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu. .; Akmentiņš, O. Cimos pie mūsu jūrnieku audzinātāja.

⁸³⁷ No B. Ozoliņa vēstules P. Neimanim 1948. gadā. Pārstāstīts pēc: Akmentiņš, O. Cimos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸³⁸ LVVA, 293. f., 1. apr., 1943. l., 138. lp. (K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Halifaksa, 1954.26.XI).

⁸³⁹ Mūsu jūrnieki svešumā. ...

⁸⁴⁰ Tiesa, no konteksta izrauts un nesastatīts ar virkni citu statistikas datu, šāds “veiksmes stāstu” saraksts, kādu (protams, nepilnīgu, iespējams sastādīt, piemēram, pēc enciklopēdijas “Latvijas jūrniecības vēsture” šķirkļiem vai personas kartītēm RVKM LKVN uzziņu materiālos, visdrīzāk nespēs sniegt absolūti pilnīgu ainu nedz par augsta ranga darbinieku īpatsvaru trimdā esošo latviešu jūrnieku kopībā, nedz ļauj salīdzināt latviešu jūrnieku nozīmi “brīvās pasaules” un atsevišķu valstu tautsaimniecībā, salīdzinot, piemēram, ar citām emigrantu kopienām, vai vietējā saimniecisko darbinieku saimē kopumā, kā arī pateikt, cik liela nozīme jūrniecībai un tajā nosadrbinātajiem bija latviešu trimdas tautsaimnieciskajā spektrā. Šo aspektu izpēte neapšaubāmi ir viens no būtiskākajiem temata izpētes uzdevumiem nākotnē.

atalgojuma un sociālo garantiju ziņā iepretim vietējiem iedzīvotājiem, tad pie turības jūrniecības nozarē varēja tikt arī zemāka ranga jūrnieks. “Latviešu jūrnieki, kas, īpaši angļu joslā, gandrīz visi dabūjuši darbu savā arodā, kopā ar piederīgajiem samērā ātri izkļuvi no DP stāvokļa un Eiropas kontinenta. [...] Latviešu kapteiņi Anglijā paspējuši nodibināt stabilu saimniecisko dzīvi, un vairāki jau iegādājušies īpašumus, jo arī latviešu apkalpēm algas ir tādas pašas kā angļu jūrnikiem; kapteinis, piemēram, saņem 500 (!) angļu mārciņas mēnesī ar brīvu uzturu,”⁸⁴¹ bija konstatējams 1949. gada nogalē. Īpaši labvēlīga latviešu jūrnikiem šajā ziņā izrādījās Lielbritānija, kuras valdība savā okupācijas zonā nodrošināja plašākas pārvietošanās iespējas un vairāk likumisko atvieglojumu nekā, piemēram ASV okupācijas zonas pārvalde: “Amerikāņu joslā .. vēl dzīvo viens otrs jūras braucējs, jo viņiem pāreju ostām tuvākos apgabalos liedz sarežģītie noteikumi.”⁸⁴² Protams, latviešus, tāpat kā citu tautu un valstu jūrniekus, skāra arī vispārējās tautsaimnieciskās problēmas, bezdarbs u. tml., kas nebija specifisks bēgļiem vai bezpavalstniekiem. Jādomā, ka tieši par šādām problēmām bija noraižējušies, piemēram, tie latviešu kopienas pārstāvji, kas lika cerības uz bezdarbā nonākušo latviešu jūrnieku nodarbināšanu jaunajā Vatikāna motorkuģu flotē 1952. gadā.⁸⁴³

50. gados, pieaugot vietējās pavalstniecības ieguvušo latviešu skaitu, pieauga arī latviešu iespējas veidot militāro jūrniecības karjeru trimdā, dienējot dažādu Rietumvalstu kara flotēs. Tas attiecināms, piemēram, uz ASV – šīs valsts karaflotes aktīvajā un rezerves dienestā 1985. gadā kalpoja pieci latvieši pulkvežleitnanta pakāpē (11% no visu pulkvežleitnantu latviešu skaita ASV bruņotajos spēkos),⁸⁴⁴ un septiņi – majora pakāpē (14% no visiem latviešu izcelsmes majoriem ASV bruņotajos spēkos).⁸⁴⁵ To, cik organiski šī nākotnē vēl tuvāk pētāmā militārās jūrniecības lappuse iekļaujas latviešu trimdas jūrniecības kopainā, apliecina kaut vai jūrnieka Voldemāra Ploša (1905–?) liktenis; starpkaru Latvijas laikā sācis, bet karalaikā un trimdas pirmajos gados turpinājis kuģot uz Latvijas, vēlāk (pēc kara) Zviedrijas, ASV un citu valstu tirdzniecības kuģiem (gan kā kuģu mehāniķis, gan radiotelegrāfists, gan stūrmanis),⁸⁴⁶ 70. gados V. Plošis braucis uz ASV kara flotes palīguģiem, vēlāk – līdz 1978. gadam – būdams arī 3. un 2. stūrmanis uz zinātniski pētnieciskajiem kuģiem (1972.–1978. g.).⁸⁴⁷

⁸⁴¹ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ...

⁸⁴² Turpat.

⁸⁴³ Briedis, Roberts. Dzeltenbaltais karogs atgriežas pasaules jūrās. *Latvija*, 1952, Nr. 20, 17. maijs, 3. lpp.

⁸⁴⁴ Autora aprēķins procentos pēc: Kukainis, Vilmārs. Latvieši brīvās pasaules valstu militārajā dienestā. // Dunsdorfs, Edgars (red.). *Archīvs: raksti par latviskām problēmām. XXV sējums: Karavīri*. Melburna: Latviešu apvienība Austrālijā, K. Zariņa fonds, 1985. 234. lpp.

⁸⁴⁵ Turpat (autora aprēķins procesntos).

⁸⁴⁶ V. Plošis braucis uz tvaikoņiem par mehāniķi, bijis radiotelegrāfists. 1944. gada novembrī ar laivu pārcēlies uz Gotlandi, 1945. gadā sācis braukt par stūrmani uz zviedru kuģiem. Bijis 3. un 2. stūrmanis, radiotelegrāfists uz zviedru rēderejas “*AB Svea*” motorkuģiem (1952.–1958. g.). 50. gadu beigās pārcēlies uz ASV, braucis par stūrmani uz dažādu valstu kuģiem.

⁸⁴⁷ Sk. V. Ploša biogrāfiskos materiālus RVKM LKVN krājumā – JII 2788–2801.

3.2. Latviešu jūrnieku izglītība un sabiedriskā darbība trimdā

3.2.1. Jūrnieku izglītība trimdā

Visai daudzi trimdā nonākušie latviešu jūrnieki bija ar nepabeigtu jūrniecības izglītību, daļa bija paspējusi Latvijā pabeigt vien klasi K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolā Rīgā vai jūrskolā Ventspilī. Tādēļ, lai šie jaunie latviešu jūrnieki varētu turpināt savu ceļu pretim profesionālai jūrnieka karjerai, izglītību vajadzēja turpināt arī trimdas apstākļos, protams, augot arī vēl mazliet jaunākai jūrnieku paaudzei, kas, Latviju atstājot kopā ar pārējiem bēgļiem, ne kuģu apkalpju sastāvā, sapņoja par jūrnieka profesiju; tiesa, lielākais vairums bija tādu, kas vēlējās pabeigt jau uzsāktu izglītību. Principā latviešu jūrniekam bija iespējami divi ceļi – vai nu apmeklēt mītnes zemju jūrskolas, vai censties dibināt savu. Uzreiz pēc kara pirmo ceļu zināmā mērā aizšķērsoja gan valodas barjera (īpaši, šķiet, tā tas bija Zviedrijā, Vācijā varbūt mazākā mērā, bet tomēr) un finansiālie apsvērumi, gan – kā jau bēgļiem lielā daudzumā – zināmas grūtības iekļauties mītneszemju sociālekonomiskajā struktūrā. Ja varam ticēt trimdas preseī, reizēm pie vainas mītneszemju (Vācijas) mācībiestāžu ne pārāk atsaucīgajai attieksmei bija pašu sveštautiešu un bēgļu nevērīgā izturēšanās pret mācību procesu.⁸⁴⁸

Baltiešu jūrskola Flensburgā

Minētie apstākļi stimulēja domu par atsevišķas baltiešu bēgļiem paredzētas jūrskolas dibināšanu DP nometņu apgabalos. Tā 1946. gada 1. jūlijā durvis vēra Baltiešu – gan latviešu, gan igauņu, gan lietuviešu – jūrskola Flensburgā (*D. P. Navigation and Sea-Engineering School at Flensburg*), Lielbritānijas okupācijas zonā, un ierosme par šādas mācību iestādes izveidi piederēja igauņu bēgļiem, lai gan pirmajā darbības gadā lielākā skolas audzēkņu daļa bija latvieši. Flensburga šādas mācību iestādes iekārtošanai netika izvēlēta nejauši: tā bija ne tikai viens no Baltijas pārvietoto personu izmitināšanas centriem Vācijā,⁸⁴⁹ bet arī viena no dažām pilsētām, kurās, kā trimdinieki paši rakstīja, “liktenim labpatikās” visvairāk sakoncentrēt tieši latviešus – jūrniecības interesentus, ieskaitot tos, kas vai nu jau bija sākuši jūrniecības izglītību pirms emigrēšanas, vai arī vēlējās to aizsākt trimdā: šādi latviešu jūrnieku centri izveidojās Vācijas ziemeļos – Flensburgā, Šlezvīgā-Holšteinā un Ķīlē –, un attiecīgo nometņu iemītnieku pievēršanos šai nozarei veicināja ostu tuvums.⁸⁵⁰

⁸⁴⁸ Lībekas chronika. *Latviešu DP Nometņu Ziņas*, 1946, Nr. 71, 30. septembris, 1. lpp.

⁸⁴⁹ 1945. gadā – 1360 bēgļu (Ziņas par latviešu bēgļu nometnēm vēltītu izstādi LVA no LNA LVA mājaslapas; sk.: <http://www.itl.rtu.lv/LVA/index3.php?id=601> [aplūkots 2016.28.XII]).

⁸⁵⁰ Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ..

Būtiski, ka nekāda skolas nauda par mācībām Flensburgas jūrskolā nebija jāmaksā – mācību procesu nodrošināja Lielbritānijas okupācijas iestādes Vācijā, kas skolas rīcībā nodeva slēgtās Flensburgas (vācu) jūras mehāniķu skolas ēkas un iekārtu, kas gan bija stipri cietusi karalaikā; domājams, 1947. gada pavasarī skolas rīcībā tika nodots arī mācību kuģis, ko izmantoja gan apmācībā, gan eksaminācijā. Kā ar gandarījumu apgalvots presē, skolas darbības sākumgados angļu iestāžu interese par skolu bijusi patiešām liela, un to vadītāji dzīvi sekojuši mācību gaitai,⁸⁵¹ garantējuši skolas turpmāko pastāvēšanu un solījuši nodrošināt prakses vietas skolas audzēkņiem un britu kuģiem. Tiesa, pēc pāris gadiem baltiešu jūrniecības sabiedrībai nācās rūgti secināt, ka “daudz kas no šiem solījumiem tiekot aizmirsts”.⁸⁵²

Viens no būtiskākajiem skolas darbības traucēkļiem tās sākumposmā bija pēckara gadiem raksturīgais mācību līdzekļu trūkums,⁸⁵³ ko izdevās atrisināt, pateicoties gan pasniedzēju, gan skolas absolventu pūliņiem. Tā, piemēram, sākotnēji skolas bibliotēkā pavisam niecīgi pārstāvēto teorētisko literatūru palīdzēja sagādāt jaunie latviešu jūrnieki – skolas absolventi – ASV.⁸⁵⁴

Skolas darbība tika organizēta nodaļās gan pa specialitātēm, gan nacionalitātēm, daloties divās nodaļās – latviešu un igauņu –, katru no tām iedalot pēc specialitātēm – (a) kuģu vadītājos un (b) kuģu mehāniķos. Šādu dalījumu pa specialitātēm, tāpat kā mācību programmu saturisko pamatu un skolas noteikumus, Flensburgas jūrskola pārņēma no starpkaru Latvijas un Igaunijas⁸⁵⁵ jūrskolām. Vienīgā būtiskā atšķirība no starpkaru laika K. Valdemāra jūrskolas bija tā, ka uz pusi bija saīsināts mācību ilgums; ja pirms kara kuģu vadītāju un mehāniķu skolas pilns mācību kurss jūrskolā ilga četrus gadus un katra kursa kārtošanai tika atvēlēts viens mācību gads,⁸⁵⁶ tad trimdā katra kursa apguve ilga vienu semestri, vienā kalendārajā gadā iekļaujot divus semestrus, kas ilga no aprīļa/maija līdz septembrim/oktobrim un no oktobra/novembra līdz aprīlim/maijam, pieskaņojot šiem semestriem arī jūras prakses. Nobeidzot attiecīgās klases, kuģu vadītāju nodaļā varēja iegūt šādu kvalifikāciju: sagatavošanas klase – kuģa kapteinis piekrastes braucienos, I klase – otrais stūrmanis, II klase – pirmais stūrmanis, III (augstākā) klase – tālbraucējs kapteinis. Mehāniķu nodaļā tika sagatavots par vienu specialitāti mazāk: sagatavošanas klasi beidzot, absolvents ieguva t. s. jūras asistenta kvalifikāciju, I klasi – trešās vai otrās šķiras, bet II klasi – otrās vai pirmās šķiras mehāniķa diplomu.⁸⁵⁷ Kā rāda 3.2.1.-

⁸⁵¹ F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... ..

⁸⁵² Akmentiņš, O. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸⁵³ Rosība Flensburgas baltiešu jūrskolā. ...

⁸⁵⁴ Akmentiņš, O. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. ...

⁸⁵⁵ Kalniņš, Arvalds, Pope, Arvis. [Šķirklis par Baltiešu jūrskolu] // *Latvijas jūrniecības vēsture*, 218. lpp.

⁸⁵⁶ Kalniņš, Ernests. Īss pārskats par Krišjāņa Valdemāra jūrskolas 5 gadu darbību no 1920. g. līdz 1925. g. // Šmulders, Voldemārs u. c. (red.). *Kuģniecības gada grāmata 1925./26. gadam*. Rīga: K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, 1926. 51. lpp.

⁸⁵⁷ Sk.: LVVA, 293. f., 1. apr., 2407. l., 2. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.18.V), 4. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.3.X), 6. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1948.8.V).

1. diagrammā⁸⁵⁸ apkopotie dati, pašu augstāko šajā un daudzās citās jūrskolās iegūstamo kvalifikāciju – tālbraucēja kapteiņa grādu – 1947. gadā–1948. gada sākumā ieguva tikai divi Latviešu nodaļas audzēkņi (1949. gada pavasarī, tādu, piemēram, nebija vispār).

Flensburgas jūrskolas beigšanas diploms bija starptautiski atzīts, tomēr ar zināmām atrunām; piemēram, lai kuģotu ar ASV un Lielbritānijas kuģiem, jūrskolas absolventam, kurš gan saņēma graduētu sertifikātu, tomēr bija vēl jāiegūst papildus kvalifikācija attiecīgo valstu jūrskolās,⁸⁵⁹ bet tas, šķiet, neliecināja tik daudz par Flensburgas jūrskolas zemo izglītības kvalitāti, kā par pasaules lielvalstu piesardzību pret ārzemniekiem flotē. Turklāt, dažādas pasaules valstis un to rēderi, atsaucoties uz jūrskolas vadības un baltiešu bēgļu sabiedrības ierosinājumiem,⁸⁶⁰ labprāt sadarbojās ar baltiešu jūrskolu, komplektējot jaunas kuģu apkalpes ar galvenokārt latviešu un igauņu jūrniekiem bez kaut kādas īpašas papildus sertifikācijas. Kā jau minēts, ja nebūtu bijis norvēģu jūrnieku iebildumu, 1949. gada pavasarī ekspluatācijā nodotajam norvēģu pasažieru kuģim “Skaugum” visa apkalpe būtu komplektēta tikai no Flensburgas jūrskolas absolventiem, rēderejas pārstāvjiem un kuģa kapteinim iepriekš apmeklējot jūrskolu, vienojoties ar tās vadību un izsludinot pieteikšanos audzēkņu vidū.⁸⁶¹ Tiesa, lieli nopelni absolventu nodarbinātībā piedēvējami jūrskolas pasniedzējam tālbraucējam kapteinim Paulam Neimanim – bijušajam K. Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas vadītājam –, kurš, darbotamies šajā virzienā ar patiesu aizrautību, līdz jūrskolas slēgšanai bija paguvis darbā iekārtot aptuveni 150 jauno latviešu jūrnieku (jādomā, arī no absolventu vidus).⁸⁶²

Skolas direktors visus skolas darbības gadus bija igauņu tālbraucējs kapteinis P. Kauris, kurš darbojās kopā ar Skolas padomi, bet par Latviešu nodaļu atbildēja Pauls Neimanis (pašā sākumā – kapteinis Ērihs Maksis Breikšs) (šī nodaļa strādāja diezgan savrupi, gandrīz pilnībā vadoties pēc K. Valdemāra jūrskolas noteikumiem un programmām). Kuģu vadības nodaļu vadīja Ē. Breikšs, kuģu mehāniķu nodaļu – inženieris A. Bērziņš (ieradies no franču okupācijas zonas) – bijušais K. Valdemāra jūrskolas inspektors. Mācībspēku vidū – izcilie latviešu jūrniecības darbinieki inženieris Sudmalis (lasīja lekcijas par tvaika katliem), Kalnājs (ķīmija), Vītols (mehānika), Garoza (angļu valoda), Freidenfelds (meteoroloģija),⁸⁶³ vēlāk piepulcējoties bijušajiem Latvijas jūrskolotājiem un jūrniecības darbiniekiem Mārtiņam Nīmandam, Voldemāram Orlem, Krišjānim Slejam, Kārlim Vītolbergam un citiem.⁸⁶⁴

⁸⁵⁸ Sk. 2. pielikumu.

⁸⁵⁹ F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... ..

⁸⁶⁰ Neimanis, P. Norvēģi negribēja latviešus. ...

⁸⁶¹ Turpat.

⁸⁶² Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ...

⁸⁶³ Rosība Flensburgas baltiešu jūrskolā. ...

⁸⁶⁴ Bernsone, Ilze. Lielo jubileju gads (Latvijas jūrnieku izglītība fotogrāfijās) // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2009*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2010. 136.–137. lpp.

Audzēkņu skaits skolā svārstījās caurmērā ap 100–150; savu pirmo mācību gadu 1946. gada oktobrī skola ievadīja ar 105 audzēkņiem (60 latvieši, 33 igauņi, 12 lietuvieši), kam tuvāko mēnešu laikā piepulcējās vēl 44 (no tiem 18 latvieši).⁸⁶⁵ Tādējādi pirmajā mācību gadā latviešu bija 52% jūrskolnieku saimes, un, cik zināms, arī turpmākajos gados latviešu īpatsvars bija gana liels (aptuveni puse vai mazliet pāri) visu audzēkņu (precīzas statistikas trūkst).⁸⁶⁶

Neraugoties uz samērā lielo audzēkņu skaitu abās specialitātēs, skolas pilnu kursu, kā jau pieminēts, beidza salīdzinoši nedaudzi – tā, piemēram, 1947. gada pavasarī beigšanas apliecības saņēma tikai četri bijušās K. Valdemāra jūrskolas audzēkņi. Jau pašos pirmajos skolas darbības gados jūrskolu skāra audzēkņu “atbiruma” un jau priekšlaicīga “atbiruma” problēma. Tā 1946. gada rudenī mācības tā pa īstam uzsāka vien 77% latviešu reflektantu. “Tā laikam ir emigrācijā izplatītā slinkuma un paviršības kaite,”⁸⁶⁷ rājās trimdas preses žurnālisti. Šķiet, drīzāk iespējams piekrist jūrniececes Ilzes Bernsones izteikumam, ka audzēkņu skaitu ārkārtīgi negatīvi ietekmēja “sarežģītā dzīve trimdā”,⁸⁶⁸ liekot pārtraukt jau Latvijā uzsāktās jūrniececes izglītības gaitas. Kā atceras bijušais jūrskolnieks Voldemārs Čipāns, tad trūkums bēgļu nometnēs viņa jūrskolnieka gados Flensburgā bijis tik liels, ka savu reizi latviešu jaunekļiem nācies nozagt igauņu biedriem cūku, kuras gaļa pabaroja ne vienu vien latviešu jūrskolnieku, savukārt pats V. Čipāns pateicībā par diploma pasniegšanu jūrskolas latviešu daļas pārzinim P. Neimanim salasījis pasniedzis pilnu maisu ar bundžām.⁸⁶⁹

Tomēr nedz slinkuma, nedz grūtās trimdinieka dzīves izraisīts audzēkņu atbirums kā tāds nebija vainojams pie Flensburgas jūrskolas norieta: to noteica visu trimdas kopienu skārusī DP nometņu likvidēšana un izceļošana pa mītnes zemēm visā pasaulē. Tā 1949. gada 30. jūnijā⁸⁷⁰ notika Flensburgas jūrskolas pēdējais svinīgais izlaiduma akts, kurā skolu absolvēja 28 baltiešu jaunie jūrnieceki ar četriem pirmās, desmit otrās un vēl četriem trešās šķiras mehāniķa diplomiem.⁸⁷¹

Latvieši mītnes valstu jūrskolās

Daudzi latviešu jūrnieceki izglītību ieguvuši mītneszemju jūrskolās – gan tādēļ, ka Flensburgas jūrskola darbojās ārkārtīgi īsu laiku – vien pilnus trīs gadus –, gan tādēļ, ka, lai

⁸⁶⁵ Dažos vārdos. *Nedēļas Apskats*, 1946, Nr. 5, 19. oktobris, 2. lpp.

⁸⁶⁶ Kalniņš, A., Pope, A. [šķirklis par Baltiešu jūrskolu] ...; Neimanis, P. Norvēģi negribēja latviešus. ... u. c.

⁸⁶⁷ Lībekas chronika. ...

⁸⁶⁸ Bernsone, Ilze. Lielo jubileju gads (Latvijas jūrnieceku izglītība fotogrāfijās), 136. lpp.

⁸⁶⁹ Voldemāra Čipāna atmiņas [rokraksts], Bridlingtona, 1996.1.XII (RVKM LKVN ZA). Atmiņas daļēji publicētas: Pope, Arvis (sagatavojis publikācijai). Jūrnieceka atmiņas [Voldemāra Čipāna atmiņu fragmenti] // Apogs, Haralds u. c. (red.). *Latvijas Jūrniececes Gadagrāmata 1999–2000*. Rīga: Latvijas jūrniececes savienība, 2000. 194.–199. lpp.

⁸⁷⁰ V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: ...

⁸⁷¹ Vdn. Pasaulē jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. ...

pastāvīgi ieņemtu labi atalgotus amatus uz Rietumvalstu kuģiem, tomēr bija nepieciešama arī vietējā sertifikācija.

Kārtība mītnesvalstu jūrskolās stingra: tā, piemēram, tikai lai iestātos zviedru jūrskolā 50. gadu sākumā, bija jāiziet 36 mēnešu (!) jūras prakse, vēl 12 mēneši prakses kapteiņa diploma kandidātam, arī mācību maksa ievērojama. Ārzemniekam uzņemšanai jūrskolā turklāt bija nepieciešama arī Zviedrijas Tirdzniecības kolēģijas (*Kommerskollegium*) atļauja, turklāt, pat ja latviešu jūrniece bija beidzis pilnu jūrskolas kursu, ārzemnieks būdams, viņš tik un tā netika pie “īstā zviedru diploma”, lai gan K. Valdemāra jūrskolas papīri kotējušies samērā augstu.⁸⁷²

Kā Zviedrijā, tā, piemēram, Lielbritānijā, pateicoties jūrnieku trūcumam, pēckara gados attiecīgajā zemē iegūtam virsnieka diplomam netika pievērsta pārāk liela uzmanība, kas savukārt pavēra ceļu ne vienam vien latviešu jūrniekam. Tā sākumā vēl jaunajam latviešu jūrniekam Arturam Ozolam (1913–1989) tikai ar K. Valdemāra jūrskolas izglītību (bez britu izsniegta diploma), iespējams, pateicoties jūrnieku trūcumam pašā Lielbritānijā, par angļu kuģu stūrmani izdevies nostrādāt teju 16 gadus (no 1944. gada beigām), tikai 1960. gadā nokārtojot kuģu virsnieka eksāmenus Lielbritānijā, turklāt – jau uzreiz kapteiņa diploma iegūšanai,⁸⁷³ bez kura Lielbritānijā nekādi nevarēja tikt pie paša augstākā kuģu virsniecības posteņa – tālbraucēja kapteiņa vietas.⁸⁷⁴ Pievēršoties latviešu jūrnieku prasmēm un izglītībai, noteikti jāatzīmē, ka Latvijas izglītības sistēma – vienalga, vai tā bija specializēta jūrskola, vai arī cita vidējās izglītības iestāde – prata ielikt latviešu jaunekļos ļoti labus svešvalodu zināšanu pamatus, kas veicināja darba atrašanas iespējas uz kuģiem uzreiz arī visai labi atalgotos posteņos.

Vēl Latvijā izglītoto latviešu jūrniecības virsnieku atmiņās atmiņas par starpkaru Latvijas jūrniecības izglītības spožumu nereti aizēnoja tos iespaidus, kas gūti par jūrniecības izglītības iestādēm mītneszemēs. Tā, piemēram, latviešu jūrnieki ārkārtīgi kritizējuši jūrniecības virsnieku izglītības iestādes Lielbritānijā un to mācīšanas metodiku, pārmetot tai vienpusību – jūras virsniekus, izņemot kuģu mehāniķus, bieži gatavojot tikai teorētiski, bez praktisku iemaņu ieaudzināšanas – sak’, virsniekam tikai jākomandē! Rīgā turpretim visi jūras virsnieki gatavoti vispusīgi, kādēļ tie spējuši uzturēt kuģus labā vispārējā kārtībā. Kā jūrniecības vēsturniekam Jānim Hartmanim savulaik stāstījis latviešu jūrniece Ādolfš Ceļdoms, kurš 50. gados izgājis divgadīgu jūras virsniecības kursu Lielbritānijā, latviešu jūrnieki, kas bija baudījuši jau Latvijas (vai vēlāk Flensburgas jūrskolas izglītību), daudzējādā ziņā bijuši kursu priekšgalā, praktiskās iemaņas apliecinot daudz labāk nekā vietējie angļu jūrnieki. Turklāt ārzemnieki dažkārt

⁸⁷² Gēteborgas jūrskolu... *Latviju Ziņas*, 1950, Nr. 24, 15. jūnijs, 6. lpp.

⁸⁷³ Manfrēda Brauna A. Ozola mantinieku uzdevumā rakstīta vēstule RVKM ar ziņām par A. Ozolu // RVKM LKVN personas kartīte “Arturs Ozols”.

⁸⁷⁴ J. V. Kapteiņa pēdējā osta [par tālbraucēju kapteini A. Ozolu]. *Laiks*, 1984, Nr. 81, 10. oktobris, 7. lpp.

novērtējuši arī latviešu žurnieku spēcīgo pietāti pret tradīcijām, kurām šūpulis daļēji kārts Latvijā piekoptajā žurniecības virsnieku mācīšanas metodikā, bet kuras savukārt nav bijušas tik nozīmīgas, teiksim, angļu žurnieku vidē, kas bijusi zināmā mērā prozaiskāk orientēta. “Ser, es nezinu, no kādas zemes jūs nākat, bet tai jābūt labai zemei, kas ciena un atminās savus žurniekus. Mūsu [jaunie] virsnieki pat nezina, ka mēs vēl esam dzīvi cilvēki,” aizkustināts par latviešu žurnieku piekoptajām Jaungada atzīmēšanas tradīcijām uz kuģa bijis kāds vecs skotu žurnieks. Turpretim angļu kuģa kapteinis par latviešu ierosmi Jaungada naktī viņu apsveikt ar vīna glāzes pasniegšanu bijis neapmierināts: Anglijas jūras virsniekam esot jādod priekšroka britu tradīcijām, kas ne vienmēr saskanot ar dzimtās zemes parašām.⁸⁷⁵

3.2.2. Latviešu žurnieku kopienas pašapziņas kopšana un sabiedriskā darbība⁸⁷⁶ trimdā

Lai arī cik droši pieņemam to, ka ir iespējams runāt par latviešu žurniecību trimdā kā reālu, ne mākslīgi konstruētu parādību, būtiski ir kaut vispārīgi apzināt un apzināties, kā trimdā tika kopts kopējās apziņas un pašapziņas lauks – cik lielā mērā latviešu žurnieki uzlūkoja sevi ne tikai par latviešiem kā etniski nacionālas kopienas daļu vai par žurniekiem kā profesionālas kopības daļu, bet gan – par latviešu žurniecības nozares turpinātājiem, apvienojot abus šos pašapziņas elementus apziņā par nacionālu žurniecību trimdā vai vismaz tās elementiem. Kā jau pieminēts iepriekšējās nodaļās, pirmajos trimdas gados, šķiet, retais šaubījās par to, ka okupētās Latvijas žurniecības atzaram trimdā ir jākalpo par pamatu potenciālajai Latvijas Republikas atjaunotnei – tā domāja gan Latvijas diplomātiskie pārstāvji,⁸⁷⁷ gan žurniecības sabiedriskie darbinieki,⁸⁷⁸ gan aktīvi kuģojošie žurnieki,⁸⁷⁹ tā sludināja preses žurnālisti trimdas publiskajā telpā.⁸⁸⁰ Tomēr, laikam ritot, šīs cerības aizvien izplēnēja, un par galveno manifestāciju latviskās žurniecības kā veseluma apziņai trimdā, liekas, kļuva žurnieku un žurniecības entuziastu sabiedriskā darbība. Tā īpaši atraisījās, sākot ar 60. gadiem, un tās darbinieki gandrīz nemaz nenodarbojās ar aktuālo problēmu risināšanu, bet raudzījās latviešu un Latvijas žurniecības cildenajā pagātnē, turpinot kopt kopējo pašapziņu šādā veidā.

⁸⁷⁵ Jāņa Hartmaņa apkopotas ziņas par Ā. Ceļdomu 1999.13.IV [mašīnraksts] // RVKM LKVN personas kartīte “Ādolfs Ceļdoms”.

⁸⁷⁶ Šajā gadījumā ar sabiedrisko darbību jāsaprot darbs kultūras un intelektuālajā laukā. Par latviešu žurniecības darbību trimdā, kas saistās ar žurniecības nozari un drīzāk profesionāliem un tautsaimnieciskiem jautājumiem, sk. 2.1.2. nodaļā.

⁸⁷⁷ Sk. A. Bīlmaņa saraksti ar žurniecības un diplomātiskajiem darbiniekiem, piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1931., 1946. l.; 4. apr., 225. l. u. c.

⁸⁷⁸ Sk., piem.: LVVA, 293. f., 1. apr., 1931. l., 5. lp. (J. Zalcmaņa vēstule A. Bīlmanim 1945.8.I Stokholmā); 1454. l., 9. lp. (LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs 1951. g.), 12. lp. (LSDA priekšsēdētāja J. Zalcmaņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā J. Feldmanam, Ņujorka, 1951.23.V).

⁸⁷⁹ Sk., piem., latviešu žurnieku saraksti ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā LVVA, 293. f., 1. apr., 1945., 1946. lietā.

⁸⁸⁰ Sk., piem.: Kapt. A. S. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. ..

Sabiedriskā darbība un jūrniecības vēstures izpēte trimdā

“Kara laikā .. Ņujorkas latviešu kolonijā tas bija liels notikums, kad ostā ienāca latviešu kuģi. Mūsu jūrnieki apmeklēja izrīkojumus, gāja baznīcā, viesojās privātās mājās un rīkoja uzņemšanas uz kuģa. Ņujorkas latvieši garā sekoja bīstamajiem jūras braucieniem konvojos, kas bieži prasīja upurus,⁸⁸¹ latviešu jūrnieku saliedētību ar savu tautiešu trimdas sabiedrību pašā trimdas sākumposmā mudina atminēties kāda preses publikācija; Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājums glabā divus sudraba kausus, boles trauku, smeļamo karoti un paplāti; boles trauks, smeļamā karote un paplāte ir tai pašā gadā nogrimušā Latvijas tvaikoņa “Ciltvaira” komandas dāvana Ņujorkas Latviešu biedrībai pateicībā par tās sarīkoto pieņemšanu kara flotes latviešu jūrniekiem 1942. gada 14. februārī, savukārt abus kausus šai pašai organizācijai tās pusgadsimta jubilejai 1943. gada 16. janvārī pasnieguši bojāgājušā kuģa “Everelza” jūrnieki. Būdamas ārkārtīgi simboliskas, šīs veltes, kas tikai 2005. gadā atradušas ceļu uz Latviju,⁸⁸² arī neapšaubāmi apliecinot latviešu jūrnieku saaugšanu ar svešumā esošo latviešu kopienu un tās organizācijām, iesaistīšanos ceremoniālos sarīkojumos. Tomēr nevarētu teikt, ka – kopumā ņemot un vismaz pēckara periodā – latviešu jūrnieki dedzīgi būtu iesaistījušies trimdas sabiedriskajā dzīvē. Darba specifikas dēļ, ko raksturoja ilgstoši tāljūras reisi un mēnešiem ilga prombūtne, jūrnieki bija zināmā mērā izolēti, savrupi no pārējās latviešu un pat vietējo mītneszemes iedzīvotāju sabiedrības. Raugoties tautiešu saimē, daļa latviešu jūrnieku jutās savas tautas aizmirsti, atstāti novārtā,⁸⁸³ citos valdīja zināma nepatika pret pilsoniskajām aprindām, kuru pārstāvjiem – ieņemot daudziem savā nozarē darbīgiem un patriotiski noskaņotiem latviešu jūrniekiem – latviskums un tā kopšana esot vien hobijs vai izkārtne bez īsta seguma. Jūrnieks R. Mūrnieks 1960. gadā rakstīja: “Esmu sastapis jūrniekus, kas knapi var sarunāt pa latviski, bet kas ir vairāk pieķērušies Latvijai nekā viens otrs inteliģences pārstāvis, kas varbūt darbojas latviešu organizācijās vairāk .. laika kavēklis nekā ar īstu vēlēšanos kaut ko darīt.” Šī parādība savukārt novedusi pie mietpilsonības, nevērības un virspusības latviešu organizācijās, kādēļ jūrnieku centieni uzsākt ar šādām tautiešu apvienībām sadarbību nereti ciešot neveiksmi.⁸⁸⁴ Tiesa gan, R. Mūrnieka pārdomas vairāk saistāmas tādu organizēšanos, kas dotu praktisku artavu latviešu tautības nozares pārstāvju centienos, un diezin vai viņam visos punktos piekristu augstāka ranga jūrniecības darbinieki. Tiesa, pat par vislabāk situēto latviešu jūrnieku

⁸⁸¹ Mūsu jūrnieki svešumā. ...

⁸⁸² Ārzemju latviešu relikvijas atgriežas dzimtenē [raksts par trimdas jūrnieku relikviju nodošanu RVKM, publicēts 2005.11.II ziņu portālā “Delfi”]. Pieejams: <http://www.delfi.lv/kultura/news/art/arzemju-latviesu-relikvijas-atgriežas-dzimentene.d?id=10332354> [aplūkots 2016.20.XI].

⁸⁸³ LVVA, 293. f., 1. apr., 1946. l., 5. lp. R. Mūrnieks Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960. g. 1. septembrī raksta: “Man ir tas iespaids, ka mēs, jūrnieki, kā daļa no latviešu tautas esam pilnīgi aizmirsti [..].”

⁸⁸⁴ Turpat, 10. lp. (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, *Port Alfred*, 1960.14.X)).

iesaistīšanos trimdas sabiedriskajā un kultūras dzīvē vēsture lielākoties klusē. Raksturīgi, ka visaktīvākā jūrnieku pievēršanās sabiedriskajai dzīvei novērojama, jūrasbraucējam pensionējoties, proti, pārtraucot aktīvo kuģošanu. Ar plašu vērienu sabiedriskajā dzīvē mūža otrajā pusē iesaistījās, piemēram, izcilais tālbraucējs kapteinis Imants Balodis (1924–2001) – beidzis aktīvās dienesta gaitas uz Kanādas tankkuģiem, viņš aktīvi iesaistījās Kanādas tautiešu un kanādiešu sabiedriskajā dzīvē, bijis Latviešu Nacionālās Apvienības Kanādā valdes loceklis, Kanādas Astronomu amatieru biedrības biedrs u. c.,⁸⁸⁵ sniedzis savu artavu arī jūrniecības vēstures izpētē⁸⁸⁶ – visredzamākajā latviešu trimdas jūrnieku sabiedriskās darbības sektorā.

Īpaši garš ir arī kuģīpašnieka un jūrniecības sabiedriskā darbinieka Jāņa Zalcmaņa sabiedrisko pienākumu un panākumu saraksts – Pirmā Latviešu kongresa dalībnieks Stokholmā, Latviešu apvienības līdzdibinātājs un pirmais valdes priekšsēdis Stokholmā, laikraksta “Latvju Vārds” atbalstītājs, daudzu sabiedrisko pasākumu dalībnieks un organizators, Ņujorkas latviešu draudzes kasieris, tās valdes loceklis vairākos “sasaukumos”, Amerikas Latviešu Apvienības līdzdibinātājs, vismaz sešu “brīvās pasaules” latviešu kongresu delegāts, Ņujorkas latviešu organizāciju padomes un Dziesmu svētku rīcības komiteju loceklis, protams – arī aizvien rosīgs darbonis jūrniecības un tautsaimniecības laukā, Ņujorkā iesaistīdamies Latviešu palīdzības komitejas (*Latvian Relief, Inc.*) darbā, gādādams un parakstīdams ieceļošanas galvojumus, trīs gadus brīvprātīgi iedams ostā sagaidīt jaunos iebraucējus, organizēdams un vadīdams Latvijas Saimniecisko Darbinieku Apvienības darbu, piedalījās mākslas izstāžu organizēšanā un grāmatu izplatīšanā Amerikas latviešu sabiedrībā.⁸⁸⁷

Kā jau pieminēts, galvenais latviešu jūrnieku sabiedriskās darbības virziens trimdā bija **latviešu un Latvijas jūrniecības vēstures kopšana un jūrnieku piemiņas saglabāšana**. Tas bija tiešs starpkaru laika Latvijas tradīciju turpinājums, kas šādā tematiskajā izvērsumā varēja atraisīties tikai trimdā, ne padomju okupētajā Latvijā, kur ideoloģiskie žņaugi, protams, traucēja kā pētīt, tā oficiāli pieminēt gan starpkaru posma kuģniecību kopumā, gan daudzu izcilu jūrniecības personību likteņus un devumu.

Visvairāk paveikts vēstures izpētes laukā, un pirmām kārtām te jāatzīmē vairāku privāto entuziastu veikums. Jau 50.–60. gados aktīvu Latvijas jūrniecības vēstures izpēti trimdā uzsāka gan jauno, gan jaunāko laiku vēstures speciālists profesors Edgars Andersons ASV,⁸⁸⁸ jurists

⁸⁸⁵ Piem.: Jansons, H. Kpt. Imants Balodis mūžībā. *Latvija Amerikā*, 2001, Nr. 37, 22. septembris, 19. lpp.

⁸⁸⁶ Sk.: Balodis, Imants. Karalaika jūras traģēdijas. *Laiks*, 1996, Nr. 41, 29. maijs, 7. lpp.

⁸⁸⁷ -ari-. Mīris Jānis Zalcmanis. *Laiks*, 1971, Nr. 68, 25. augusts, 5. lpp.

⁸⁸⁸ Sk. viņa pētījumus Kurzemes hercogistes vēsturē (Andersons, E. *Senie Kurzemnieki Amerikā un Tobāgo kolonizācija*. Stokholma: Daugava, 1970; Andersons, E. *Tur plīvoja Kurzemes karogi*. Ņujorka: Grāmatu Draugs, 1970) un Latvijas Republikas militārajā vēsturē (aplūkota arī karaflote) (Andersons, E. *Latvijas bruņotie spēki un to priekšvēsture*. Toronto: Daugavas Vanagu apgāds, 1983), kā arī jau iepriekš pieminētos sacerējumus par Latviju starptautiskajā politikā Otrā pasaules kara laikā un pēc tā.

Kārlis Kļaviņš Meksikā,⁸⁸⁹ tālbraucējs kapteinis Voldemārs Štāls (1908–1995) Lielbritānijā (sastādījis izsmeļošus reģistrus par Kurzemes un Vidzemes piekrastē ūdenī nolaistajiem buriniekiem),⁸⁹⁰ jūrniecības darbinieks Alvars Mastiņš (1905–1992) Lielbritānijā, baltvācu jūrniecības vēsturnieks Heincs fon Bassi (1919–2003) Vācijā, kura spalvai pieder ne viena vien publikācija dažādos vācvalodīgajos izdevumos,⁸⁹¹ no kurām daļa veltīta arī cittautu pētnieku dažbrīd apskatītajai Latvijas karaflotes vēsturei.⁸⁹² Savu dzimtu vēsturi pētīja un grāmatās publicēja Zēbergu un Dambekalnu dzimtas pārstāvji ASV, un viņu veikumā iekļaujas trimdā vienīgās monogrāfiskās pētījumu publikācijas grāmatās par latviešu jūrniecību,⁸⁹³ ko atzinīgi novērtēja arī pati trimdas jūrnieceku sabiedrība.⁸⁹⁴ Tomēr līdz galam neīstenojās domas par fundamentālu, visaptverošu Latvijas jūrniecības vēsturi, kas nodarbināja ne viena vien latviešu jūrniecības darbinieka prātu; šāda nodoma vadīti, kopā sanāca LJVA dibinātāji,⁸⁹⁵ šis nodoms ieskanējās latviešu publicistu rakstos presē⁸⁹⁶ un trimdas jūrniecības darbinieku savstarpējā sarakstē. Tā, piemēram, latviešu vidējās paaudzes jūrnieceks Voldemārs Plošis ar amatbrāli Jāni Birzi 70. gados pārsprieda jau pavisam konkrētas tematiskās līnijas, kam vajadzētu caurvīt apkopojušu Latvijas jūrniecības vēstures izdevumu, atzīstot, ka vienu pilnīgi visaptverošu darbu par laiku no pašiem pirmsākumiem uzrakstīt tomēr neesot iespējams un ka vajadzētu tuvāk apskatīt tikai kādu noteiktu laikmetu vai dažus laikmetus, visdrīzāk – sākot ar latviešu nacionālo jūrniecību 19. gadsimta otrajā pusē; ļoti svarīgi esot arī saprast, kādus tautsaimnieciskos aspektus izcelt, bet kādus apskatīt garāmejojot.⁸⁹⁷ Iespējams, vistuvāk nodoma īstenojumam (attiecībā uz starpkaru Latvijas laiku un pirmajiem trimdas gadiem) tika tālbraucējs kapteinis Arvīds Kārklīņš (1912–1981) ar savu jau vairākkārt pieminēto plašo apceri “Latvijas Republikas tirdzniecības flote 1918–1948”, kas galvenokārt tapusi 70. gados un diemžēl saglabājusies vien manuskriptā RVKM LKVN arhīvā,⁸⁹⁸ dienasgaismu plašākā telpā ieraugot vien dažām A. Kārklīņa publikācijām kopā ar H. fon Bassi trimdas periodikā.⁸⁹⁹

⁸⁸⁹ Tuvāk sk. darbā izmantoto galveno avotu un literatūras apskatā.

⁸⁹⁰ Tie glabājas RVKM LKVN ZA, LJVA materiālu kopā.

⁸⁹¹ Sk., piem.: Bassi, Heinz von. Die Auswirkungen der deutschen Seeüberwachung auf den Seehandel Lettlands nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. *Marine-Rundschau*, 1977, 5, S. 242–245.

⁸⁹² A. Vai taps latviešu kuģniecības vēsture? Latviešu flotes likteņu atspoguļojums ārvalstu militārajos žurnālos. *Laiks*, 1975, Nr. 77, 24. septembris, 3. lpp.

⁸⁹³ Sk.: Dambekalns, Paul. *Beyond the Horizons: The Story of our family*. Medisona: autora izdevums, 1974; Zihmanis, M. *Brāļi Zēbergi: personības, burinieki, tvaikoņi*.

⁸⁹⁴ Sk. slavinošo recenziju par grāmatu “Brāļi Zēbergi”: E. T. Dižens latviešu jūrniecības sniegums. *Brīvā Latvija*, 1987, Nr. 23, 16. marts, 2. lp.

⁸⁹⁵ Sk. turpmāk.

⁸⁹⁶ Sk.: A. Vai taps latviešu kuģniecības vēsture? ..

⁸⁹⁷ V. Ploša vēstule J. Birzem, Ņujorka, bez konkrēta datējuma (domājams, 20. gs. 70. gadi) (RVKM LKVN arhīvs).

⁸⁹⁸ Trīs sējumi LJVA materiālu kopā bez uzskaites apzīmējuma.

⁸⁹⁹ Sk., piem.: Kārklīņš, A., Bassi, H. fon. Pirmais un pēdējais... .; Kārklīņš, Arvīds, Bassi, Heincs fon. Rekvīems Sarātovam. *Laiks*, 1980, Nr. 30, 12. aprīlis, 8. lpp.; Kārklīņš, A., Bassi, H. fon. Latviešu jūrnieceku drāmas pasaules jūrās. *Laiks*, 1981, Nr. 2, 7. janvāris, 4. lpp.

Līdz pat šodienai vislielākais trimdinieku ieguldījums Latvijas jurniecības vēstures izpētē ir 1961. gadā iecerētās un 1966. gada 27. novembrī Kārdifā (Lielbritānija) dibinātās sabiedriskās organizācijas “Latvijas Jurniecības vēstures arhīvs” (LJVA) devums – jau pieminētās⁹⁰⁰ apjomīgās daudzu gadu laikā savāktu materiālu kopas par Latvijas kuģu un jurnieku likteņiem galvenokārt no 19. gs. beigām. LJVA dibinātāji – jurniecības vēsturnieks A. Mastiņš, latviešu tālbraucēji kapteiņi Kārlis Kalacis, Heinrihs Liberts, V. Orle, V. Štāls un Arvalds Kalniņš, kurš visu LJVA darbības laiku bija organizācijas ģenerālsekretārs, – sevi neapšaubāmi uzskatīja par starpkaru Latvijā aizsāktās jurniecības vēstures izpētes darba turpinātājiem, simboliski iedzīvinot 1934. gada projektu par Jurniecības muzeja biedrības⁹⁰¹ dibināšanu Latvijā.⁹⁰² Atbilstoši statūtiem LJVA bija bezpeļņas organizācija, kuras galvenais uzdevums bija, pulcējot “brīvajā pasaulē” esošos jurniecības vēstures entuziastus, izveidot Kārdifā īpašu Centrālo krātuvi ar savāktajiem materiāliem.⁹⁰³ Par pirmā statūtu punkta īstenojumu praksē, šķiet, šaubu nav – LJVA pulcēja faktiski visus līdz šim pieminētos vēstures pētniekus, ieskaitot profesoru E. Andersonu; organizācijā līdz tās likvidēšanai 2006. gadā bija darbojušies 69 cilvēki, no kuriem gandrīz 40% bija trimdā praktizējošie jurnieki (pārsvarā virsnieki), bet pārējie – latviešu jurniecības vēsturnieki gan trimdā, gan Latvijā (pēc 1989. gada), latviešu kuģtīpašnieku pārstāvji, ārvalstu jurniecības vēstures pētnieki, rakstnieki (Gunars Janovskis), latviešu trimdas garīdznieki un citi interesenti no dažādām valstīm – Lielbritānijas (51%), ASV (13,5%), Vācijas (10,5%), Kanādas, Zviedrijas, Beļģijas un Latvijas.⁹⁰⁴ Var piekrist savulaik presē rakstītajam, ka organizācijas paspārnē bija izveidojies vesels zinātnisko līdzstrādnieku tīkls teju visās pasaules malās,⁹⁰⁵ un organizācijas darbības sākumposmā tieši biedru izkliedētība un no tā izrietošās grūtības savstarpēji sazināties bija galvenais traucējošais faktors LJVA darbībā, kas ar laiku tika pārvarēts, piesaistot jaunus līdzstrādniekus un sadarbojoties ar starptautiskām mītnesvalstu organizācijām.⁹⁰⁶ LJVA iekšienē tās darbību koordinēja atbildīgie sekretāri Kanādā, VFR, Skandināvijas valstīs, ASV un divi t. s. sakaru padomnieki, kuru priekšgalā darbojās organizācijas prezidents un viceprezidents jeb ģenerālsekretārs (faktiski – galvenais darbinieks); savukārt pētnieciskā darba koordinēšana atradās zinātniski pētnieciskā padomnieka

⁹⁰⁰ Sk. darbā izmantoto galveno avotu un literatūras apskatu.

⁹⁰¹ Par šo ieceri tuvāk sk.: Jurniecības muzeja draugiem un labvēļiem. *Jurnieks*, 1934, Nr. 1, 36.–38. lpp.

⁹⁰² K[alniņš], A[rvalds] M[ārtiņš]. Latvijas jurniecības vēstures arhīva 10 gadi. *Londonas Avīze*, 1976, Nr. 1555, 17. decembris, 3. lpp.

⁹⁰³ LJVA Noteikumi (Statūti), pieņemti 1966.27.XI Kārdifā (RVKM LKVN arhīvs).

⁹⁰⁴ LJVA oficiālo biedru saraksts, sastādīts pēc 2001. gada, 1.–7. lp. (RVKM LKVN arhīvs).

⁹⁰⁵ Arkliņš, K. Plāno Latvijas jurniecības vēsturi: līdzstrādnieki visās pasaules malās. *Laiks*, 1978, Nr. 78, 30. septembris, 6. lpp.

⁹⁰⁶ Kalniņš, A. M. Latvijas jurniecības vēstures arhīva 10 gadi. ..

profesora E. Andersona ziņā,⁹⁰⁷ ar kura gādību tapa gan minētās LJVA biedru A. Kārklīņa un H. fon Bassi publikācijas pasaules latviešu un vietējos mītnesvalstu laikrakstos, gan tika reprezentēts organizācijas darbs 3. Baltijas studiju konferencē Stokholmā 1975. gada jūnijā.⁹⁰⁸ Tomēr par spīti šai rosībai un tam, ka pirmo desmit darbības gadu laikā ar lielu entuziasmu⁹⁰⁹ bija izdevies apkopot ziņas par aptuveni 1000 kuģiem, simtiem dokumentu par Latvijas jūrskolām, ostām, jūrniekiem, atmiņas, dokumentus un fotogrāfijas no latviešiem teju visā pasaulē,⁹¹⁰ diezin vai iespējams runāt par Centrālās krātuves pilnīgu izveidi, ko neļāva īstenot organizācijas darbības apsīkums Trešās atmodas gados, – pārāk daudz vēl bija veicams materiālu sistematizācijā un “balto laukumu” aizpildīšanā.

Latviešu jūrniecības vēstures izgaismošanā un jūrnieku piemiņas saglabāšanā piedalījās ne tikai paši jūrniecības darbinieki, bet arī entuziasti no pārējām latviešu trimdas aprindām un sabiedriskajām organizācijām. Tā, piemēram, 1986. gadā, jau trimdas perioda pašā nogalē, ļoti plaši pasaules latviešu sabiedrībā izskanēja ziņas par 15 Latvijas tvaikoņa “Helena Faulbaums” katastrofā 1936. gadā Skotijā bojāgājušo un 11⁹¹¹ turpat Kilčatanas kapsētā Lūinga salā apbedīto latviešu jūrnieku piemiņas saglabāšanas pasākumiem, ko Lielbritānijā iniciēja latviešu trimdas jaunatnes sabiedriskās organizācijas. 1983. gada maijā Luinga salu apmeklēja Eiropas Latviešu Jaunatnes Apvienības (ELJA) jauniešu grupa, bet rudenī – skautu kustības vecskauts un viens no latviešu skautu vadītājiem – “Staburaga” vecskautu rovers – Lielbritānijā Nikolajs Doičevs.⁹¹² Par to, ka latviešu jūrnieku piemiņu kopj jaunā latviešu paaudze trimdā, gandarīts bija sirmais tālbraucējs kapteinis Arvalds Kalniņš, vēstulē ELJA Anglijas nodaļas valdes priekšsēdim Rolandam Blezūram norādot, ka jaunajiem šādās aktivitātēs laiks “pārņemt stafeti”: “Priečajos ļoti, ka jaunā audze šo braucienu velta .. Latvijas jūrnieku piemiņai, no vecās tas gandrīz neiedomājami.”⁹¹³ Abos apmeklējumos tika konstatēts, ka veco, 1938. gadā uzstādīto, pieminekli bojāgājušajiem jūrniekiem smagi sabojājis jūras klimats: akmens apsūbējis, iekaltie jūrnieku

⁹⁰⁷ Nolikums par LJVA struktūru, sastādīts 1966.27.XI Kārdifā (vēlāk papildināts), 1.–3. lp. (RVKM LKVN arhīvs).

⁹⁰⁸ Kalniņš, A. M. Latvijas jūrniecības vēstures arhīva 10 gadi. .. Saistībā ar šo konferenci sk. arī H. fon Bassi nolasītā referāta tekstu par Latvijas kara- un tirdzniecības flotes likteni Otrā pasaules kara laikā: Bassi, Heinz von. Das Schicksal der lettischen Kriegs- und Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg // *The Third Conference on Baltic Studies in Scandinavia*. Vol. 1: *History Section*. Stockholm, 1977. S. 212–219.

⁹⁰⁹ Par to, ar kādu aizrautību un entuziasmu LJVA līdzstrādnieki gādāja par materiālu krājuma papildināšanu, liecina organizācijas darbinieku sarakste ar materiālu sniedzējiem (sk. LJVA materiālus RVKM LKVN). Tā, piemēram, kādā vēstulē Lielbritānijas latviešu mācītājam, kurš ziņojis A. Kalniņam par nodomu apmeklēt kādu vecu latviešu jūrnieku, LJVA ģenerālsēkretārs viņu stingri noinstruējis, kas ir tās ziņas un lietas, kas no vecā jūrnieka būtu visnoderīgākās Latvijas jūrniecības vēsturei: “Jūs domājiet, ka viņa rīcībā ir Lloyds reģistri. Tas ir interesanti, bet esam tos jau izsijājuši [..]. Daudz interesantāk un lietderīgāk būtu, ja kungs Skapens varētu dot kādas personīgas atmiņas no saviem jūrnieka laikiem uz Latvijas kuģiem – to gaitas u.t.t.” (RVKM LKVN ZA, Ja 11, 136. lp. (A. Kalniņa vēstule prāvestam R. Muzikam Londonā, Kārdifā, 1977.6.IX)).

⁹¹⁰ Kalniņš, A. M. Latvijas jūrniecības vēstures arhīva 10 gadi. ..

⁹¹¹ Četru bojāgājušo jūrnieku līķi netika atrasti.

⁹¹² Bērziņš, Imants. Latviešu svētcēlnieki Luingas salā. *Brīvā Latvija*, 1989, Nr. 24, 26. jūnijs, 4. lpp.

⁹¹³ RVKM LKVN ZA, Ja 11, 117. lp. (A. Kalniņa vēstule R. Bluzūram, Kārdifā, 1983.23.V).

vārdi kļuvuši nesalasāmi.⁹¹⁴ Un, lai to novērstu, 1985. gadā, kad tuvojās kuģa bojāejas piecdesmitā gadskārta, N. Doičevs uzsāka plašu ziedojumu vākšanas kampaņu pieminekļa atjaunošanai, kas kopumā izmaksāja 850 mārciņu.⁹¹⁵ Teju apbrīnojama ir tā aizrautība, ar kādu N. Doičevs nodevās šim uzdevumam: aicinājumi līdzdarboties – gan ar līdzekļiem, gan vēsturisko informāciju par kritušajiem jūrnikiem⁹¹⁶ – tika adresēti vairākiem desmitiem latviešu sabiedrisko organizāciju un privātpersonu kā Lielbritānijā, tā citur “brīvajā pasaulē”, un atsaucību izrādīja gan vairākas Daugavas Vanagu apvienības nodaļas, gan vietējās latviešu draudzes, gan Latviešu Nacionālā Padome Lielbritānijā, gan citi labvēļi.⁹¹⁷ Vienlaikus ar domu par pieminekļa atjaunošanu, radās arī ideja svinīgi atzīmēt pusgadsimta bojāejas gadskārta, un jau 1983. gadā šo domu, vēlāk vadību uzņemoties N. Doičevam, uzsāka virzīt ELJA Anglijas nodaļa.⁹¹⁸ Sarīkojums ar garīgo aktu, kura norisi nodrošināja arī vietējā (uz salas esošā) skotu draudze un t. s. Salas komiteja,⁹¹⁹ notika 1986. gada 13. septembrī, piedaloties Lielbritānijas latviešu, skotu un angļu organizāciju pārstāvjiem, kā arī vairākiem luterāņu garīdzniekiem. Sarīkojums, saukts par Svētceļojumu, tika plaši atainots gan “brīvās pasaules” latviešu, gan britu presē, uzsverot notikuma lielo simbolisko jēgu kā divu tautu – latviešu un britu – draudzības apliecinājumu.⁹²⁰ Jāatzīmē, ka tradīcija rīkot šādus svētceļojumus uz Lūinga salu turpinājās arī vēlāk: tā, piemēram, 1989. gada 3. jūnijā⁹²¹ un 13. septembrī⁹²², nu jau Trešās atmodas noskaņās, kapsētā un vietējā baznīcā atkal norisa plaši svētbrīži, pieminot dzelmē aizrautos latviešu jūrniekus.

Latvijas un latviešu jūrniecības piemiņas uzturēšanā neapšaubāmi iekļaujas arī vēsturnieka E. Andersona iniciētā un organizētā Kurzemes hercogistes jūrniecības vēstures izpēte un atcere, kas izpaudās ne tikai publikācijās, bet arī sarīkojumu – piemēram, starptautisku zinātnisku Kurzemes hercogistes jūrniecības un koloniju vēsturei veltītu konferenču un Tobāgo salas kolektīvu apmeklējumu – organizēšanā.⁹²³ Interesanti, ka izcilo vēsturnieku, kuru pazīstam arī kā

⁹¹⁴ Bērziņš, Imants. Skotijā lielā sirsnībā piemin latviešus. *Laiks*, 1987, Nr. 3, 10. janvāris, 6. lpp.

⁹¹⁵ Arājs, G. Svētceļojums uz Luinga salu. *Latvija Amerikā*, 1986, Nr. 41, 11. oktobris, 14. lp.

⁹¹⁶ Sk.: RVKM LKVN ZA, Ja 11, 107. lp. (N. Doičeva vēstule LJVA vadītājam A. Kalniņam, Kroulija, 1985.23.III).

⁹¹⁷ Sk.: turpat, 16.–87., 95., 107. lp. (N. Doičeva sarakste), 88.–94. lp. (ziedotāju saraksti).

⁹¹⁸ Lēmumi Straumēnos: ELJA's Anglijas nodaļas 29. sapulcē pieņemtās rezolūcijas. *Londonas Avīze*, 1983, Nr. 1899, 2. decembris, 3. lpp.; Latvijas likteņu izgaismošana. *Londonas Avīze*, 1984, Nr. 1910, 24. februāris, 1. lpp.; Luing's care impresses Latvians. *The Oban Times*, 1983, No. 6700, July 14, p. 1.

⁹¹⁹ Kuģa avārijas atcere. *Laiks*, 1986, Nr. 73, 10. septembris, 7. lpp.

⁹²⁰ Sk., piem.: Divu tautu saderība. *Brīvā Latvija*, 1986, Nr. 3, 13. oktobris, 4. lpp.; Moving ceremony on Luing as Latvians remember lost crewmen. *The Oban Times*, 1986, No. 7492, September 18; Moving ceremony in the Kirk at Kilchattan. *The Sunday Post*, 1986, No. 4120, September 28, p. 22. Arājs, G. Svētceļojums uz Luinga salu. ... Bērziņš, I. Skotijā lielā sirsnībā piemin latviešus. ... u. c.

⁹²¹ “Latviešu apmeklējuma programma Luingas salā 3. jūnijā 1989. g.” (RVKM LKVN arhīvs); Latvia's Debt To The Island Of Luing. *The Sunday Post*, 1989, No. 4368, June 18, p. 1.

⁹²² 1998. gada 13. septembra Luinga salas apmeklējuma un piemiņbrīža programma (RVKM LKVN arhīvs).

⁹²³ Par šo profesora E. Andersona darbības līniju galvenokārt sk.: Andersons, E. *Senie Kurzemnieki Amerikā un Tobāgo kolonizācija*, 341.–348. lpp.

lielisku jaunāko laiku un Latvijas Republikas politiski militārās vēstures speciālistu, pievērsties jauno laiku un Kurzemes hercogistes tematikai pamudinājusi viņa darbības sākumā, 20. gs. 60. gados, ASV valdošā attieksme pret jaunāko laiku Baltijas politisko vēsturi kā ideoloģiski jūtīgu un neērtu tematu, no kura labāk izvairīties, pievērsties senāku un līdz ar to politiski neitrālāku laikmetu izpētei Latvijas vēsturē.⁹²⁴

Prologs jeb atskaņas no “īstā” trimdas perioda: latviešu jurniecības darbinieki un Latvija 20. gs. 90. gados

Kā zināms, Trešā atmoda, tēlaini izsakoties, “parāva vaļā slūžas”, un sākās aktīva Latvijas un trimdas latviešu sadarbība; jurniecības nozare nebija nekāds izņēmums. Trimdas jurniecības darbinieku sadarbība ar Latviju izpaudās divējādi. Pirmkārt, tā bija trimdinieku līdzdarbība latviešu jurniecības vēstures izpētē, apvienojot spēkus ar Latvijas pētniekiem, un, otrkārt – līdzdalība atjaunotās Latvijas Republikas jurniecības kā nacionālas nozares atjaunotnē.

Vēstures izpētes un apzināšanas laukā Latvijas pētnieku sadarbība ar trimdas pētniekiem sākās vēl “dzelzs priekšvara” laikos; tā jau 80. gadu vidū, tātad vēl pirms Gorbačova “pārbūves”, RVKM LKVN uzsāka sadarbību ar H. fon Bassi ideoloģiski neitrālākā Latvijas jurniecības vēstures perioda – 19. gadsimta – kuģu un jurnieku likteņu apzināšanā, muzejniekiem precizējot ziņas un papildinot muzeja krājumu,⁹²⁵ bet Trešās atmodas gados aizsākās arī sadarbība ar pārējiem LJVA darbiniekiem, īpaši – tās ģenerālsekretāru A. Kalniņu. Sākot ar 1989. gadu, organizācijas biedru pulkā tika uzņemti pieci Latvijas pētnieki – Arvis Pope (Latvijas Kultūras fonda (LKF) Jurniecības vēstures kopas (JVK) vadītājs; 1989. g.) Jānis Hartmanis (jurniecības vēstures pētnieks; 1989. g.), Erna Zubova (jurniecības vēstures pētniece; 1990. g.), Ilze Bernsone (RVKM LKVN vadītāja; 1993. g.) un Inta Kārkliņa (RVKM LKVN darbiniece, 1996. g.).⁹²⁶ A. Popes pārstāvētā LKF JVK, kas darbību pārtrauca 1994. gadā, šajā laikā līdztekus RVKM LKVN kļuva par otro institūciju Latvijā, kas nodrošināja trimdas jurniecības pētnieku saikni ar Latviju: A. Pope (1933–2007) aicināja “brīvās pasaules” jurniekus iesaistīties pētniecības darbā Latvijā,⁹²⁷ informēja par jau paveikto un vēl iecerēto jurniecības vēstures izpētē,⁹²⁸ 1991. gada aprīlī un maijā apmeklēja tautiešus svešumā ASV, apgaismojot interesentus par LKF un JVK darbību.⁹²⁹ Vizīti (ne vienu vien) nepalika parādā arī trimdinieki: gan LJVA biedri (Arvalds un

⁹²⁴ Andersons, E. *Senie Kurzemnieki Amerikā un Tobāgo kolonizācija*, 341.–342. lpp.

⁹²⁵ Bernsone, Ilze. No Kārdifas uz Rīgu // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jurniecības gadagrāmata 2012*. Rīga: Latvijas Jurniecības savienība, 2013. 376. lpp.

⁹²⁶ LJVA oficiālo biedru saraksts, 6.–7. lpp. (RVKM LKVN arhīvs).

⁹²⁷ Sk., piem.: Pope, Arvis. Jurnieki, atsaucieties! *Laiks*, 1989, Nr. 21, 15. marts, 8. lpp.

⁹²⁸ Sk.: Pope, Arvis. Kā es nonācu pie jurniecības vēstures. *Laiks*, 1991, Nr. 43, 25. maijs, 6. lpp.

⁹²⁹ M. B. Arvis Pope, LKF priekšsēža vietnieks, ASV. *Laiks*, 1991, Nr. 31, 17. aprīlis, 3. lpp.; M. B. Pitsburga (PA). *Laiks*, 1991, Nr. 41, 22. maijs, 2. lpp.

Rūta Kalniņa, LJVA biedrs tālbraucējs kapteinis I. Balodis u. c.), gan citi trimdas jūrnieceības sabiedrības pārstāvji ne reizi vien viesojušies Rīgā, par galveno tikšanās vietu izraugoties RVKM LKVN telpas.⁹³⁰

Ja sākotnēji trimdas un Latvijas pētnieku sadarbība notika, abām pusēm – LJVA no vienas un RVKM LKVN kopā ar JVK no otras puses –, sastrādājoties kā līdzīgam ar līdzīgu, tad jau pavisam drīz pēc Latvijas neatkarības pilnīgas atjaunošanas – 90. gadu vidū – A. Kalniņam kļuva skaidrs, ka LJVA, pateicoties biedru novecošanai un pakāpeniskai aiziešanai mūžībā, vairs nav gaidāms ilgs mūžs un ka vajadzētu apsvērt vākuma nodošanu kādai struktūrai Latvijā. “Arhīva liktenis ir visā drīzumā jāizšķir, jo vairums biedru, arī vadība, ir sasnieguši cienījamu vecuma pakāpi, kura gan nenozīmē cienījamu darba spēju pakāpi,”⁹³¹ ar skumju ironiju 1993. gadā I. Bernsonei rakstīja A. Kalniņš. Jau 1991. gada 20. novembrī no Kārdifas uz Latviju ar Latvijas kuģniecības motorkuģi “Inženieris Kreilis”⁹³² tika izsūtītas 13 uzskaitītas materiālu kopas ar vairākiem tūkstošiem materiālu, par kuru formālo glabātāju tika nozīmēta LKF JVK ar A. Popi kā atbildīgo glabātāju,⁹³³ kurš 3. decembrī savukārt materiālus nodeva faktiskā glabāšanā RVKM LKVN.⁹³⁴ Tomēr vēl dažus turpmākos gadus šis krājums aizvien nebija pilnībā pārgājis RVKM īpašumā, un LKVN sarakstē ar tās vadītāju I. Bernsoni A. Kalniņš vēl dēvē par materiālu pagaidu mājvietu, ieceļot I. Bernsoni par tābrīža atbildīgo materiālu glabātāju, bet pieļaujot, ka teorētiski šos materiālus varētu glabāt arī citviet Latvijā – piemēram, Ainažos, Engurē vai kādā citā vietā ar atbilstošu (ar jūrnieceību saistītu) vēsturi.⁹³⁵ Arhīva liktenis būtībā tika izšķirts 1994. gadā, kad beidza pastāvēt LKF JVK, un vēl pēc nepilna gada, 1995. gada 20. jūnijā, tika parakstīts oficiāls pieņemšanas-nodošanas akts par materiālu nodošanu RVKM LKVN un to iekļaušanu nodaļas zinātniskajā arhīvā.⁹³⁶ 2006. gada oktobrī, aizejot mūžībā A. Kalniņam, LJVA kā organizācija Kārdifā oficiāli izbeidza savu darbību, un turpmāko gadu laikā ar Kalniņa atraitnes Rūtas Kalniņas gādību uz Latviju atceļoja un līdz 2012. gadam RVKM LKVN krājumā un nodaļas arhīvā iegūla vēl vairāk nekā 300 vēstures liecību.⁹³⁷ Jāpiemietina, ka daļa 1991. gadā Latvijai nodotajā fondā neiekļauto materiālu no Kārdifas vēl LJVA darbības laikā RVKM LKVN sasniedza arī I. Bernsones un A. Kalniņa ilgstošas sarakstes gaitā, sākot ar 1989. gadu.⁹³⁸

⁹³⁰ Autora saruna ar bijušo RVKM LKVN vadītāju Ilzi Bernsoni un darbinieci Intu Kārklīņu 2017.30.III Rīgā.

⁹³¹ A. Kalniņa vēstule I. Bernsonei 1993.XII (RVKM LKVN arhīvs).

⁹³² Bernsone, I. No Kārdifas uz Rīgu, 375. lpp.

⁹³³ A. Kalniņa pavadvēstule sūtījumam, Kārdifa, 1991.20.XI, kā Latvijas institūciju puses pārstāvis un sūtījuma pieņēmējs parakstījis arī A. Pope (RVKM LKVN arhīvs).

⁹³⁴ I. Bernsones vēstule A. Kalniņam 1991.17.XII (RVKM LKVN arhīvs).

⁹³⁵ A. Kalniņa vēstule I. Bernsonei, Kārdifā, 1993.27.VII (RVKM LKVN arhīvs).

⁹³⁶ Akts par LJVA materiālu nodošanu RVKM LKVN un ieskaitīšanu nodaļas ZA ar šifru “Ja”; 1995.20.VI, parakstījuši A. Kalniņš un I. Bernsone, vīzējusi K. radziņa (RVKM LKVN arhīvs).

⁹³⁷ Bernsone, I. No Kārdifas uz Rīgu, 378. lpp.

⁹³⁸ Autora saruna ar I. Bernsoni un I. Kārklīņu 2017.30.III Rīgā.

Otra no pieminētajām latviešu trimdas jūrnieku un atjaunotās Latvijas valsts sadarbības līnijām bija trimdas jūrniecības darbinieku iesaistīšanās nacionālās jūrniecības atjaunošanā, un šajā ziņā centrālā figūra neapšaubāmi ir par Rietumvalstīs pēdējo aktīvo latviešu jūrnieku 1988. gadā nodēvētais⁹³⁹ tālbraucējs kapteinis Imants Balodis – biežs viesis Latvijā, daudzu ceremoniju un sarīkojumu dalībnieks un goda viesis kā Rīgā, tā citviet Latvijā, uzturēdams jo sirsnīgas attiecības arī ar savu dzimto pusi un pirmo skolu Kalnciemā.⁹⁴⁰ Pateicoties savām zināšanām un ilggadējai pieredzei Rietumvalstu jūrniecības nozarē, Trešās atmodas gados I. Balodis Latvijā kļuva par nenoliedzamu autoritāti jūrniecības lietās, uzsākdams aktīvu sadarbību gan ar Latvijas, gan Igaunijas jūrniecības valsts un privātajām struktūrām: 1994. gadā, piemēram, līdzējis nodibināt sakarus ar Rietumiem kādam jaunam igauņu rēderim Pērnavā, pēc tam sešas nedēļas strādājis Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības administrācijā, pētot Latvijas ostu problēmas, līdztekus tam piedalījās Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma Valsts eksaminācijas komisijas darbā...⁹⁴¹ Un tā – gandrīz katru gadu 90. gadu pirmajā pusē–vidū. Vēl šodien I. Baloža tālbraucēja kapteiņa formas cepure ir īpaša RVKM relikvija, kas it kā simbolizē saikni starp pirmā un otrā Latvijas Republikas perioda jūrniecību (Balodis uz kuģiem faktiski sāka braukt jau kara priekšvakarā).

⁹³⁹ Tālbraucēju kapteinis Imants Balodis... *Latvija Amerikā*, 1988, Nr. 5, 30. janvāris, 10. lpp.

⁹⁴⁰ Tuvāk sk.: Beitlers, Dāvis. *Gaismas pils meža ielokā: Kalnciema skolas vēsture*. Kalnciems: autora izdevums, 2016. 636. lpp.

⁹⁴¹ Šīmanis, Gints. Brauciet, latvji, jūriņā! *Laiks*, 1994, Nr. 36, 10. septembris, 6. lpp.

Nezinot precīzus skaitļus par trimdā nodarbināto latviešu jurnieku skaitu un neprecizējot statistiku par latviešu jurnieku ieņemtajiem amatiem dažādās struktūrās, nav iespējams objektīvi novērtēt latviešu trimdas jurnieka devumu latviešu trimdas vai attiecīgo mītnesvalstu tautsaimniecības kopainā. Toties, uzlūkojot salīdzinoši šauru un specifisku, tomēr rosīgo latviešu jurnieku sabiedrisko darbību, iespējams apgalvot, ka latviešu trimdas jurnieku artava noteikti nav izpalikusi tiklab latviskās pašapziņas uzturēšanā un Latvijas vēstures – šai gadījumā tās jurniecības sektora – izpētē un izgaismošanā, kā atjaunotās Latvijas Republikas jurniecības nozares jauncelsmē. Tāpat iespējams apgalvot, ka Latvijas Republikas jurniecības nozare šī atzara ietvaros trimdā patiešām turpinājās, ne tikai pakāpeniski atmira.

Latviešu jurniekiem trimdā bija jāskaras ar daudzām problēmām, kas saistījās gan ar grūtībām iekļauties attiecīgās valsts tautsaimniecībā (vietējo arodbiedrību likti šķēršļi ārzemnieku nodarbinātībai, vietējo nacionalitāšu kapteiņu nevērtība pret ārzemniekiem kuģu apkalpēs u. tml.), gan zināmiem politiskiem aizspriedumiem (priekšstats par latvieti kā komunistu valsts pārstāvi) un imigrācijas dienestu politiku, kas nereti liedza latviešu jurniekiem iebraukšanu un izkāpšanu krastā dažādu valstu ostās un pakļāva viņus vietējo imigrācijas dienestu apcietinājumam. Daudzos gadījumos problēmas tika atrisinātas ar Latvijas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību gādību, jurnieku lietās īpaši aktīvi iesaistoties Latvijas sūtniecībai Vašingtonā un konsulātam Ņujorkā; tāpat kā kuģu saglabāšanas gadījumā, arī latviešu izcelsmes jurnieku lietās vislielāko autoritāti tautiešu vidū iemantoja Latvijas sūtnis Alfrēds Bīlmanis, kurš šo problēmu risināšanai, šķiet, nodevās ar patiesu aizrautību. Atšķirībā no igauņiem, kas varēja lepoties arī ar daudz aktīvāku kuģniecības uzņēmējdarbību nekā latvieši, latviešu jurnieki un jurniecības darbinieki trimdā nespēja izveidot paši savu ilgstoši un sekmīgi darbojošos pārstāvniecību Rietumvalstīs (piemēram, latviešu jurnieku vai/un kuģīpašnieku arodbiedrību, biedrību u. tml.), tādēļ latviešu izcelsmes jurniecības nozares darbiniekiem nācās sevišķi paļauties gan uz Latvijas diplomātiskajiem un konsulārajiem dienestiem, gan mītneszemju struktūru labvēlību; savas dienviņu kaimiņtautas pārstāvjiem dažkārt palīdzēja arī igauņu profesionālās jurnieku apvienības ar centru Zviedrijā. Laika gaitā problēmu loks, ar ko latviešu jurniekiem bija jāērķinās, saruka, bijušajiem Latvijas pavalstniekiem pārejot vietējās pavalstniecībās, vienlaikus attālinoties no Latvijas Republikas dienestu jurisdikcijas.

SECINĀJUMI

Otrais pasaules karš un to pavadošā vairākkārtējā Latvijas okupācija sadalīja Latvijas Republikas jūrniecības nozari divās paralēlās līnijās, kas turpinājās (a) Latvijā un to okupējušo varu dienestā un (b) **Rietumvalstīs – trimdā**. Lai arī trimdā, visticamāk, nenonāca un vēlāk, pēc kara, nepalika skaitliski lielākā jūrniecības nozares daļa (ieskaitot to daļu, kas fiziski gāja bojā karalaikā un okupācijas varu represīvās politikas rezultātā), tomēr tā lielākā mērā turpināja **nacionālās jūrniecības līniju**, kas, pateicoties (1) lielajam kuģu zudumam (trimdā pēc kara faktiski turpināja braukt 16 kuģi, kamēr Latvijā tobrīd atgriezās astoņi, vēlāk sasniedzot tādu pašu, bet noteikti ne lielāku skaitli – 16 – kā trimdā), (2) latviešu daļējai (pirmajos pēckara gados – gandrīz pilnīgai) “izspiešanai” no jūrniecības nozares un (3) pilnīgajai atkarībai no Padomju Savienības centrālajām varas struktūrām un zaudētajām latviešu kuģīpašnieku īpašumtiesībām uz kuģiem (kamēr trimdā vismaz daļēji saglabājās gan kuģu īpašumtiesības, gan juridiskā, politiskā un nenoliedzami arī simboliskā saikne ar Latvijas Republiku⁹⁴²), vairs nebija iespējams uz vietas Latvijā.

Trimdas jūrniecības kopainu uzlūkojot, iespējams atrast dažus abu nozares līniju saskares punktus. Padomju varas institūcijas, izmantojot savas pārstāvniecības un citas Padomju Savienības politikai draudzīgas struktūras Rietumvalstīs, dažādos veidos centās trimdā nonākušo jūrniecības nozares daļu tuvināt padomju saimnieciskajai, politiskajai un ideoloģiskajai ietekmes sfērai, pretendējot uz Rietumvalstīs esošajiem kuģīpašumiem un jūrniekiem. Tomēr vairumā gadījumu šīs pretenzijas neguva nekādu rezultātu, pateicoties Rietumvalstu saimnieciskajām interesēm (galvenokārt attiecībā uz Latvijas kuģiem un to nodarbināšanu kā kara, tā tirdzniecības resoru un administratīvo institūciju pakļautībā) un Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību – īpaši Latvijas sūtniecības Vašingtonā – mērķtiecīgai politikai, kurā ietilpa arī tāda parādība kā Latvijas kuģu saglabāšana, cenšoties saglabāt Rietumvalstīs nonākušo Latvijas pavalstnieku kuģu īpašumtiesības un politisko, administratīvo (konsulārie noteikumi), saimniecisko (ienākumi no konsulāro pakalpojumu sniegšanas kuģu valdītājiem) un visbeidzot simbolisko saikni ar Latvijas valsti.

Latviešu trimdas jūrniecību kā Latvijas un latviešu nācijas vēstures fenomenu tātad pamatā veido divas būtiskas fiziskās komponentes – (1) Rietumvalstīs nonākušie un palikušie kuģi un (2) tādu pašu likteni pieredzējušie jūrnieki –, kurām pievienojas vēl trešā – ar jūrniecību (gan ar kuģiem, gan jūrniekiem) saistītās organizatoriskās struktūras trimdā; savukārt tīri konceptuāli,

⁹⁴² Latvijas karogs kuģu mastā, saistība ar Latvijas Republikas diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām, latviskās apkalpes, latviskie vārdi (daudzu Padomju Latvijā palikušo kuģu agrākos vārdus aizstāja jauni nosaukumi).

jēdzieniski un saturiski vārdkopā “latviešu jūrniecība trimdā” sakausētas divas tematiskās sfēras – (1) latviešu (Latvijas) jūrniecība un (2) trimda, abi nozīmīgi vēstures izpētes priekšmeti Latvijas vēsturē, –, no pirmā elementa paņemot nozarisko aspektu – apskatāmā piederību konkrētajai nozarei –, savukārt ievietojot to otrā elementa – trimdas, klaida, svešuma – ietvarā un kontekstā, zināmā mērā konfrontējot abus elementus, dodot pētniekam iespēju vērot un izvērtēt to, cik lielā mērā trimdā iespējama vienota jūrniecības nozare, un cik lielā mērā trimdas apziņas telpā iespējams iekļaut tautsaimnieciskas nozares elementus.

Neapšaubāmi strīdīgs ir jautājums, cik lielā mērā iespējams runāt par latviešu jūrniecības nozari kā vienotu veselumu klaida apstākļos: proti – ne tikai par atsevišķiem nozares elementiem, teiksim, latviskas izcelsmes jūrniekiem dažādu valstu rēderu dienestā, atsevišķiem kuģiem, kas vai nu atlikuši no likvidētās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes, vai nonākuši latviešu izcelsmes rēderu īpašumā trimdā. Par nacionālas ievirzes samērā plašas un vienotas jūrniecības nozares pastāvēšanu trimdā daudz drošāk var runāt igauņi, kas trimdā spēja izveidot gan tik iespaidīgu kuģu kopumu, kas uzskatāms par floti emigrācijā, gan lielā mērā saliedēt jūrniecības darbiniekus ar vienojošām igauņu jūrnieku un kuģīpašnieku pārstāvības struktūrām. Latviešu jūrnieku un jūrniecības sabiedrisko darbinieku izklieģētība, neuzņēmība, dažbrīdēja attālināšanās no savas nācijas pārstāvju interesēm (gan attiecībā pret Latvijas pārstāvniecībām, gan latviešu jūrniekiem) un vienkārši jau izceļošanas brīdī krietni mazākais jūrniecības darbinieku un jūrnieku skaits liedza latviešu jūrniecības nozarē trimdā pietuvoties ziemeļu kaimiņtautas sasniegumiem. Tomēr no vēstures nav iespējams izslēgt to, ka arī latviešiem Rietumvalstīs pēc Otrā pasaules kara vairāk vai mazāk veiksmīgi un ilgstoši darbojušās vairākas latviešu vai Latvijas pavalstnieku rēderejas, no kurām visievērojamākā ir starpkaru laika Latvijas kuģniecības lieluzņēmēja Friča Grauda dēlu Viļņa un Gunāra Graudu rēdereja ASV, kas darbojās aptuveni divdesmit gadus, apsaimniekojot gan karu pārdzīvojušos un Rietumos nonākušos no tēva mantotos kuģus, gan iegādājot vairākus jaunus. Šis kuģniecības uzņēmums nenoliedzami uzskatāms par starpkaru Latvijas jūrniecības uzņēmējdarbības sektora tiešu turpinājumu trimdā gan simboliski (Graudu ģimenes uzvārds kā viens no starpkaru Latvijas jūrniecības nozares atgādinātājiem), gan faktiski – kaut vai tādēļ vien, ka nekad neaprāvās Graudu ģimenes īpašumtiesību kontinuitāte, kuģiem tiekot tieši pārmantotiem no starpkaru perioda. Savukārt latviešu jūrnieki (kuģotāji) trimdā gan ieņēmuši augstus amatus Rietumvalstu ostu un krastu dienestos, gan kļuvuši par augsta ranga kuģu virsniekiem nozīmīgos kuģniecības uzņēmumos, un nekādi nevar noliegt, ka vismaz vairums šo latviešu izcelsmes jūrniecības amatpersonu par spīti dziļajai un paliekošajai integrācijai mītneszemju tautsaimniecībā saglabāja savu latvisko pašapziņu un kopības apziņu ar latviešu jūrniekiem, no kuriem daudzi, kā rāda neīstenotās

ieceres par latviešu jūrnieru pārstāvniecību izveidi trimdā (problēmu risināšanai) vēl 60. gadu sākumā, pēc 15–20 gadu ilgas integrēšanās Rietumvalstu jūrnieru nozarē, nejutās līdz galam tai piederīgi, aizvien identificējoties vai nu ar savu etnisko tautiešu kopienu, vai ar ārzemnieku, svešinieku kategoriju. Latvisko pašapziņu saglabāja arī labi situētie un veiksmīgie, ko apliecina LJVA izveide un ilgstošā – vairākas desmitgades (no 1966. līdz aptuveni 1996. gadam) – aktīvā darbība Lielbritānijā, kurā iesaistījās ne tikai etniskie latvieši pēc daudzu gadu darbības mītneszemju dienestos, bet arī vācbaltiešu pārstāvji, kurus ar latviešiem vienoja interese par Latvijas jūrnieru vēsturi.

Lai arī ASV un Lielbritānija formāli atzina latviešu izcelsmes kuģīpašnieku tiesības uz saviem īpašumiem, tomēr kuģīpašumu atgaves un par Rietumvalstu dienestā karalaikā bojāgājušajiem kuģiem pienākošos kompensāciju izmaksas lietas pierādīja, ka ne viss likumā un tajā balstītos līgumos fiksētais uzreiz nozīmē arī attiecīgu rīcību praksē – lielvalstis nenoliedzami atradās tādās pozīcijās, lai dažbrīd savu saimniecisko interešu vārdā varētu ignorēt latviešu kuģīpašnieku intereses, nemaz nerunājot par to, ka ne vienu reizi vien centienos saglabāt Latvijas pavalstnieku kuģu juridisko saikni ar Latvijas Republiku ASV (un, jādūmā, arī Lielbritānijas) likumu un tiesu instanču lēmumu priekšā bija jākapitulē Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām: lai arī ASV un Lielbritānija neatzina Latvijas Republikas likvidēšanu *de iure*, atstājot spēkā arī to diplomātisko un konsulāro pārstāvju pilnvaras šajās valstīs, tomēr dažbrīd, caurlapojot, teiksim, Grauda kuģīpašumu lietas materiālus (kuros, piemēram, ASV tiesa būtbū neiebilst pret kuģa flagas nomaiņu bez sūtniecības ziņas), rodas iespaids, ka visa šī atzīšana vismaz zināmā daļā aspektu un gadījumu drīzāk bija simboliska, ne faktiskā, un ka ar Latvijas Republiku vairs nerēķinājās kā ar politiski saimniecisku subjektu.

Latvijai atgūstot neatkarību, latviešu trimdas jūrnieri ar tālbraucēju kapteini Imantu Balodi priekšgalā piedalījās jaunveidojamās (atjaunojamās) Latvijas jūrnieru nozares pamatlikšanā un attīstībā, viņi, iespējams, bija vistiešākā saikne starp abu brīvvalsts posmu jūrnieru, vismaz ciktāl tas attiecas uz kuģīpašnieku un kuģu virsnieru, kas okupētajā Latvijā bija lielā mērā izskausta gan atstumšanas (no nozares), gan represiju rezultātā. Šeit ieraugāmas zināmas paralēles ar latviešu trimdas kopumā lomu un devumu Latvijas valstiskuma idejas saglabāšanā trimdā okupācijas periodā, arī tādēļ, ka latviešu jūrnieru darbinieki un Latvijas diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību darbinieki Rietumos vēl salīdzinoši ilgstoši pēc Aukstā kara sākuma runāja par Latvijas kuģu saglabāšanas nozīmi atjaunotās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes peldlīdzekļu pamatbāzes nodrošināšanā, uzturot dzīvu Latvijas valsts un tās jūrnieru nozares atdzimšanas ideju.

AVOTI UN LITERATŪRA

1. AVOTI

1.1. Nepublicētie avoti I: dokumenti

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājums un arhīvs

a) Nodaļas krājums

1. JII 2700/3 (motorkuģa "Hercogs Jēkabs" klāja žurnāla oriģināls 1940.22.V–16.XII).
2. JII 2788–2801 (jūrnieka Voldemāra Ploša personas dokumenti, 20. gs. 30.–60. gadi).

b) Nodaļas arhīvs

Neinventarizēta materiālu kopa – LJVA ģenerālsekretāra A. Kalniņa sarakste ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības nodaļas vadītāju Ilzi Bernsoni.

Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs

a) 187. f. (Rīgas vateršauts, 1816.–1940. g.)

1. 1. apr., 77.–81. l. (Dienesta līgumu ar kuģu kapotājiem reģistra grāmatas, 1939. g.).
2. 1. apr., 82.–83. l. (tas pats par 1940. g.).
3. 1. apr., 84. l. (tas pats par 1938.–1940. g.).
4. 1. apr., 89. l. (tvaikoņa "Elizabete" kuģa personāla žurnāls 1938.–1939. g.).
5. 1. apr., 114., 119., 143. l. (tas pats par tvaikoņiem "Regent" (1939. g.), "Everasma" (1939. g.) un "Everoja" (1940. g.)).
6. 3. apr., 1. l. (dienesta līgumu un personāla reģistrācijas grāmata 1939.–1940. g.).
7. 3. apr., 11. l. (tas pats, 1939. g.).

b) 293. f. (Latvijas sūtniecība Vašingtonā, 1922.–1991. g.)

1. 1. apr., 713.–716. l. (diplomātiskās apspriedes 1946.–1987. g.).
2. 1. apr., 718. l. (t. s. Londonas apspriede 1947. g.).
3. 1. apr., 719. l. (t. s. Londonas apspriede 1952. g.).
4. 1. apr., 720. l. (diplomātisko pārstāvju sanāksmju dokumenti 1964.–1984. g.).
5. 1. apr., 857. l. (dokumenti par nacionalizācijas atzīšanas problēmām 1947.–1957. g.).
6. 1. apr., 874. l. (Valsts departamenta nota kuģniecības problēmās 1953. g.).
7. 1. apr., 1163. l. (politisko un sabiedrisko organizāciju informācija par savu darbību 1948.–1991. g.).
8. 1. apr., 1454. l. (sarakste ar latviešu saimnieciskajiem darbiniekiem 1950.–1991. g.).
9. 1. apr., 1893.–1894. l. (materiāli par motorkuģi "Hercogs Jēkabs" 1939.–1940. g.).

10. 1. apr., 1895. l. (sarakste ar Latvijas pilnvaroto lietvedi Buonesairesā un sūtni Londonā par pasākumiem Latvijas kuģu saglabāšanai 1940.–1946. g.).
11. 1. apr., 1896.–1897. l. (Valsts sekretāram iesniegtās notas un lūgumi Latvijas rēderejām piederošo kuģu mantojuma jautājumos 1940.–1945. g.).
12. 1. apr., 1898. l. (sūtniecības savāktās liecības par Latvijas rēdereju likteni 1940.–1941. g. un PSRS okupācijas varas akcijām pret rēderejām; sarakste ar A. Dinbergu un darba piezīmes par veiktajiem pasākumiem Latvijas kuģu saglabāšanā 1940.–1952. g.).
13. 1. apr., 1899. l. (sūtniecības advokāta R. H. Lo sarakste Latvijas kuģu īpašumtiesību lietās 1941.–1948. g.).
14. 1. apr., 1901. l. (sarakste ar Peru un Lielbritānijas vēstniekiem un Latvijas konsulāta pārstāvjiem ASV par kuģa “Hercogs Jēkabs” nonākšanu PSRS rīcībā, 1940.–1941. g.).
15. 1. apr., 1902. l. (sarakste ar ASV kuģniecības aģentfirmu “Daniel F. Young” Latvijas kuģu lietās 1940.–1950. g.).
16. 1. apr., 1903. l. (rīkojumi kuģīpašniekiem un kuģu kapteiņiem rīkoties tikai saskaņā ar Latvijā līdz 1940.17.VI izdotiem noteikumiem un kursēt tikai Rietumu puslodē 1940.–1941. g.).
17. 1. apr., 1904. l. (sarakste ar Latvijas sūtniecību Buonesairesā par pasākumiem kuģu saglabāšanā Latvijas īpašumā u. c. problēmām 1940.–1942. g.).
18. 1. apr., 1906.–1908. l. (tiesas prāvu materiāli par Latvijas kuģu piederību Ņujorkas Dienvidu rajona tiesā 1941.–1946. g.).
19. 1. apr., 1909. l. (par Latvijas kuģu mantojuma lietām 1942. g.).
20. 1. apr., 1910. l. (par tvaikoņu “Abgara” un “Ciltvaira” mantojuma lietām 1942.–1946. g.).
21. 1. apr., 1911. l. (par “Apvienotās Latvijas kuģniecības sabiedrības” akciju mantojuma lietām 1942.–1946. g.).
22. 1. apr., 1912.–1917. l. (par Latvijas tvaikoņu mantojuma lietām 1944. g.).
23. 1. apr., 1918. l. (memorands par PSRS nacionalizētajiem Latvijas kuģiem un to mantojuma lietām 1949. g.).
24. 1. apr., 1919. l. (sarakste ar sūtniecības juriskonsultu R. H. Lo par Latvijas kuģu īpašumtiesībām 1941.–1951. g.).
25. 1. apr., 1920. l. (par īpašumtiesībām uz F. Grauda kuģiem 1940.–1941. g.).
26. 1. apr., 1921. l. (sarakste ar ASV kuģniecības aģentūrām ar norādījumiem par F. Grauda rēderejas kuģu izmantošanas ierobežojumiem, kapteiņu un flagas maiņu 1941.–1946. g.).

27. 1. apr., 1922. l. (par Graudu ģimenes kuģiem, to pārņemšanu, kapteiņu un karoga maiņu uz tiem 1942.–1946. g.).
28. 1. apr., 1923. l. (par tvaikoņa “Everagra” nogrimšanu 1942. g.).
29. 1. apr., 1924. l. (sarakste ar Graudu rēderejas kapteiņiem un advokātu par kuģu pakļautību, kapteiņu maiņu u. tml. 1942.–1946. g.).
30. 1. apr., 1925. l. (sarakste ar Elzu Graudu par rēderejas īpašumu pārvaldes noteikšanu 1944.–1945. g.).
31. 1. apr., 1926. l. (par Graudu ģimenes mantojuma lietām 1945. g.).
32. 1. apr., 1927. l. (par Graudu ģimenes rēdereju, nosacījumi tvaikoņa “Ķegums” kuģošanai zem Latvijas karoga 1946.–1958. g.).
33. 1. apr., 1928. l. (par tvaikoni “Ķegums” 1946.–1948. g.).
34. 1. apr., 1930. l. (par kuģīpašnieku Freimaņu īpašumtiesībām 1941. g.).
35. 1. apr., 1931. l. (sarakste ar kuģīpašnieku J. Zalcmani par ASV noguldīto līdzekļu atgūšanas iespējām 1944.–1951. g.).
36. 1. apr., 1932. l. (tvaikoņu “Tautmīla” un “Valdona” lietas 1948. g.).
37. 1. apr., 1933. l. (tvaikoņa “Konsuls P. Dannebergs” atgūšanas lieta 1947.–1948. g.).
38. 1. apr., 1934. l. (sarakste ar Igaunijas ģenerālkonsulu J. Kaivu (Kaiv) par Igaunijas kuģa “Koidula” likteni, 1949. g.).
39. 1. apr., 1935. l. (par ASV bankās esošo kompānijas “P. Dannebergs” līdzekļu atgūšanu 1962.–1965. g.).
40. 1. apr., 1940. l. (par tvaikoņa “Everasma” kapteiņa M. Pērkona atcelšanu no amata 1940.–1941. g.).
41. 1. apr., 1941. l. (par tvaikoņa “Everasma” kapteiņa simpatizēšanu nacistiem 1941. g.).
42. 1. apr., 1943. l. (par Elisa salā aizturētiem jūrniekiem 1942.–1954. g.).
43. 1. apr., 1944. l. (par jūrnieku pasēm 1946.–1954. g.).
44. 1. apr., 1945. l. (par jūrnieku problēmām 1946.–1970. g.).
45. 1. apr., 1946. l. (sarakste ar jūrniekiem par grūtībām un iespējām dibināt jūrnieku apvienību 1960.–1961. g.).
46. 1. apr., 2407. l. (Flensburgas jūrskolu beigušo latviešu saraksti 1947.–1948. g.).
47. 2. apr., 134. l. (prīzu tiesas materiāli tvaikoņa “Ausma” piederības lierā 1942. g.).
48. 2. apr., 135. l. (sarakste ar Latvijas pilsoņiem Zviedrijā par jūrnieku interešu aizstāvību 1941.–1943. g.).
49. 4. apr., 225. l. (par veicamajiem pasākumiem Grauda kuģu saglabāšanā 1940.–1941.g.).

50. 4. apr., 227. l. (rīkojumi par kapteiņu nomaiņu un nemieru novēršanu uz tvaikoņiem “Everalda”, “Regent” un “Ciltvaira” 1940.–1941. g.).
51. 4. apr., 228. l. (par izmaiņām tvaikoņa “Everasma” apkalpē 1939.–1941. g.)
- c) 295. f. (Latvijas sūtniecība Londonā, 1922.–1991. g.)
1. apr., 476. l. (paziņojumi Latvijas kuģu kapteiņiem u. c. par valdības maiņu Latvijā un iespējamām citām pārmaiņām 1940. g.).
- d) 1684. f. (Latvijas Republikas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrniecības departaments, 1919.–1944. g.)
5. apr., 31. l. (sarakste ar Saimniecības ģenerāldirekciju u. c. par aizturēto kuģu prīzu lietām u. tml. 1941.–1944. g.).
- d) 2570. f. (Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas Administratīvais departaments un Līgumu departaments, 1919.–1940. g.)
1. apr., 469. l. (Latvijas un Vācijas tirdzniecības sakari 1940. g.).
 3. apr., 764. l. (par Spānijas aizturētajiem Latvijas tvaikoņiem “Everards” un “Lettonai” 1938.–1939. g.).
 7. apr., 515. l. (F. Grauda prasības lietas pret Ārlietu ministriju 1926.–1939. g.).
 9. apr., 6. l. (likumi, ziņojumi un apkārtraksti jūrniecības lietās 1939.–1940. g.).
 9. apr., 63. l. (materiāli par Latvijas jūrniecības stāvokli 1939.–1940. g.).
- e) 2575. f. (Latvijas diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības ārzemēs, 1918.–1940. g.)
7. apr., 2645. l. (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība Latvijas kuģu avāriju lietās 1940. g.).
 7. apr., 2647. l. (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība latviešu jūrnieku lietās 1938.–1940. g.).

1.2. Nepublicētie avoti II: materiālu apkopojumi

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas zinātniskais arhīvs un uzzīņu sistēma

- a) Nodaļas zinātniskā arhīva lietu kopa “Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvs”
- Ja 1 (rēderejas “Brāļi Seeberg” un “Helmsing and Grimm”).
 - Ja 2 (Friča Grauda rēdereja).
 - Ja 3 (rēderejas “P. Dannebergs” un “Gaida”).

4. Ja 4 (rēderejas “Štāls, Tomsons un Co” un “M. Faulbaums”).
5. Ja 5 (“Latvijas Kuģniecības sabiedrība” un “Apvienotā Kuģniecības a/s”).
6. Ja 6 (rēderejas “Austra” un “Andrejs Kalniņš”).
7. Ja 7 (atsevišķiem mazākiem rēderiem un mazākām rēderejām piederošie kuģi).
8. Ja 8 (par Liepājas un Ventpils ostām un kuģniecību).
9. Ja 9 (rēdereja “Chr. Jensen”).
10. Ja 10 (“Valsts kuģu pārvalde”).
11. Ja 11 (tvaikonis “Helena Faulbaums”).
12. Neinventarizēta materiālu kopa: Kārklīšs, Arvīds. *Latvijas tirdzniecības flote 1918–1948* [manuskripts]. Filadelfija, 1981.⁹⁴³
13. Neinventarizēta materiālu kopa par LJVA darbību (organizācijas darbinieku sarakste, dibināšanas un darbības dokumenti).

b) Nodaļas zinātniskās kartītes (ar pielikumiem – atmiņu stāstījumiem, autobiogrāfijām mašīnrakstā un rokrakstā)

1. Personas kartīte “Imants Balodis” ar pielikumu (I. Baloža atmiņas–autobiogrāfija “Dažādās vietās un laikos”, 21 lp. datorrakstā).
2. Personas kartīte “Gunārs Grauds”, sastādīta 1990. gadā.
3. Personas kartīte “Ādolfs Ceļdoms”, sastādīta ap 1989. gadu.
4. Personas kartīte “Arturs Zēbergs”, sastādīta 1988. gadā.
5. Personas kartīte “Rūdolfs Pēkšēns”, sastādīta 1990. gadā.
6. Personas kartīte “Reinholds Ruslēvics”, sastādīta 199.. gadā.
7. Personas kartīte “Zigmunds Lapers”, sastādīta 1996. gadā.
8. Personas kartīte “Nikolajs Grīniņš”, sastādīta 1995.–1996. gadā.

1.3. Publicētie avoti – raksti periodikā

1. 30 igauņu preču kuģi brauc brīvājās jūrās. *Laiks*, 1952, Nr. 10, 2. februāris, 6. lpp.
2. A. Vai taps latviešu kuģniecības vēsture? Latviešu flotes likteņu atspoguļojums ārvalstu militārajos žurnālos. *Laiks*, 1975, Nr. 77, 24. septembris, 3. lpp.
3. A. K. Savienotajās valstīs. *Latvija Amerikā*, 1960, Nr. 48, 15. jūnijs, 5. lpp.
4. Akmentiņš, Osvalds. Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. *Tēvzeme*, 1948. Nr. 20, 13. marts, 4. lpp.

⁹⁴³ Šajā pētījumā izmantots gan kā avots, gan kā literatūras vienība.

5. Arājs, G. Svētceļojums uz Luinga salu. *Latvija Amerikā*, 1986, Nr. 41, 11. oktobris, 14. lp.
6. -ari-. Miris Jānis Zalcmanis. *Laiks*, 1971, Nr. 68, 25. augusts, 5. lpp.
7. Arkliņš, K. Plāno Latvijas jūrniecības vēsturi: līdzstrādnieki visās pasaules malās. *Laiks*, 1978, Nr. 78, 30. septembris, 6. lpp.
8. Balodis, Imants. Karalaika jūras traģēdijas. *Laiks*, 1996, Nr. 41, 29. maijs, 7. lpp.
9. Bērziņš, Imants. Latviešu svētceļnieki Luingas salā. *Brīvā Latvija*, 1989, Nr. 24, 26. jūnijs, 4. lpp.
10. Bērziņš, Imants. Skotijā lielā sirsnībā piemin latviešus. *Laiks*, 1987, Nr. 3, 10. janvāris, 6. lpp.
11. Bordo tuvumā nogrimis “Ķegums”. *Latviešu Ziņas*, 1949, Nr. 2, 5. janvāris, 1. lpp.
12. Briedis, Roberts. Dzeltenbaltais karogs atgriežas pasaules jūrās. *Latvija*, 1952, Nr. 20, 17. maijs, 3. lpp.
13. Civillikums. Septītā nodaļa: Līdzmantinieku savstarpējās attiecības un mantojuma dalīšana. *Valdības Vēstnesis*, 1937, Nr. 43, 23. februāris, 1. lp.
14. Court Protects Missing Lett's Freighters Here. *The New York Law Journal*, 1945, Volume 114 – No. 140, December 18, p. 4.
15. Darba iespējas uz igauņu kuģiem. *Londonas Avīze*, 1960, Nr. 712, 12. februāris, 3. lpp.
16. Dažos vārdos. *Nedēļas Apskats*, 1946, Nr. 5, 19. oktobris, 2. lpp.
17. Divu tautu saderība. *Brīvā Latvija*, 1986, Nr. 3, 13. oktobris, 4. lpp.
18. E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. *Tālos Krastos*, 1949, Nr. 17, 12. novembris, 4. lpp.
19. E. T. Dižens latviešu jūrniecības sniegums. *Brīvā Latvija*, 1987, Nr. 23, 16. marts, 2. lp.
20. “Everarda” komanda ceļā uz Rīgu. *Rīts*, 1939, Nr. 12, 12. janvāris, 9. lpp.
21. Feldmans, Jūlijs. Latvijai veltīts mūžs [par A. Bīlmaņa dzīvi un darbību]. *Laiks*, 1952, Nr. 9, 30. janvāris, 5. lpp.
22. F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... *Tēvzeme*, 1946, Nr. 89, 23. novembris, 3. lpp.
23. Gēteborgas jūrskolu... *Latviju Ziņas*, 1950, Nr. 24, 15. jūnijs, 6. lpp.
24. Gončarovs, O[legs]. Patiesība par jūrniekiem. *Latvija*, 1949, Nr. 59, 28. maijs, 2. lpp.
25. “Hercogs Jēkabs” maina kursu. *Padomju Jaunatne*, 1966, Nr. 127, 2. jūlijs, 2. lpp.
26. Igauņu jūrnieki stājas darbā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 39, 18. augusts, 1. lpp.
27. Igauņu jūrnieku... *Latviju Ziņas*, 1945, Nr. 22, 5. jūlijs, 2. lpp.
28. Igauņu jūrnieku arodbiedrība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1955, Nr. 30, 20. aprīlis, 3. lpp.
29. Igauņu jūrnieku brīdinājums. *Latvija Amerikā*, 1962, Nr. 6, 24. janvāris, 8. lpp.
30. Igauņu kuģniecība brīvajā pasaulē. *Latvija Amerikā*, 1963, Nr. 1, 1. februāris, 8. lpp.

31. Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars”; uz Rietumiem bēgtu “daudz vairāk”, ja zinātu, ka nesūtīs atpakaļ. *Laiks*, 1962, Nr. 97, 5. decembris, 1. lpp.
32. Izcils sabiedrisks darbinieks mūžībā. Miris Jānis Zalcmanis. *Londonas Avīze*, 1971, Nr. 1295, 10. septembris. 6. lpp.
33. Jansons, H. Kpt. Imants Balodis mūžībā. *Latvija Amerikā*, 2001, Nr. 37, 22. septembris, 19. lpp.
34. Jauns kuģis ar latviešu jūrniekiem. *Latviešu Balss Austrijā*, 1947, Nr. 104, 25. oktobris, 9. lpp.
35. Jūrniecības muzeja draugiem un labvēļiem. *Jūrnieks*, 1934, Nr. 1, 36.–38. lpp.
36. J. V. Kapteiņa pēdējā osta [par tālbraucēju kapteini A. Ozolu]. *Laiks*, 1984, Nr. 81, 10. oktobris, 7. lpp.
37. Kadiķis, Rikardo. “Hercogs Jēkabs” laikmeta griežos. *Dzimtenes Balss*, 1989, Nr. 50, 14. decembris, 6. lpp.
38. Kadiķis, Rikardo. Uzticība dzimtenei: stāsts par “Hercoga Jēkaba” jūrniekiem un viņu varonību. *Dzimtenes Balss*, 1986, Nr. 1, 4. janvāris, 7. lpp.
39. K[alniņš], A[rvalds] M[ārtiņš]. Latvijas jūrniecības vēstures archīva 10 gadi. *Londonas Avīze*, 1976, Nr. 1555, 17. decembris, 3. lpp.
40. Kalniņš, Ernests. Īss pārskats par Krišjāņa Valdemāra jūrskolas 5 gadu darbību no 1920. g. līdz 1925. g. // Šmulders, Voldemārs u. c. (red.). *Kuģniecības gada grāmata 1925./26. gadam*. Rīga: K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, 1926. 48.–63. lpp.
41. Kapt. A. S. [iespējams, Augusts Šmits]. Latvijas kuģniecība agrāk un tagad. *Latvju Vārds*, 1948, Nr. 26, 7. aprīlis, 4. lpp.
42. Kuģa avārijas atcere. *Laiks*, 1986, Nr. 73, 10. septembris, 7. lpp.
43. Kuģniecības uzņēmumu nacionalizācija. *Cīņa*, 1940, Nr. 102, 9. oktobris, 1. lpp.
44. Lapsa, Jānis. Banānu grāmata: reportāža ar atkāpēm. *Karogs*, 1980, Nr. 9, 26. lpp.
45. Latvia's Debt To The Island Of Luig. *The Sunday Post*, 1989, No. 4368, June 18, p. 1.
46. Latvieši pasaulē. *Austrālijas Latvietis*, 1949, Nr. 2, 22. maijs, 5. lpp.
47. Latvieši Vestergetlandē. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 43, 5. septembris, 4. lpp.
48. Latviešu Apvienības pagājušās vasaras darbs. *Latvju Vārds*, 1946, Nr. 69, 11. septembris, 4. lpp.
49. Latviešu apvienība Zviedrijā. Ziņojumi. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.
50. Latviešu jūrniekiem... *Latvju Ziņas*, 1945, Nr. 30, 25. augusts, 2. lpp.
51. Latviešu jūrnieki organizējas. *Dzimtene*, 1945, Nr. 2, 10. oktobris, 1. lpp.

52. Sk., piem.: Latvijas jūras tirdzniecības kuģu saraksts 1. janvārī 1940. gadā. *Jūrnieks*, 1940, Nr. 1, 36.–39. lpp.
53. Latvijas kuģi ārzemēs. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 43, 5. septembris, 2. lpp.
54. Legzdiņš, R. Kā mēs pārbraucām Baltijas jūru. *Laiks*, 1984, Nr. 31, 18. aprīlis, 4. lpp.
55. Lēmumi Straumēnos: ELJA's Anglijas nodaļas 29. sapulcē pieņemtās rezolūcijas. *Londonas Avīze*, 1983, Nr. 1899, 2. decembris, 3. lpp.
56. Lībekas chronika. *Latviešu DP Nometņu Ziņas*, 1946, Nr. 71, 30. septembris, 1. lpp.
57. Luing's care impresses Latvians. *The Oban Times*, 1983, No. 6700, July 14, p. 1.
58. -ls. No 17 vēl palikuši 2. *Tēvzeme*, 1947, Nr. 39, 14. maijs, 3. lpp.
59. M. Miris kapteinis Alfrēds Kiršfelds. Noslēdzies bagāts jūrnieka mūžs. *Laiks*, 1951, Nr. 30, 14. aprīlis, 3. lpp.
60. M. B. Arvis Pope, LKF priekšsēža vietnieks, ASV. *Laiks*, 1991, Nr. 31, 17. aprīlis, 3. lpp.
61. M. B. Pitsburga (PA). *Laiks*, 1991, Nr. 41, 22. maijs, 2. lpp.
62. Moving ceremony on Luing as Latvians remember lost crewmen. *The Oban Times*, 1986, No. 4120, September 18, p. 7.
63. Moving ceremony in the Kirk at Kilchattan. *The Sunday Post*, 1986, No. 4120, September 28, p. 22.
64. Mūsu jūrnieki svešumā. *Latvija Amerikā*, 1954, Nr. 55, 14. jūlijs, 2. lpp.
65. Neimanis, Pauls. Norvēģi negribēja latviešus. *Latvija*, 1949, Nr. 65, 15. jūnijs, 2. lpp.
66. Nogrimis latviešu kuģis. *Londonas Avīze*, 1956, Nr. 503, 13. janvāris.
67. Nogrimis igauņu kuģis. *Latvija Amerikā*, 1958, Nr. 14, 15. februāris, 8. lpp.
68. Ņujorkas latviešu draudze. *Latvju Vārds*, 1947, Nr. 1, 4. janvāris, 2. lpp.
69. Pope, Arvis. Jūrnieki, atsaucieties! *Laiks*, 1989, Nr. 21, 15. marts, 8. lpp.
70. Pope, Arvis. Kā es nonācu pie jūrniecības vēstures. *Laiks*, 1991, Nr. 43, 25. maijs, 6. lpp.
71. Ripke, N. Tiesa un administratīvā sodīšana. *Tieslietu Ministrijas Vēstnesis*, 1936, Nr. 4, 695. lpp.
72. Silābrams, Kārlis. Latviešu zvejnieku rūpes. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.
73. Sirojums pa Kanādu. *Daugavas Vanagi*, 1960, Nr. 3, 16. lpp.
74. Šīmanis, Gints. Brauciet, latvji, jūriņā! *Laiks*, 1994, Nr. 36, 10. septembris, 6. lpp.
75. Tālbraucēju kapteinis Imants Balodis... *Latvija Amerikā*, 1988, Nr. 5, 30. janvāris, 10. lpp.
76. Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1936, Nr. 11, 383. lpp.
77. Valdības iestāžu lēmumi: Konsulārā dienesta instrukcija. *Jūrnieks*, 1937, Nr. 2, 69. lpp.
78. Valdības rīkojums. *Valdības Vēstnesis*, 1940, Nr. 169, 29. jūlijs, 1. lpp.
79. Valdības rīkojums. *Valdības Vēstnesis*, 1940, Nr. 173, 2. augusts, 1. lpp.

80. Vdn. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. *Latvija*, 1949, Nr. 101, 19. oktobris, 2. lpp.
81. Vestfālis, J. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnieki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. *Latvija*, 1948, Nr. 20, 12. marts, 3. lpp.
82. Viens vienīgs kuģis ar Latvijas karogu. *Latvju Ziņas*, 1948, Nr. 54, 17. jūlijs, 3. lpp.
83. V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. *Latvija*, 1949, Nr. 118, 17. decembris, 2. lpp.
84. Zalcmanis, Jānis. Ne apkarosanos, bet darbu latviešu labā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 19, 24. marts, 2. lpp.
85. Zem bundžas vāka: Latviešu apvienība Zviedrijā. *Bundža. Malēniešu driķējums gara uzfrišināšanai*, 1945, Nr. 19, 1. septembris, 2. lpp.
86. Zviedru laikraksti par Latviešu apvienību Zviedrijā. *Latvju Vārds*, 1945, Nr. 20, 31. marts.
87. Z. Ģen. Franko patruļas kuģis aizturējis Latvijas tvaikoni “Everards”. *Latvijas Kareivis*, 1938, Nr. 270, 27. novembris, 6. lpp.
88. Z. Igauņu kuģniecība emigrācijā. *Latvija Amerikā*, 1963, Nr. 20, 9. marts, 8. lpp.

1.4. Avotu publikācijas (edīcijas)

1. Pope, Arvis. (sagatavojis publikācijai). Jūrnieka atmiņas [Voldemāra Čipāna atmiņu fragmenti] // Apogs, Haralds u. c. (red.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 1999–2000*. Rīga: Latvijas jūrniecības savienība, 2000. 194.–199. lpp.
2. Šīmanis, Gints (sagatavojis publikācijai). Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas // Vjaters, Antons u. c. (red.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2001*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2001. 236.–245. lpp.

2. LITERATŪRA

2. 1. Vēstures literatūra

1. Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, II daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 70, 30. augusts, 8. lpp.
2. Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, IV daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 72, 6. septembris, 8. lpp.
3. Andersons, Edgars. Divkosība draudzības maskā, V daļa. *Laiks*, 1980, Nr. 73, 10. septembris, 8. lpp.
4. Andersons, Edgars. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. *Laiks*, 1983, Nr. 44, 1. jūnijs, 3. lpp.

5. Andersons, Edgars. *Latvijas vēsture 1920–1940: Ārpolitika*. II sējums. Stokholma: Daugava, 1984. 697 lpp.
6. Andersons, Edgars. *Senie Kurzemnieki Amerikā un Tobāgo kolonizācija*. Stokholma: Daugava, 1970. 374 lpp.
7. Andersons, Edgars, Siliņš, Leonīds. *Latvijas Centrālā padome*. Upsala: LCP, 1994. 496 lpp.
8. Andreff, Vladimir. *Maturing Strategies of Russian Multinational Companies* // Liuhto, Kari etc. (ed.). *The Russian Economy and Foreign Direct Investment*. London: Routledge, 2016.
9. *Baltic States Investigation. Hearings before the select committee to investigate the incorporation of the Baltic States into the U. S. S. R.* Washington: U. S. Govt. Print, 1954.
10. Bassi, Heinz von. *Das Schicksal der lettischen Kriegs- und Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg* // *The Third Conference on Baltic Studies in Scandinavia*. Vol. 1: *History Section*. Stockholm, 1977. S. 212–219.
11. Bassi, Heinz von. *Die Auswirkungen der deutschen Seeüberwachung auf den Seehandel Lettlands nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges*. *Marine-Rundschau*, 1977, 5, S. 242–245.⁹⁴⁴
12. Beitlers, Dāvis. *Latviešu jūrniecība trimdā: ieskats kādā reti šķirstītā jūrlietu vēstures lappusē* // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2016*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 2017. 433.–442. lpp.
13. Beitlers, Dāvis. *Gaismas pils meža ielokā: Kalnciema skolas vēsture*. Kalnciems: autora izdevums, 2016. 838 lpp.
14. Beķeris, Ilmārs. *Foreign Nationalizations and Their Consequences in Sweden – Some Reflections on a Soviet Immunity Case* // Sprūdžs, Ādolfs (ed.). *Res Baltica: a collection of essays in honor of the memory of Dr. Alfred Bilmanis (1887–1948)*. Leyden: A. W. Sijthoff, 1968. p. 231–246.
15. Bennett, Marion T. *The immigration and nationality (McCarran–Walter) Act of 1952, as Amended to 1965*. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 367, 1966, 1, p. 127–136.
16. Bernsone, Ilze. *Kauss atgriežas mājās* // Freiberga, Anita (sast.). *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata '95–'96*, 39.–45. lpp.

⁹⁴⁴ Šajā pētījumā galvenokārt izmantots kā avots – liecība par vēstures izpēti trimdā.

17. Bernsone, Ilze. Lielo jubileju gads (Latvijas jūrnīeku izglītība fotogrāfijās) // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrnīecības Gadagrāmata 2009*. Rīga: Latvijas Jūrnīecības savienība, 2010. 124.–139. lpp.
18. Bernsone, Ilze. No Kārdifas uz Rīgu // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrnīecības gadagrāmata 2012*. Rīga: Latvijas Jūrnīecības savienība, 2013. 373.–385. lpp.
19. Bernsone, Ilze. Vecākais muzejs Baltijā // Freiberga, Anita (red.). *Latvijas Jūrnīecības Gadagrāmata 2013*. Rīga: Latvijas Jūrnīecības savienība, 2014. 16.–17. lpp.
20. Bleiere, Daina u. c. *Latvija Otrajā pasaules karā (1939–1945)*. Rīga: Jumava, 2007. 584 lpp.
21. Briggs, Herbert W. Non-Recognition in the Courts – The Ships of the Baltic Republics. *American Journal of International Law*, 1943, 37, p. 592.
22. Cairncross, Alec. *Years of Recovery: British Economic Policy 1945–51*. London: Taylor & Francis, 2005. 544 p.
23. Dambekalns, Paul. *Beyond the Horizons: The Story of our family*. Medisona: autora izdevums, 1974. 184 p.⁹⁴⁵
24. Deksnis, Eduards Bruno, Beķere, Kristīne. Latviešu trimdas loma Latvijas neatkarības idejas uzturēšanā // Stradiņš, Jānis (virsred.). *Latvieši un Latvija*. III sējums: *Atjaunotā Latvijas valsts*. Rīga: Latvijas Zinātņu akadēmija, 2013. 69.–105. lpp.
25. Drīzulis, Aleksandrs (sast.). *Sociālistiskās revolūcijas uzvara Latvijā 1940. gadā*. Rīga: Latvijas PSR Zinātņu akadēmijas izdevniecība, 1963. 544 lpp.
26. Dunsdorfs, Edgars. *Trešā Latvija*. Melburna: K. Goppera fonds, 1968. 236 lpp.
27. Eglāja-Kristone, Eva. *Dzelzsgriezēji: Latvijas un Rietumu rakstnieku kontakti*. Rīga: LU Literatūras, folkloras un mākslas institūts, 2013. 340 lpp.
28. Hartmanis, Jānis. Sarkanbaltsarkanais karogs pasaules jūrās un okeānos. *Cīņa*, 1989, Nr. 103, 4. maijs, 4. lpp.
29. Ķeruss, Jānis. Bēgšana zvejnieku traleros no Liepājas kolhoza “Boļševiks” (1952–1957): motīvi, norise, varas īstenotāju reakcija // Jarinovska, Kristīne (zin. red.). *VDK zinātniskās izpētes komisijas raksti*. 1. sēj.: *Totalitārisma sabiedrības kontrole un represijas*. Rīga: LPSR Valsts drošības komitejas zinātniskās izpētes komisija, 2015. 475.–513. lpp.
30. Kangeris, Kārlis. Evakuācija/bēgšana no Latvijas 1944. gadā: jauns novērtējums uz jaunas datu bāzes // *Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 2006, Nr. 1, 111.–135. lpp.
31. Kangeris, Kārlis. Latvijas valststiesiskie, pilsonības un materiālo vērtību jautājumi vācu okupācijas laikā (1941–1945) // Ērglis, Dzintars (sast.). *Latvijas Vēsturnieku komisijas*

⁹⁴⁵ Šajā pētījumā galvenokārt izmantots kā avots – liecība par vēstures izpēti trimdā.

- raksti*. 25. sējums: *Okupācijas režīmi Baltijas valstīs 1940–1991*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2008. 137.–172. lpp.
32. Kārklīšs, A., Bassi, H. fon. Latviešu jūrnieku drāmas pasaules jūrās. *Laiks*, 1981, Nr. 2, 7. janvāris, 4. lpp.⁹⁴⁶
 33. Kārklīšs, Arvīds, Bassi, Heincs fon. Pirmais un pēdējais... Maiga un Ķegums. *Laiks*, Nr. 42, 27. maijs, 6. lpp.
 34. Kārklīšs, Arvīds, Bassi, Heincs fon. Rekviēms Sarātovam. *Laiks*, 1980, Nr. 30, 12. aprīlis, 8. lpp.
 35. Kļaviņš, Kārlis. Latvijas kuģu likteņi // Dunsdorfs, Edgars (red.). *Archīvs: raksti par latviskām problēmām. XI sējums: Zelts, tiesības*. Melburna: Pasaules brīvo latviešu apvienība, K. Zariņa fonds, 1971. 127.–156. lpp.
 36. Kukainis, Vilmārs. Latvieši brīvās pasaules valstu militārajā dienestā // Dunsdorfs, Edgars (red.). *Archīvs: raksti par latviskām problēmām. XXV sējums: Karavīri*. Melburna: Latviešu apvienība Austrālijā, K. Zariņa fonds, 1985. 225.–240. lpp.
 37. Latvijas likteņu izgaismošana. *Londonas Avīze*, 1984, Nr. 1910, 24. februāris, 1. lpp.
 38. Lauterpacht, Elihu. *International Law Reports*. Cambridge: Cambridge University Press, 1951. 616 p.
 39. Lerhis, Ainārs. Latvijas Republikas ārlietu dienesta ieguldījums Latvijas valsts interešu aizstāvēšanā – neatkarības un okupācijas laikmetu pieredze (1918–2008) // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010. 102.–128. lpp.
 40. Neiburgs, Uldis. *Draudu un cerību lokā: Latvijas pretošanās kustība un Rietumu sabiedrotie (1941–1945)*. Rīga: Mansards, 2017. 450 lpp.
 41. Neiburgs, Uldis. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs. *Mājas Viesis*, 2016, Nr. 8, 21. sep./4. okt. 32.–37. lpp.
 42. Neiburgs, Uldis. *Latviešu traģēdija Zviedrijā*. Pieejams: http://www.tvnet.lv/zinas/latvija/210038-legionaru_tragedija_zviedrija [aplūkots 2017.31.I].
 43. Ozoliņš, K. “Mazā Latvija” un latviešu dzīve Vācijā // Tihovskis, Hermanis (red.). *Latviešu trimdas desmit gadi*. Toronto: Astra, 1954. 295.–319. lpp.
 44. Paegle, P. Latviešu jūrniecības likteņgaitas. *Satiksme un Tehnika*, 1942, Nr. 8, 4. lpp.
 45. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (5. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 17, 26. februāris, 8. lpp.⁹⁴⁷

⁹⁴⁶ Šajā pētījumā galvenokārt izmantots kā avots – liecība par vēstures izpēti trimdā.

46. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (6. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 18, 1. marts, 8. lpp.
47. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (7. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 19, 4. marts, 8. lpp.
48. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (8. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 20, 8. marts, 8. lpp.
49. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (9. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 21, 11. marts, 8. lpp.
50. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (10. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 22, 15. marts, 8. lpp.
51. s. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (11. turpinājums). *Laiks*, 1972, Nr. 23, 18. marts, 8. lpp.
52. Treijs, Rihards. Diplomāts, publicists, vēsturnieks Dr. Alfreds Bīlmanis. *Latvijas Vēstnesis*, 2000, Nr. 22/23, 26. janvāris, 4. lpp.
53. Siimer, I. Ansprüche estnischer Schiffseigner gegenüber des Bundesrepublik Deutschland // *Baltisches Recht: das Recht Estlands, Lettlands und Litauens in Vergangenheit und Gegenwart*, 1965, 4, S. 36.
54. V. Sk. Latvijas kuģi. *Tilts*, 1953, Nr. 12 (1. augusts), 36. lpp.
55. Zihmanis, Manfrēds. *Brāļi Zēbergi: personības, burinieki, tvaikoņi*. Toronto: autora izdevums, 1986. 83 lpp.
56. Zunda, Antonijs. Baltijas jautājums un Rietumvalstis (1940–1953): attieksmes evolūcija // Bērziņš, Jānis (atb. red.). *Latvijas valstiskumam 90: Latvijas valsts neatkarība: ideja un realizācija*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 2010. 263.–279. lpp.

2.2. Uzziņu literatūra un informatīvās publikācijas

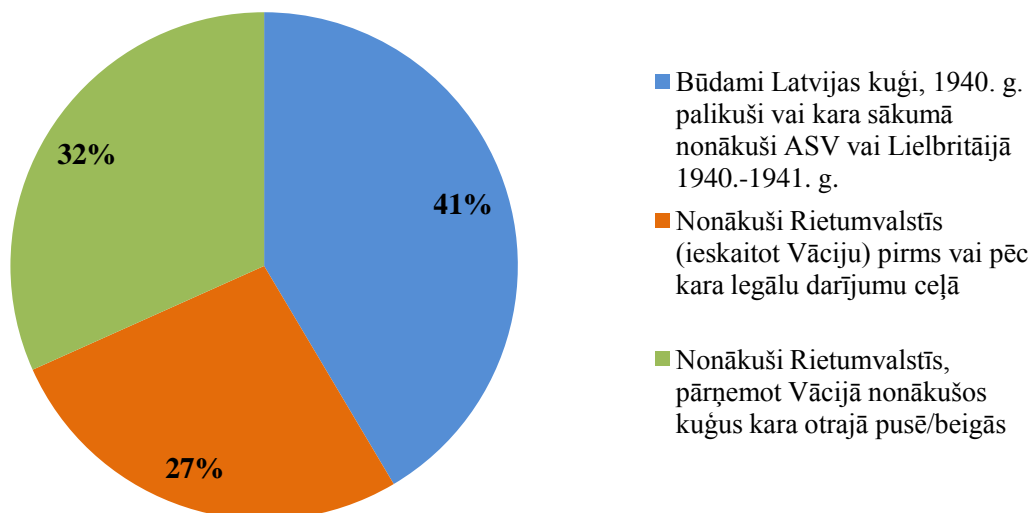
1. Andersons, Edgars (red.). *Latvju enciklopēdija*, I–V sēj. Rokvilla: Amerikas Latviešu apvienības Latviešu institūts, 1983–2006.
2. *Ārzemju latviešu relikvijas atgriežas dzimtenē* [raksts par trimdas jūrnieku relikviju nodošanu RVKM pēc muzeja pārstāvju sagatavotas informācijas publicēts 2005.11.II ziņu

⁹⁴⁷ Iespējams diskutēt, vai rakstu sērija “Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē” drīzāk pieskaitāma pie avotiem vai literatūras. Autora izšķiršanās par labu otrajam variantam pamatojas acīmredzamajās pētnieciskajās iezīmēs, kas caurvij šos rakstus. Tajos sniegtā informācijas amplitūda neaprobežojas, teiksim, ar vienu atmiņu vai dažu liecību pārtāstu.

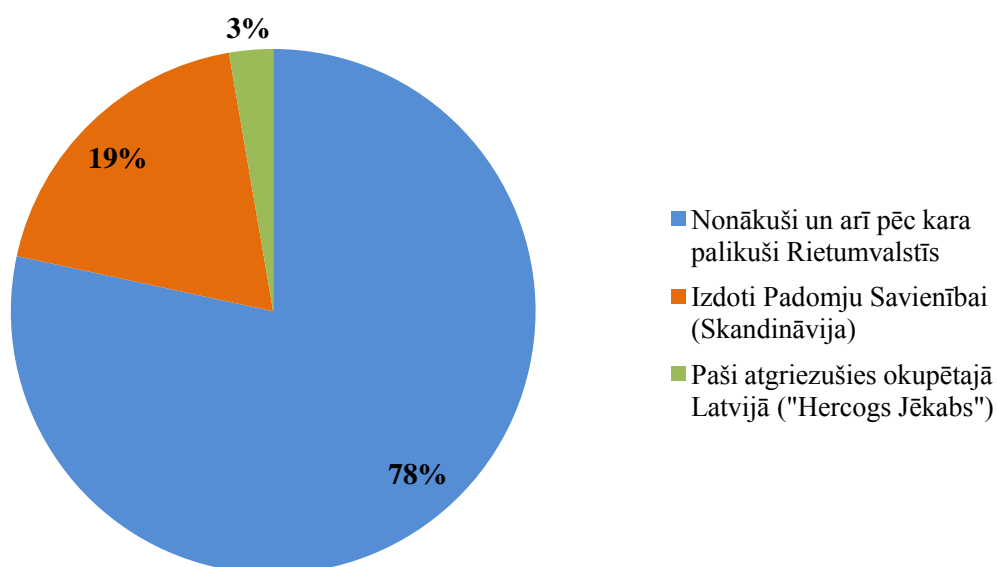
- portālā “Delfi”]. Pieejams: <http://www.delfi.lv/kultura/news/art/arzemju-latviesu-relikvijas-atgriezas-dzimtene.d?id=10332354> [aplūkots 2016.20.XI].
3. Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Preses nams, 1998. 328 lpp.
 4. Bernsone, Ilze (galv. red.). *Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Latvijas Kuģu ģeogrāfiskās asociācijas, 2003. 390 lpp.
 5. [Hāgas konvencija “Par bezpavalstnieku statusu” (*Convention relating to the Status of Stateless Persons*), 1954. gads.] Teksts pieejams: http://www.unhcr.org/ibelong/wp-content/uploads/1954-Convention-relating-to-the-Status-of-Stateless-Persons_ENG.pdf [aplūkots 2017.3.I].
 6. [Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par svētku, atceres un atzīmējamām dienām”” (2005.29.IV) publikācija LR Saeimas interneta mājaslapā.] Pieejams: http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1194_0 [aplūkots 2016.20.XII].
 7. [Pārskats par Baltijas kolekciju Hūvera institūta arhīvā], pieejams institūta mājas lapā: http://www.hoover.org/sites/default/files/library/docs/baltic_states_guide_latvian-1.pdf [aplūkots 2017.20.IV].
 8. Sonnenburg, Melvin etc. *Colonialism: An International, Social, Cultural, and Political Encyclopedia*. Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2003.
 9. Švābe, Arveds (virsred.). *Latviešu konversācijas vārdnīca*, 17. sēj. Rīga: A. Gulbja apgāds, 1938. 32769.–34810. sl.
 10. Švābe, Arveds (galv. red.). *Latvju enciklopēdija*, I–IV sēj. Stokholma: Trīs zvaigznes, 1950–1960.
 11. *Treaty between the United States and Latvia, of friendship, Commerce and Consular rights*. Teksts pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=42697> [aplūkots 2017.2.I].
 12. Vēbere, Ilze. Latvijas Valsts vēstures arhīvs saņem Ārlietu ministrijas pārstāvniecības Londonā arhīvu // Ziņu aģentūras “LETA” mājaslapa, publicēts 2013.19.XII. Pieejams: <http://www.biblioteka.lv/News/ArticleItem.aspx?article=24786&type=0> [aplūkots 2017.30.I].
 13. Veigners, Ilgvars. *Latvieši Rietumzemēs un dažās citās zemēs*. Otrais, rediģētais izdevums. Rīga: autorizdevums, 2015. 900 lpp.
 14. [Ziņas par latviešu bēgļu nometnēm veltītu izstādi LVA no LNA LVA mājaslapas.] Pieejams: <http://www.itl.rtu.lv/LVA/index3.php?id=601> [aplūkots 2016.28.XII].

Pielikums (Nr. 1) 2. nodaļai "Latvijas kuģi"

2.1.⁹⁴⁸ -1. diagramma. Galvenie Latvijas kuģu nonākšanas Rietumos ceļi
(% no Rietumos nonākušo kuģu kopskaita)⁹⁴⁹



2.1.-2. diagramma. Galvenie Latvijas kuģu tālākais liktenis pēc nonākšanas Rietumos ceļi
(% no Rietumos nonākušo kuģu kopskaita)⁹⁵⁰

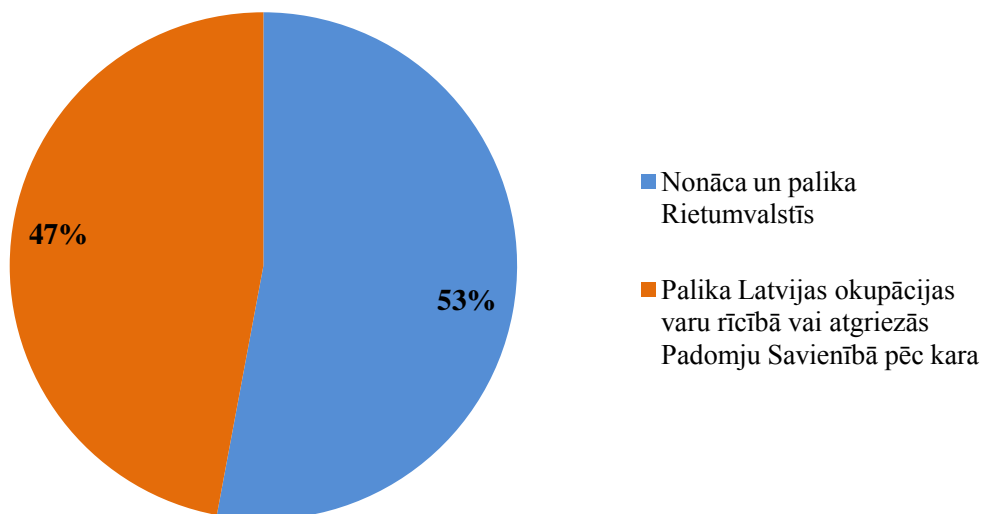


⁹⁴⁸ Diagrammu numerācijas bāze ir attiecīgās apakšnodaļas numurs pētījuma pamattekstā.

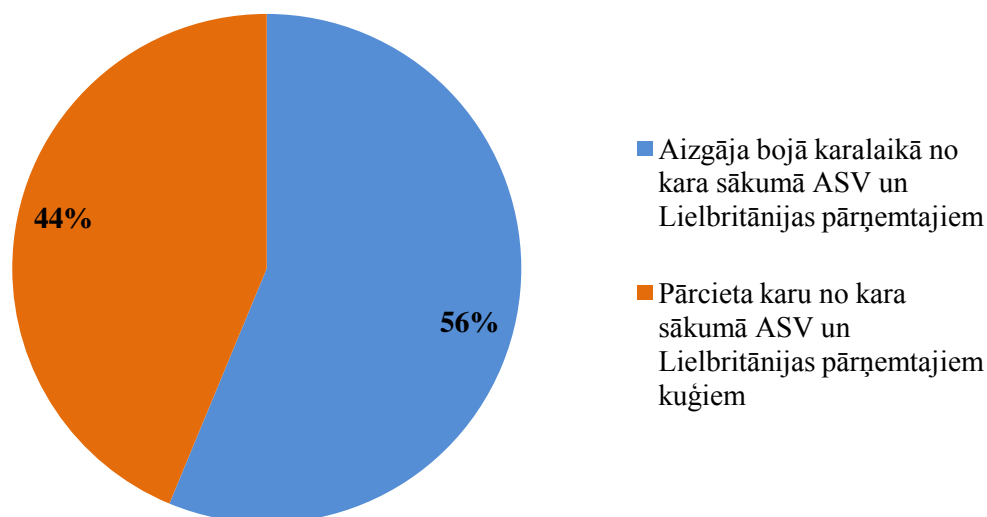
⁹⁴⁹ Autora aprēķini (avotus sk. 2.1. nodaļas atsaucēs).

⁹⁵⁰ Autora aprēķini (avotus sk. 2.1. nodaļas atsaucēs).

2.1.-3. diagramma. Latvijas kuģi “dzelzs priekškara” abās pusēs pēc Otrā pasaules kara (% no karu pārcietušo kuģu kopskaita)⁹⁵¹



2.1.-3. diagramma. Otrā pasaules kara sākumā ASV un Lielbritānijā nonākušo Latvijas kuģu liktenis kara laikā (% no šo kuģu kopskaita)⁹⁵²

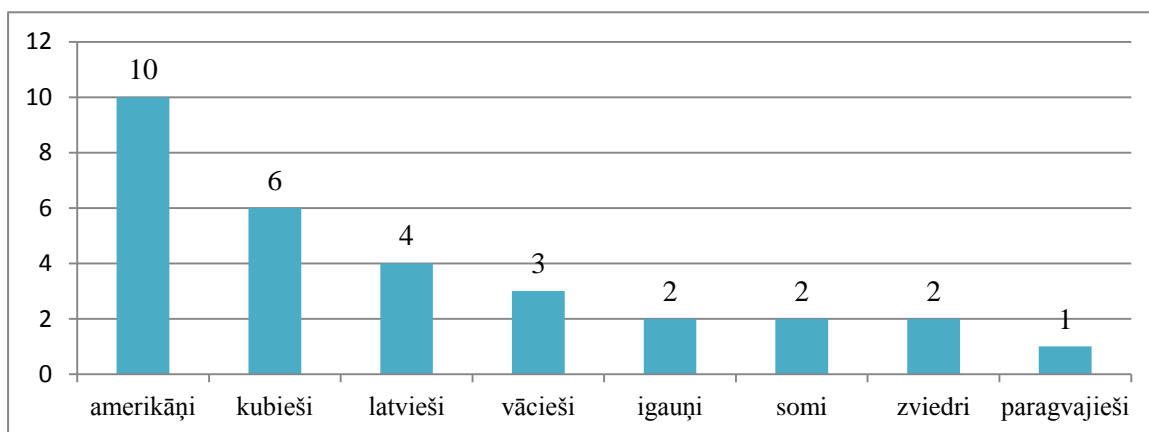


⁹⁵¹ Autora aprēķini (avotus sk. 2.1. nodaļas atsaucēs).

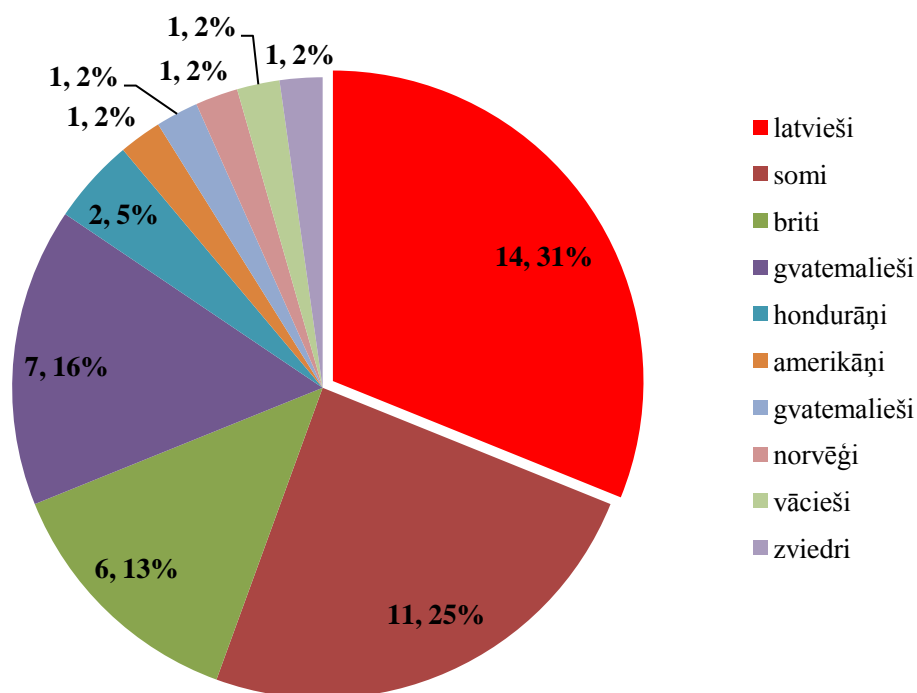
⁹⁵² Autora aprēķini (avotus sk. 2.1. nodaļas atsaucēs).

Pielikums (Nr. 2) 3. nodaļai “Latviešu jūrnieki un viņu veidotās organizatoriskās struktūras”

3.1.2.-1. diagramma. Tvaikoņa “Everasma” personāla sadalījums pa tautībām 1942. gada 28. februārī (viena no t. s. “latviskajām apkalpēm”)⁹⁵³



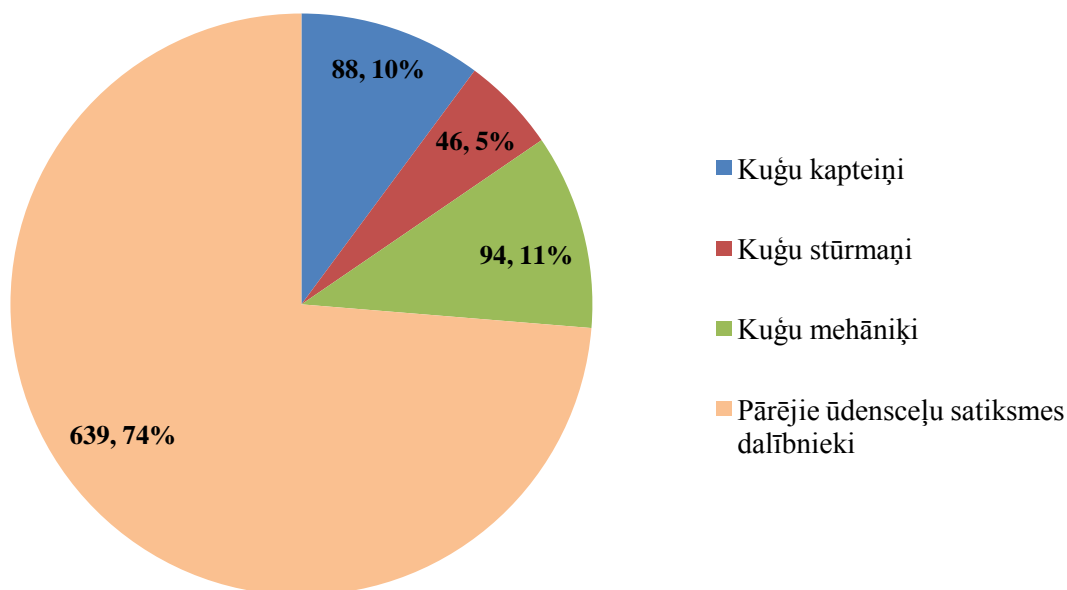
3.1.2.-2. diagramma. Tvaikoņa “Ķegums” personāla sadalījums pa tautībām 1946. gada 27. novembrī (viena no t. s. “latviskajām apkalpēm”)⁹⁵⁴



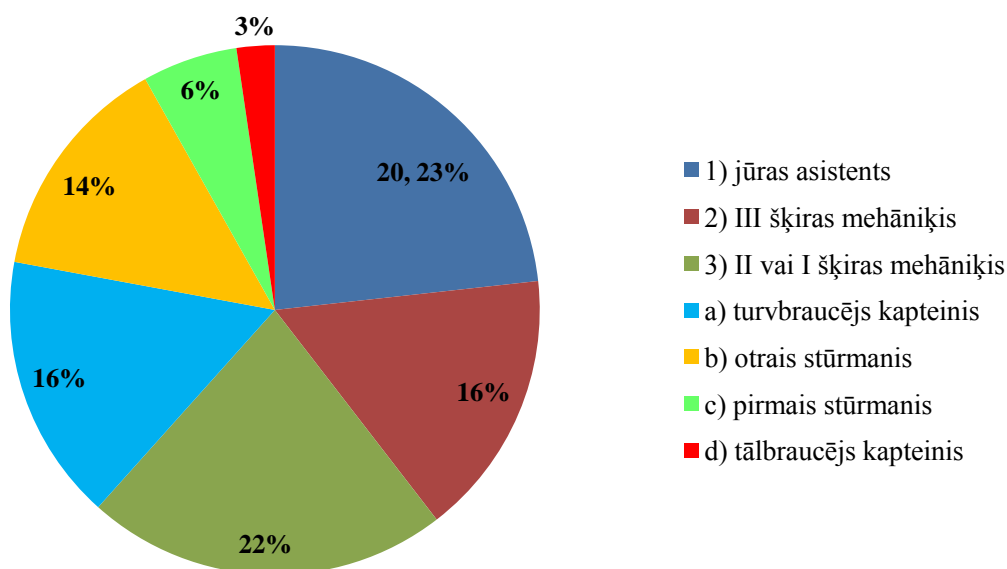
⁹⁵³ Avots: LVVA, 293. f., 1. apr., 1923. l., 16. lp. (kapteiņa M. Pērkonas ziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par tvaikoņa “Everasma” nogrimšanu 1942.28.II).

⁹⁵⁴ Avots: LVVA, 293. f., 1. apr., 1927. l., 12. lp. (Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga apstiprināts kuģa darbinieku saraksts, apstiprināts 1946.27.XI).

3.1.2.-3. diagramma. Vācijā un Austrijā dzīvojošo latviešu jūrnieku profesionālais sadalījums 1947. gadā⁹⁵⁵



3.2.1.-1. diagramma. Flensburgas baltiešu jūrskolas Latviešu nodaļas absolventu (diplomandu) sadalījums % no diplomandu kopskaita pa specialitātēm (iegūtajām kvalifikācijām)⁹⁵⁶ 1947. gada pavasarī–1948. gada pavasarī⁹⁵⁷



⁹⁵⁵ Avots: Dunsdorfs, E. *Trešā Latvija*, 227. lpp.

⁹⁵⁶ 1)–3) – Kuģu mehāniķu nodaļas grādi, no zamākā uz augstāko; a)–d) – tas pats Kuģu vadītāju nodaļā.

⁹⁵⁷ Avots: LVVA, 293. f., 1. apr., 2407. l., 2. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.18.V), 4. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1947.3.X), 6. lp. (jūrskolas absolventu saraksts 1948.8.V).

Maģistra darbs “Latviešu jūrniecība trimdā (1944–1987): kuģi, jūrnieki, organizācijas” izstrādāts LU Vēstures un filozofijas fakultātē, Vēstures un arheoloģijas nodaļā.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: Dāvis Beitlers

24.05.2017.

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai:

Vadītājs: Dr. hist., docents Jānis Ķeruss

24.05.2017.

Recenzents: Dr.hist. Ilgvars Butulis

Darbs iesniegts Vēstures un filozofijas fakultātē ____05.2017.

Studiju metodiķe:

Darbs aizstāvēts Maģistra studiju programmas “Vēsture” gala pārbaudījumu komisijas sēdē

____.____.2017. protokola Nr. _____, vērtējums _____

Komisijas sekretārs: _____ /as. prof. A. Levāns/