

## Ieskats Graudu ģimenes rēderejas darbībā trimdā

### Insight into Grauds Family Shipping Company Operation in Exile

---

**Dāvis Beitlers**, *Mg. hist.*

Latvijas Universitātes Vēstures un filozofijas fakultātes doktors

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja vēsturnieks

Palasta iela 4, Rīga, LV-1050

E-pasts: [davis.beitlers@tvnet.lv](mailto:davis.beitlers@tvnet.lv)

Rakstā sniegts neliels ieskats Friča Grauda (1888–1942), lielākā starpkaru Latvijas laika kuģīpašnieka, kuģu un rēderejas likteni pēc Latvijas okupācijas un aneksijas 1940. gadā. Tā kā F. Grauda kuģi nonāca Rietumvalstīs, caur konkrētā piemēra prizmu aplūkotas latviešu trimdas saimnieciskās aktivitātes, pieskaroties arī zināmu elementu pārmantotībai no starpkaru Latvijas perioda. Šāds skats uz latviešu trimdas vēsturi Latvijas historiogrāfijā nav ierasta parādība – esam raduši uzlūkot, vētīt un analizēt pamatā trimdā vērojamos kultūras procesus, nedaudz arī diplomātiski politiskās norises un šo jomu mijiedarbi ar padomju posma un mūsdienu Latvijas realitāti.

**Atslēgvārdi:** latviešu trimda, kuģniecība, uzņēmējdarbība, Latvijas Republikas diplomātiskās pārstāvniecības Rietumos.

The article provides a brief insight into the fate of the ships and shipping company of the interwar Latvia's leading shipowner Fricis Grauds (1888–1942) in the Western countries after the occupation and annexation of Latvia in 1940, taking a look at Latvian economic activities in the exile, touching upon the inheritance of certain elements from the interwar period of Latvia. Such view of the history of Latvian exile in the historiography of Latvia is not an unusual phenomenon: we have the opportunity to study and analyze the cultural processes underlying the exile, viewing the diplomatic and political developments and the interaction of these areas with the reality of the Soviet period and modern Latvia.

**Keywords:** Latvian exile, shipping, business, diplomatic missions of the Republic of Latvia in the West.

Otrā pasaules kara sākumā Rietumvalstu – ASV un Lielbritānijas – pārvalditajos ūdeņos atradās vai nonāca 13 Latvijas kuģi, kuriem karalaikā pievienojās vēl vairāki, kas pārstāvēja nozīmīgu nu jau bijušās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes daļu. Septiņi no šiem kuģiem – tvaikoņi “Everagra”, “Everalda”, “Everasma”, “Everelza”,

“Everoja”, “Ķegums” un “Evertons” – bija Friča Grauda rēderejas kuģi. Pats kuģīpašnieks krita par upuri padomju varas represijām un 1942. gadā mira izsūtījumā Solīkamskā, tomēr rēdera ģimenei – atraitnei un bērniem – izdevās izdzīvot un jau pašā kara sākumā nokļūt Rietumos. ASV, kur bija nonākuši gandrīz visi Rietumu ūdeņos peldošie F. Grauda kuģi, likumiski saglabājās šo kuģu saistība ar Latvijas Republiku: ASV valdība neatzina padomju okupācijas varas likumiskos jauninājumus okupētajā Latvijā – to vidū nacionalizāciju, turpretī atzina Latvijas Republikas pilsoņu īpašumtiesību kontinuitāti, trimdā daļēji saglabājot kuģu saistību ar *de iure* pastāvošās Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām. Tālab F. Grauda mantinieki klaidā varēja saglabāt ģimenes īpašumus un atjaunot okupētajā Latvijā likvidētās, bet saskaņā ar Rietumu likumiem nepārtraukti pastāvošās rēderejas faktisko darbību, ko kara sākumā uz dažiem gadiem pārtrauca vienīgi F. Grauda kuģu ekspluatācija ASV kara dienestā. Graudu ģimenes rēdereja *F. V. Grauds Shipping Company*, kuras galvenais īpašnieks un vadītājs bija F. Grauda vecākais dēls Vilnis Grauds (dz. 1923), uzskatāma par vienīgo latviešu rēdereju trimdā, kas darbojās ilgstoši.<sup>1</sup> Piemēram, igauņiem trimdā rēdereju netrūka, taču latviešu kuģīpašniekiem veicās mazāk spīdoši – gan tādēļ, ka Rietumos bija salīdzinoši nedaudz karu pārdzīvojušo peldlīdzekļu, gan emigrējušo kuģīpašnieku mazā skaita dēļ.

Starpkaru gados Graudu ģimenes rēdereja bija vadošais kuģniecības privātzņēmums Latvijā un ģimenes galvas – uzņēmuma vadošā akcionāra F. Grauda – nopelnu kontā bija būtiska līdzdalība gan jaunās Latvijas Republikas tirdzniecības flotes pamatu likšanā pēc Pirmā pasaules kara, gan tās attīstībā turpmākajos gados, kā arī aktīva sabiedriskā rošība. Te jāatzīmē kaut vai Latvijas jahtkluba izveide 1924. gadā un t. s. Grauda balvas iedibināšana, ko

saņēma katrā sezonā visvairāk jūras jūdžu nobraukušās Latvijas jahtas īpašnieks. Līdz 1940. gada vidum F. Grauds bija kļuvis par lielāko tvaikoņu īpašnieku un vienu no pašiem ietekmīgākajiem jūrniecības darbiniekiem Latvijā: viņam un viņa ģimenes locekļiem piederēja 25 tvaikoņi. Par to visu viņam vēlāk nācās samaksāt ar smagām padomju varas represijām, ko darbīgais latviešu jūrniecības korifejs tā arī nepārcieta.

1940. gada vasarā, kad Latviju okupēja Padomju Savienība, F. Grauds, iespējams, apzinādamies tālākos notikumus, aktīvi centās aizkavēt un nepieļaut savu īpašumu nokļūšanu jaunās varas rokās. Viņš vēlējās parūpēties gan par saviem kuģiem, kas atradās ASV, gan galveno iecerēto mantinieku Vilni, kuram, sasniedzot 20 gadu vecumu (1943. gada 1. februāri), pienācās pārņemt tēva īpašumus.

ASV ar F. Grauda kuģiem jau pirms kara operēja Tora Ekerta ģimenes uzņēmums (*Thor Eckert & Co., Inc.*) Ņujorkā, un 1940. gada 29. jūnijā F. Grauds līdzšinējās T. Ekerta aģentūras pilnvaras vēl paplašināja, uzticot tai savu kuģu vispārēju pārraudzību un dodot telegrāfiskus rīkojumus savu kuģu kapteiņiem izpildīt šīs firmas rīkojumus.<sup>2</sup> Ekerta aģentūras ietekme uz Grauda kuģiem bija gandrīz neierobežota, jo, zūdot sakariem ar Latviju un tajā palikušo māti Elzu, V. Grauds izvēlējās Ekerta firmas līdzīpašnieci Gerdu Ekerti par savu tiešo aizbildni līdz pilngadības<sup>3</sup> sasniegšanai. 29. jūnija dokuments stingri noteica, ka T. Ekerta aģentūras kuģi, ar kuriem tā operēja un kuri tātad saglabājami kā rēdera mazgadīgā dēla mantojums, ir visiem līdzekļiem jāaizsargā pret jebkādam Padomju Savienības varas iestāžu pretenzijām (tādas sovjeti izvīrēja uz ikvienu Rietumos nonākušo *de facto* bijušās Latvijas Republikas pavalstnieku īpašumu, pasludinot to par “padomju mantu”), un nekādā gadījumā nebija pieļaujama to izvešana ārpus ASV. “Nesekojet nekādiem rīkojumiem par



1. att. Kuģīpašnieks Fricis Grauds ap 1916. gadu. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma.

Fig. 1. Shipowner Fricis Grauds around 1916. Photo from collection of the Museum of the History of Riga and Navigation.

*kuģu atgriešanos [padomju ietekmes sfērā esošajā/okupētajā] Latvijā vai Krievijā; ziņiet, 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,”*<sup>4</sup> Ekerta aģentūrai stingri piekodināja sirmais rēderis, faktiski nodrošinot kuģu nenonākšanu padomju varas rokās (tiesa, tikai aģentūras paklausības gadījumā). F. Grauda kategorisko nevēlēšanos piedzīvot to, ka ASV esošie rēderejas tvaikoņi nonāktu Padomju Savienības ricībā, apliecina

vēl kāds fakts: nepilnu mēnesi pēc Latvijas okupācijas, 1940. gada jūnijā, F. Grauds, uzzinājis par padomju varas iestāžu centieniem pārņemt ASV esošos Latvijas kuģus, no kuriem vairums bija tieši F. Grauda īpašums, uzņēmējs – raizēdamies gan par kuģiem, gan savu vairāk nekā pusmiljonu lielo naudas noguldījumu ASV bankās – lūdzis Džonu Vailiju (*John C. Wiley*), ASV valdības pārstāvi (sūtņi) Latvijā, lai neka vējoties tiktu nokārtota kuģu pārreģistrēšana ASV kuģu reģistros.<sup>5</sup>

Galveno F. Grauda īpašumu mantinieku V. Graudu no Padomju Savienības pārstāvju

nagiem bija paglābusi laimīga likteņa nejaušība, jo vēl kara priekšvakarā jauneklis nokļuva Rietumos – ārpus padomju varas ietekmes sfēras. 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 iekārtoja darbā uz sava tvaikoņa “Everasma”, tiešo atbildību par dēlu uzticot diviem šā kuģa virsniekiem – kapteinim Miķelim Pērkonam un pirmajam stūrmanim Sergejam Bolam. Vēstulē kapteinim 1939. gada 21. oktobrī F. Grauds sniedz virkni norāžu, kā viņa dēls un mantinieks audzināms un uzturams. Sadzīvīskā ziņā 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,” norādīja F. Grauds.

*“Viņam ir jaunākā matroža alga; tāpat viņam vajaga būt uz deka [kuģa klājs – D. B.] 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 jāmācās visi jūras un kuģa darbi, stūrēt un kompasu pazīt, un arī jāiet uz jūras pirmai stūrmaņa sardzei līdzī. [...]”*

Īpaši stingri F. Grauds piekodināja dēlu vajadzības gadījumā sodīt gan ar ierakstu algas grāmatiņā, gan tūlītēju ziņojumu tēvam par “palaidnībām un kārtīgu neuzvešanos”.<sup>6</sup>

Vienlaikus F. Grauds, veikli reaģējot uz tikko notikušo Latvijas okupāciju, darīja visu, lai nodrošinātu veiksmīgu dēla nākotni Amerikā: 1940. gada 29. jūnija

norādījumos par operēšanu ar kuģiem un rūpēm par dēlu F. Grauds lūdza Ekerta aģentūrai nodrošināt Vilnim politiskā bēgļa statusu ASV,<sup>7</sup> rakstīja vēstules Ņujorkas bankai *Irving Trust Company*, kurā glabājās lielākā daļa F. Grauda naudas un zelta,<sup>8</sup> lūgdams līdz Viļņa divdesmitajai dzimšanas dienai izsniegt viņam noteiktu summu gadā, pēc tam sniedzot pilnu pieeju visiem noguldījumiem.<sup>9</sup> 18 gadu vecumā V. Grauds vismaz daļēji nokārtoja formalitātes ASV pavalstniecības iegūšanai, tā kļūdamas par šīs valsts piederīgo.<sup>10</sup>

Īpašumtiesībām *de iure* saglabājoties, *de facto* karalaikā visi Latvijas pavalstnieku kuģi, arī Graudu tvaikoņi, nonāca ASV varas iestāžu rīcībā. 1941. gada 6. jūnijā ASV Kongress pieņēma likumu par dikā stāvošu ārzemju kuģu pārņemšanu (*Idle Foreign Vessel Act*), paredzot noteiktu atlīdzību, kuģi pārņemot, vai arī atpakaļ atdošanu un samaksu par kuģa lietošanu aktīvas ekspluatācijas starplaikā, kā arī kuģa vērtības samaksu tā bojāejas gadījumā. Formāli saglabādami savus īpašniekus, latvisko apkalpi un sarkanbaltsarkano karogu mastā, ASV faktiskā rīcībā nonākušie Latvijas tvaikoņi privātfirmu uzdevumā sāka veikt reisu starp Atlantijas okeāna zemju ostām.<sup>11</sup> To vidū bija pieci Graudu kuģi, kurus ASV Valsts Jūrniecības komisija (*Maritime Commission*) 1941. gada 6. jūnijā pārņēma laika nomā, 4. decembrī parakstot vienošanos ar T. Ekerta aģentfirmu kā galveno pilnvarnieci.<sup>12</sup> 1941. gada 8. decembrī ASV iesaistījās karā, un Latvijas kuģi tika nodoti valsts militārajiem resoriem – Kara kuģniecības pārvaldei (*War Shipping Administration*).<sup>13</sup> Pēckara periodu Rietumvalstu udeņos sagaidīja trīs Graudu kuģi – “Everagra” un “Ķegums” no 1941. gadā ASV valdības pārņemtajiem un vēlāk, kara izskaņā, ASV rīcībā nonākušais “Evertons”.<sup>14</sup>

1943. gadā V. Grauds uzsāka priekšdarbus, lai pārņemtu savus īpašumus un rēdereju atjaunotu (faktiski jaundibinātu).



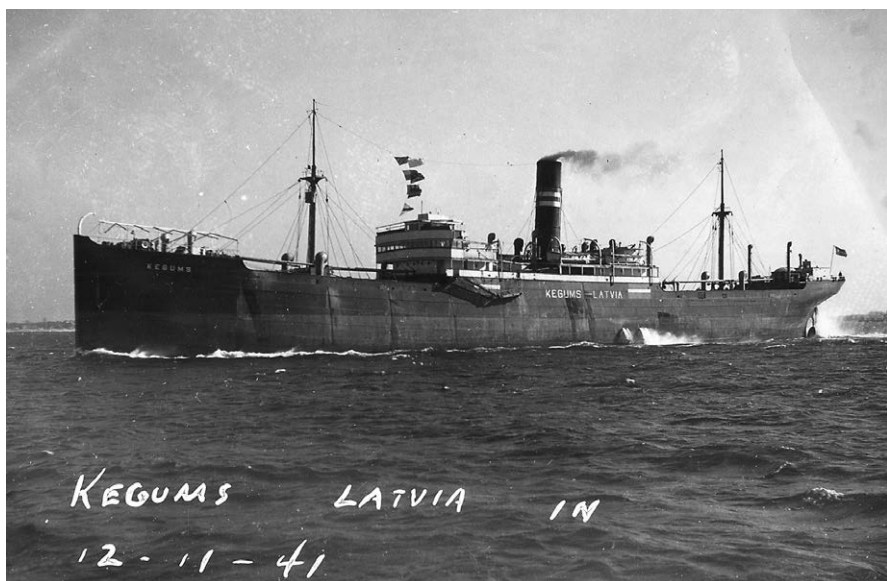
2. att. Jaunais kuģīpašnieks Vilnis Grauds (otrais no kreisās) uz tvaikoņa “Evertons” klāja 20. gs. 40. gados. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma.

Fig. 2. Shipowner Vilnis Grauds (second from the left) on the steamer “Evertons” in the 1940s. Photo from collection of the Museum of the History of Riga and Navigation.

Balstoties uz dokumentu, kas iecēla viņu par F. Grauda īpašumu galveno mantinieku un pilnvarnieku, V. Grauds nevilcinoties tiesai Ņujorkā, kuras aizsardzībā kopš 1942. gada iesaldēti atradās F. Grauda īpašumi, pieprasīja atļauju faktiski pārņemt šos īpašumus.<sup>15</sup> Tā paša 1943. gada 28. maijā, jau divus gadus pirms kara beigām, ASV Kara kuģniecības pārvalde (*War Shipping Administration*), atsaukdamās uz 1941. gada 6. jūnija likuma noteikumiem, kas pamatoja pārņemšanu, nodeva īpašnieku rīcībā divus karadarbību pārcietušos tvaikoņus “Everagra” un “Ķegums”.<sup>16</sup>

Atsākt reālu uzņēmējdarbību 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 viņš atstāja T. Ekerta

aģentūras gādīgajās rokās), un, otrkārt, tā kā 1942. gada iesaldēšanas lēmums par kuģu pārņemšanu Ņujorkas aizgādības tiesā vienīgi noraidīja padomju iestāžu prasības, bet konkrēti nenoteica īpašumu tālāko likteni, tad īsā laikā Graudu īpašumiem uzradās ne viens vien interesents un aizgādības pretendents no malas. Savas pretenzijas izvirzīja gan padomju kuģniecības struktūras, gan jau pieminētā struktūra *Alien Property Custodian*,<sup>17</sup> kas atradās ASV valdības paspārnē un karalaikā nodarbojās ar politiski šaubīgo ārvalstnieku īpašumu pārņemšanu, turklāt jau kārtējo reizi Graudu kuģu lietās iesaistījās arī Latvijas diplomātiskie pārstāvji. Jau 1941. gada rudenī, kad acimredzot V. Grauds pirmoreiz izteica Ņujorkas tiesnesim vēlmi līdz ar pilngadību pārņemt viņam novēlētos kuģus, Latvijas sūtniecības darbinieki Vašingtonā, ievērojot



3. att. Graudu ģimenes kuģis “Kegums” 1941. gada 12. novembrī. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma.

Fig. 3. The Grauds family steamer “Kegums” on November 12, 1941. Photo from collection of the Museum of the History of Riga and Navigation.

Latvijas Republikas Civillikuma noteikumus par to, ka šādos gadījumos tomēr nav iespējams izslēgt arī pārējo mantinieku tiesības uz t. s. neatņemamo daļu,<sup>18</sup> uzņēmās pārējo F. Grauda ģimenes locekļu – atraitnes Elzas un divu jaunāko bērnu – kā promesošu<sup>19</sup> Latvijas pavalstnieku interešu aizstāvību.<sup>20</sup> To pieļāva jau minētais ASV un Latvijas 1928. gada nolīguma<sup>21</sup> 21. punkts. Paši sūtniecības aizstāvjamie – pārējie Graudu ģimenes locekļi, potenciālie mantinieki – šai lietā aktīvi iesaistījās 1945. gada sākumā.

Kara beigās Rietumos no okupācijas varu plosītās Latvijas nonāca V. Grauda māte un F. Grauda atraitne E. Grauda kopā ar meitu un Viļņa māsu Rozāliju, viņas apmetās Zviedrijā, Stokholmā. Tur pavisam drīz viņām pievienojās arī Elzas dēls, Viļņa un Rozālijas brālis Gunārs Grauds (dz. 1926), kurš 1944. gadā bija iesaukts

nacistiskās Vācijas darba dienestā, pabijis Vācijā, Dānijā, Polijā, bet, uzzinājis, ka māte un māsa nonākušas Stokholmā, ar kādu kuģi tur nokļuvis pats.<sup>22</sup> Zviedrijā nonākusi ģimenes daļa, dzenot pēdas “pazudušajam dēlam” Vilnim un ģimenes īpašumiem, drīz vien noskaidroja, ka tie meklējami ASV un ka īpašumi “*kļuvuši par civiltiesiska strīda priekšmetu*”. Uzzinājusi arī to, ka uz F. Grauda īpašumiem pretendentu netrūkst un ka viņas un divu jaunāko bērnu intereses patlaban aizstāv sūtniecība Vašingtonā, 1944. gada 21. decembrī E. Grauda rakstīja sūtnim Alfrēdam Bilmanim, lūgdama komentēt šīs ziņas un sagādāt viņai un bērniem ieceļošanas vīzu ASV; droši vien aizdomās par padomju varas centieniem sagrābt ģimenes īpašumus, visvairāk E. Graudu uztrauca ziņas par kaut kādas “*ārzemju sabiedrības*” pretenzijām, kurai



neesot zināma (respektīvi – viņai zināma) nacionālā piederība.<sup>23</sup> Šķiet, A. Bilmanis bija patiesi gandarīts, saņemot šādu ziņu, un par pazudušo mantinieku atrašanos nekavējoties paziņoja tiesnesim Ņujorkā, kurš līdz E. Graudas iebraukšanai ASV lietas tālāko virzību nobloķēja.<sup>24</sup> Tā kā vīzas izgādāšana bija visai ilgstošs pasākums, tad Zviedrijā palikušajiem ģimenes locekļiem nepilnu gadu nācās pavadīt visai saspringtā emocionālā stāvoklī un samierināties ar pavisam skopu informāciju par to, kas notiek Amerikā. 1945. gada 27. jūnija vēstulē sūtnim A. Bilmanim E. Grauda neslēpa 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.”<sup>25</sup>*

Šāda iespēja E. Graudai radās tikai 1945. gada oktobrī, un “apsolitajā zemē” redzētais viņu nemaz neiepriecināja; viņas iespaids par lietas apstākļiem bija iesaistītajām ASV pārvaldes un tiesu sistēmas struktūrām ārkārtīgi neglaimojošs: “viss tas ir tik mākslīgi, tik rafinēti izvīts caur otru sarežģītājās advokātu “stratēģijās”, ka pilnā vārda nozīmē manam dēlam [Vilnim] ir liegta jebkura pieeja pie līdzekļiem”.<sup>26</sup> Arī oficiālā paziņojumā ASV tiesu instancēm E. Grauda paziņoja, cik negatīvs jau prombūtnes laikā bijis viņas iespaids par to, kā ASV notiek viņas promesošā (faktiski mirušā) vīra atstāto īpašumu aizsardzība un pārvaldība.<sup>27</sup> Līdz ar E. Graudas izceļošanu uz ASV abi viņas bērni tika nosūtīti uz Londonu, kuras bankās glabājās daļa Graudu ģimenes naudas. 1947. gadā viņi izceļoja

uz ASV, kur pievienojās pārējiem ģimenes locekļiem.<sup>28</sup>

1946. gada sākumā,<sup>29</sup> kad no kara dienesta atgriezās V. Grauds, visi Graudu īpašumi tomēr nonāca likumīgo mantinieku rokās, galveno daļu saņēma Vilnis, kura vienpersoniskā rīcībā 1946. gada 15. februārī Ņujorkas tiesnesis nodeva lielāko no abiem sākumā atgūtajiem tvaikoņiem – kuģi “Ķegums”.<sup>30</sup> Drīz pēc tam Ņujorkā darbību uzsāka atjaunotā Graudu ģimenes rēdereja F. V.<sup>31</sup> *Grauds Shipping Company* Viļņa vadībā, ar savu daļu piedalījās arī brālis Gunārs.<sup>32</sup> Sākumā uzņēmums, kas galvenokārt veica kravu pārvadājumus Dienvidamerikā, operēja ar diviem kuģiem – tvaikoņiem “Ķegums” un “Everagra”,<sup>33</sup> bet 1948. gadā ASV valdība ģimenei atdeva arī trešo saglabājušos tvaikoni – “Evertons”, kas līdz tam Graudu kuģu lietās nebija iesaistīts, jo nonāca ASV tikai kara nogalē, un ar 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 ar citu kuģīpašnieku rīcībā esošiem kuģiem, bet 1958. gada sākumā vēl mazliet paplašināja savu līdzšinējo darbību, nomainot nosaukumu (jaunais nosaukums – *Grauds Shipping*) un atrašanās vietu, no Ņujorkas pārceļoties uz Floridu.<sup>34</sup>

Visai sarežģītas trimdā bija V. Grauda attiecības ar latviešiem un Latvijas Republikas diplomātiskajām un konsulārajām pārstāvniecībām.<sup>35</sup> V. Graudam nebūt nebija pienākums rēķināties, piemēram, ar trimdas tautiešiem – darba meklētājiem –, komplektējot savu kuģu apkalpes, vai ar *de facto* zaudētās tēvzemes diplomātisko un konsulāro turpinājumu klaidā, reģistrējot savus kuģus kā piederīgus noteiktai

valstij un uzņemoties zināmas saistības ar tās pārvaldi. Kuģipašnieks varēja pilnībā integrēties mītnes valsts tautsaimnieciskajās un administratīvajās struktūrās, kā tas lielā mērā arī notika V. Grauda darbības gadījumā – viņš kļuva par ASV pilsoni. Vēl vairāk: gan “Everagru”, gan “Evertonu” Graudi pārreģistrēja, un tie kuģoja ar tā sauktajiem lētajiem karogiem<sup>36</sup> – Panamas un Hondurasas karogu, kas pat vairs nesaistījās ar ASV struktūrām. Tomēr “Ķeguma” mastā līdz kuģa bojāejai turpināja plīvot sarkanbaltsarkanais karogs, saglabājot Latviju kā piederības valsti. Atgriezies Graudu īpašumā, šis savulaik 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 Rietumos, kas vismaz nomināli, ja ne faktiski tika uzskatīts par Rīgas ostai piederīgu,<sup>37</sup> kā arī vienīgais visā pasaulē, kas tobrīd vēl peldēja ar Latvijas Republikas karogu.

Latvijas karogs kuģa mastā, kā jau noprotams no iepriekšminētā, nozīmēja to, ka tvaikonis un attiecīgi arī tā īpašnieks bija pakļauts ne tikai vietējiem – ASV varas iestāžu izdotajiem normatīvajiem regulējumiem, bet arī Latvijas Republikas likumiem un likumīgajām pārstāvniecībām, kas šos likumus uzturēja spēkā. Vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1946. gada 12. aprīlī V. Grauds solīja un apņēmas arī turpmāk kuģim saglabāt Latvijas karogu un pakļaut kuģi visiem Latvijas Republikas likumiem, kā arī diplomātisko un konsulāro pārstāvniecību autoritātei.<sup>38</sup> Atbilstoši Latvijas likumiem konsulārajām un trimdā arī diplomātiskajām pārstāvniecībām bija tiesības apstiprināt gan kuģa kapteiņu, gan pārējo apkalpes locekļu dienesta līgumus (munsturrullus), savu pilnvaru robežās izsniedzot vai pagarinot jūrnieku personas dokumentus un iekasējot konsulārās nodevas par šiem pakalpojumiem.<sup>39</sup>

Jau karalaikā, kuģim vēl esot ASV kara iestāžu rīcībā, Latvijas sūtniecības Vašingtonā pārstāvji gādāja, lai kuģa apkalpē viss noritētu likumiski korekti. Tā, piemēram, sūtniecības atašejs Anatols Dinbergs pirms kārtējās kuģa apkalpes apstiprināšanas 1943. gada 3. decembrī bija sevišķi noraižējies par kāda kuģa virsnieka – otrā mehāniķa – amatā iecelamā jūrnieka kvalifikāciju, ko apliecināja sen anulēts pagaidu diploms, kuru gan, pēc pašu kuģa ļaužu un aģentfirmas teiktā, tuvākajās dienās bija paredzēts aizstāt ar Panamas konsulāta Ņujorkā izdotu diplomu ar stabilu likumisko spēku. A. Dinbergs pret lietu izturējās ļoti atbildīgi, vairākkārt apmeklējams kuģi cerībā ieraudzīt šo jauno Panamas konsulāta izdoto dokumentu (gaidītais papīrs gan tā arī nenonāca Latvijas diplomātu redzeslokā, un iecerētais kadrs palika bez kārotā amata un kuģa virsnieka statusa).<sup>40</sup> 1946. gada vasarā, kad ar “Ķegumu” jau faktiski bija atsācis operēt V. Grauds, sūtniecībai nācās iejaukties arī, piemēram, jaunā rēdera konfliktā ar kapteini Alfrēdu Kiršfeldu, kuram V. Grauds pēkšņi uzteica kapteiņa vietu, turklāt, kā uzskatīja un sūtnim A. Bilmanim sūdzējās pats kapteinis, tas noticis ārkārtīgi netaktiskā veidā.<sup>41</sup> Tiesa, A. Kiršfelds jau bija cienījamais gados (71 gads) un, domājams, tieši tādēļ tomēr bija spiests atstāt kuģa vadību.

Kaut arī kuģis bija piederīgs Latvijas Republikai un ASV nonākušo latviešu kuģotāju skaits vienas kuģa komandas sastādīšanai bija vairāk nekā pietiekams, jūrnieku nacionālās piederības ziņā “Ķeguma” apkalpe<sup>42</sup> gan karalaikā, gan pēc kara bija tikai daļēji latviska. 1946. gada novembrī latviešu kuģa komandā bija mazliet vairāk nekā trešdaļa – 37% (14 no 38); tiesa, visa virsniecība aizvien palika latviska: kuģa priekšgalā bija kapteinis Sergejs Bols, stūrmaņi Kārlis Ūdriņš, Fricis Puķe un Alfrēds Miksons, radiotelegrāfists Ansis Kerns, kuģu mehāniķi Fricis Rūsis, Jānis Norītis



un Grigorijs Kotovs (arī Latvijas Republikas pilsonis). Otrā lielākā nacionālā grupa kuģa apkalpē bija somi (29%; tātad gan drīz baltieši),<sup>43</sup> viņiem sekoja briti (16%), divi hondurasieši un pa vienam norvēģim, zviedram, vācietim, amerikānim un gvatemalietim.<sup>44</sup> Visai līdzīgs nacionālais sastāvs "Ķeguma" komandā bija vērojams gan divus gadus iepriekš – 1944. gada sākumā (vienīgi tad britu bija mazliet mazāk iepretim portugāļiem),<sup>45</sup> gan kuģa bojāejas gadā – 1948. gada maijā.<sup>46</sup>

Grūti pateikt, kas mudināja V. Graudu atšķirībā no abiem pārējiem atgūtajiem kuģiem uz "Ķeguma" saglabāt Latvijas karogu, nenoliedzami pakļaujot sevi saistībām, kas ne tikai vairoja formalitātes, bet dažbrīd arī varēja sagādāt zināmus saimnieciskos apgrūtinājumus. Jādomā, ka gadījumā, ja uzņēmēja redzeslaukā uzpeldētu kāds izteikti izdevīgs darījums, ko draudētu apgrūtināt kuģa "latviskā" piederība, sarkanbaltsarkanais karogs no kuģa masta tiktu dedzīgi novilkts. Tomēr šāds brīdis nepienāca: "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 pieieejas Žirondas upē pārlūza tā korpuss, kuģim iegrimstot smiltīs; tvaikonis tika atzīts par bojāgājušu, bet apkalpe izglābās.<sup>47</sup>

"Everagra" Graudu rēdereju atstāja 1952. gadā, bet "Evertons" – 1954. gadā; tikai šie kuģi atšķirībā no "Ķeguma" neaizgāja bojā, bet tika pārdoti: "Everagra" nonāca kāda Honkongas rēdera īpašumā, tika pārdēvēta par *Sanantonio* (ar Panamas karogu) un aizgāja bojā 1957. gadā, savukārt "Evertons" tika pārdots sagriešanai lūžņos Trūnā, Lielbritānijā. No tēva mantoto<sup>48</sup> kuģu vietā V. 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 – atlikusi trešdaļa, bet, kad Vilnis iegādājās otro

no abiem kuģiem, Gunārs rēdera nodarbošanos atstāja, uzsākot viesnīcnieka karjeru Dienvidspānijā.<sup>49</sup> Vilnis rēdera darbību turpināja līdz 60. gadu vidum un otrajai pusei (precīzs gadskaitlis nav noskaidrots).

Vismaz rēderejas darbības sākumposmā, 1946.–1948. gadā, V. 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 darbvietas uz savas firmas kuģiem. Tādas sarunas Grauda uzņēmuma pārstāvjiem bijušas ar Dānijā palikušo latviešu kapteini Kārli Vētru 1947. gadā,<sup>50</sup> zviedru motorkuģa *Svea* kapteini Pēteri Lici, kurš 1947. gada decembrī no V. Grauda saņēmis laipnu darbvietas piedāvājumu<sup>51</sup> (galu galā tas gan nav ticis pieņemts, vai arī pieņemts īslaicīgi) un, iespējams, vēl kādu jūrnieku. Vismaz līdz 50. gadu vidum un otrajai pusei V. Grauds labprāt sadarbojās ar dažiem latviešu jūrniekiem, piemēram, kapteiņiem Kārli Kirmušku<sup>52</sup> vai S. Bolu, kuram V. Grauds arī pēc viņa sākotnēji vadīto bijušo Latvijas tirdzniecības flotes kuģu pārdošanas vai bojāejas<sup>53</sup> un dažu gadu sadarbības pārtraukuma<sup>54</sup> 1954. gadā vai 1955. gada sākumā uzticēja vadīt vienu no ASV laikā jauniegūtajiem kuģiem – tvaikoni *Chris*, turklāt deva uz šā kuģa darbu vēl vairākiem latviešu jūrniekiem.<sup>55</sup> Tomēr, neskaitot šos atsevišķos gadījumus, kuros (S. Bola gadījumā noteikti), visticamāk, samanāms nevis pašizliedzīgi cēls patriotisms, bet gan tiekšanās pēc ticamiem un zināmiem cilvēkiem, – savas nācijas interesēs Graudi rīkojās, ciktāl tas netraucēja uzņēmējdarbībai, ekonomiskās interesēs izvirzot priekšplānā un upurējot tām savu tautiešu atbalstīšanu, ja tas varēja kavēt finansiālā labuma gūšanu.

Īpaši skaļi trimdas sabiedrībā izskanēja kāds atgadījums 1949. gadā, kad V. Grauds piemānījis Flensburgas baltiešu jūrskolas (*D. P. Navigation and Sea-Engineering*

*School at Flensburg*) administrāciju un jaunos latviešu jūrasbraucējus, sākotnēji pats piedāvādams no latviešu jūrnikiem, tai skaitā jūrskolas absolventiem, sastādīt visu atjaunotā un ekspluatācijā drīz nododamā tvaikoņa “Evertons” 37 cilvēku lielo komandu. “*Vecie jūras braucēji jau bija sasaiņojuši savus jūrnietu 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 pašķiris viņiem ceļu pēc skolas beigšanas tūdaļ stāties praktiskajā darbā,*”<sup>56</sup> situāciju tēlaini atstāta preses žurnālists. Tomēr, spītējot jūrnietu cerībām, 14. jūnijā – mēnesi pēc laipnā piedāvājuma izteikšanas – Flensburgas latviešu jūrnietības 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 jūrnietu saimi pārsteidzis visvairāk, ir V. Grauda ārkārtīgais cinisms un nevērība pret saviem tautiešiem – cienījams rēderis ne tikai vairākkārt atteicies sarunāties latviski, bet uz vairākiem praktiskas dabas problēmjautājumiem (piemēram, par jūrnietu ģimeņu izmitināšanu), atcirtis: “*I don’t care!*”<sup>57</sup> Vēlāk izrādījās, ka V. Grauds nav vēlējis apgrūtināt sevi ar noteikumiem, ko par DP (*Displaced Persons*) nometnieku pieņemšanu darbā paredzēja starptautiskās bēgļu aprūpes struktūras, turklāt vācieši bijuši ar mieru strādāt par mazākām algām nekā latviešu jūrnietiem...

Šajā situācijā jāsecina: laikam gan nebija piepildījušās savulaik izteiktās kāda latviešu trimdas žurnālista cerības, ka ASV armijā dienotais latviešu jauneklis V. Grauds (lidztekus citiem latviešu puikām) “*Latviju un savu tautu nepiemirsīs, bet daudz ko darīs tās labā*”.<sup>58</sup> 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 jūrnietus “iznesuši cauri” “brīvās pasaules” igauņu kuģipašnieki. Proti, lai gan pēc Igauņu jūrnietu arodbiedrības ierosmes igauņu kuģipašniekiem bija ar saistību rakstu jāgarantē saviem tautiešiem darbvietas uz viņiem piederošajiem kuģiem, daži Zviedrijā dzīvojoši igauņu kuģipašnieki, spītējot noslēgtajam kolektīvajam līgumam, tomēr igauņu vietā pieņēmuši uz saviem kuģiem sveštautiešus un kuģiem uzvilkuši Libērijas un Kostarikas karogus. Saskardamies ar tautiešu neizpratni, igauņu rēderi atrunājās, ka kuģu līdzīpašnieki esot amerikāņi un ka tas it kā atbrīvojot viņus no saistībām ar Igauņu jūrnietu arodbiedrību, kamēr Starptautiskā Transporta federācija, kurā bija iesaistījusies arī Igauņu jūrnietu arodbiedrība, bija igauņu jūrnietu pusē un pieprasīja igauņu jūrnietus pieņemt darbā uz kuģiem sveštautiešu vietā.<sup>59</sup> Abu gadījumu sastatījums rosina pārdomas par to, cik noderīga dažkārt varētu būt bijusi līdzīga latviešu jūrnietu arodorganizācija trimdā, par kādas izveidi domas šad un tad uzplaiksnīja, bet nekad neieguva taustāmas aprises.

Graudu ģimenes jaunās 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,<sup>60</sup> teju demonizēt padomju puses propagandas saindētie publicisti, kuru asajā sarkasmā un ironijā, iespējams, tomēr bija kaut niecīga daļa taisnības. Tā, piemēram, savā “Banānu grāmatā” 1980. gadā publicists Jānis Lapsa ņirgājas par V. Grauda mantkāriģo dzišanos pēc mātes īpašumiem, vēloties iemantot it kā no Latvijas trimdā līdzpaņemtās vērtslietas un dolārus, kas “*vilinoši čabēja viņas zutenī*”, beigu beigās nekrietni izmantoto, apkrāpto un pilnībā “aptīrīto” māti ievietojot veco ļaužu pansionātā.<sup>61</sup>

\*\*\*

Šajā rakstā vien virspusēji iezīmēta neliela epizode parādībā, ko varam dēvēt par latviešu saimniecisko darbību, konkrētāk – uzņēmējdarbību trimdā. Ieskiecēti daudz plašāk un dziļāk izzināmi pētnieciskie jautājumi, atklājot to, kā zināmu apstākļu kopums ļāva trimdā saglabāt starpkaru Latvijas tautsaimniecībā samērā nozīmīgu Latvijas Republikas pavalstnieku īpašuma daļu un trimdā esošajiem Latvijas pārstāvjiem ļāva turpināt kopt noteiktu tautsaimniecības sektoru, šajā gadījumā – kuģniecības nozari.

Iespēju atjaunot šo ģimenes rēdereju un saglabāt lielo īpašumu piederības juridisko nepārtrauktību noteica trīs faktori: pirmkārt, ģimenes īpašumu, ieskaitot kuģu, laicīga nonākšana un saglabāšanās ASV – tātad Rietumos, ārpus Padomju Savienības

ietekmes sfēras; otrkārt, F. Grauda galvenā mantinieka V. Grauda laicīga nonākšana Rietumos un citu ģimenes pārstāvju emigrācija; treškārt, minētās ASV politiskās nostādnes, atzīstot gan Latvijas Republiku *de iure*, gan tās pilsoņu īpašumtiesības. Trešo faktoru neapšaubāmi veicināja un pastiprināja izlēmīgā un tālredzīgā Latvijas sūtņa Vašingtonā A. Bilmaņa kaismīgās rūpes, lai Rietumos esošo Latvijas pilsoņu īpašumu pasargātu no nokļūšanas Padomju Savienības rokās (tas ir atsevišķa raksta vērts temats), nemitīgi un neatslābstoši atgādinot par Latvijas Republikas un tās pilsoņu tiesībām un interesēm ASV valdībai.<sup>62</sup> Tajā pašā laikā, kā redzams, V. Grauds lielā mērā attālinājās no savas izcelsmes valsts un tautiešiem, pilnībā integrējoties mītnes valsts tautsaimniecības struktūrā, kļūstot par tai piederīgu gan saimnieciski un juridiski, gan idejiski.

## ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- <sup>1</sup> Protams, F. Graudu ģimenes rēdereja latviešu trimdā Rietumos nebija gluži vienīgā: ASV darbojās, piemēram, kuģīpašnieks Jānis Zalcmāns, Lielbritānijā – Arturs Zēbergs, tomēr šo rēderu darbība nebija tik plaša un ilgstoša kā Graudu ģimenes rēderejas gadījumā.
- <sup>2</sup> F. Grauda vēstule aģentūrai *Thor Eckert & Co., Inc.* Noraksts [angļu val.], 29.06.1940. Latvijas Nacionālais arhīvs, Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīga (turpmāk – LNA LVVA), 293-1-1922, 41. lpp.
- <sup>3</sup> Nav īsti skaidrs, uz kādām likuma normām balstīts šis pilngadības sasniegšanas vecums – 20 gadi. Latvijas likumā tolaik bija noteikts 21 gada vecums, tādēļ iespējams, ka izejas punkts šai gadījumā ir vai nu ASV, konkrētāk, Ņujorkas štata, likumu normas, vai arī F. Grauda paša izvēlēts noteikts intelektuālā un morālā brieduma vecums.
- <sup>4</sup> F. Grauda vēstule aģentūrai *Thor Eckert & Co., Inc.* Noraksts [angļu val.], 29.06.1940. LNA LVVA, 293-1-1922, 41. lpp.
- <sup>5</sup> ASV sūtņa Latvijā un Igaunijā Dž. Vailija ziņojums ASV Valsts departamentam par Padomju Savienības politiskajām interesēm un to izpausmēm Latvijā 1940. gada vasarā. National Archives and record Administration, RG 59, File M1177, Roll 19, 860, p. 851/2. Ziņas no šā avota publicētas: DAINA BLEIERE, ILGVARIS BUTULIS, INESIS FELDMANIS, AIVARS STRANGA, ANTONIJS ZUNDA. *Latvija Otrajā pasaules karā (1939–1945)*. Rīga 2007, 443. lpp.
- <sup>6</sup> F. Grauda vēstule kapteinim M. Pērkonam ar norādījumiem par tvaikoņa “Everasma” vadību. Noraksts, 21.10.1939. LNA LVVA, 293-1-1922, 44. lpp.
- <sup>7</sup> F. Grauda vēstule aģentūrai *Thor Eckert & Co., Inc.* Noraksts [angļu val.], 29.06.1940. LNA LVVA, ibidem, 41. lpp.
- <sup>8</sup> A. Bilmaņa vēstule kuģu īpašniecei E. Graudai. Noraksts, 16.02.1945. LNA LVVA, 293-1-1925, 5. lpp.
- <sup>9</sup> F. Grauda vēstule bankai *Irving Trust Company* Ņujorkā. Noraksts [angļu val.], 26.06.1940. LNA LVVA, 293-1-1922, 43. lpp.

- <sup>10</sup> Latvijas sūtniecības Vašingtonā petīcija ar argumentiem par labu Grauda mantojuma sadalīšanai [angļu val.], 19.05.1942. LNA LVVA, 293-1-1922, 34. lp.
- <sup>11</sup> A. Bilmaņa nota ASV Valsts sekretariātam. Noraksts [angļu val.], 11.12.1941. LNA LVVA, 293-1-1896, 3.–4. lp.
- <sup>12</sup> Laika nomas līgumi starp ASV Valsts Jūrniecības komisiju un aģentūru *Thor Eckert & Co., Inc.* par tvaikoņa “Everagra”, “Everalda”, “Everelza”, “Ķegums” un “Everasma” nodošanu laika nomā ASV valdībai. Kserokopijas [angļu val.], 04.12.1941. LNA LVVA, 293-1-1921, 24., 27.–30. lp.
- <sup>13</sup> Kara beigās šiem kuģiem pievienojās arī no vācu okupācijas varas pārņemtais F. Grauda tvaikonis “Evertons”.
- <sup>14</sup> 1943. gadā šis tvaikonis, būdams vācu dienestā un pārdēvēts par *Rotersand*, nogrima Hamburgas ostā, bet vēlāk, kara beigās, nonāca ASV militārās pārvaldes rīcībā, kas kuģa vraku izremontēja un atgriezta tam sākotnējo, vācu okupācijas varas nomainīto nosaukumu “Evertons”.
- <sup>15</sup> A. Bilmaņa vēstule E. Graudai. Noraksts, 16.02.1945. LNA LVVA, 293-1-1925, 5. lp.
- <sup>16</sup> ASV Kara kuģniecības pārvaldes (*War Shipping Administration*) paziņojumi par tvaikoņu “Everagra” un “Ķegums” nodošanu [angļu val.], 28.05.1943. LNA LVVA, 293-1-1922, 81.–82. lp.
- <sup>17</sup> Respektīvi – Sveštautiešu īpašumu aizgādniecības birojs.
- <sup>18</sup> Civillikums. Septītā nodaļa: Līdzmantinieku savstarpējās attiecības un mantojuma dalīšana. In: Valdības Vēstnesis, 23.02.1937.
- <sup>19</sup> Tobrīd viņu atrašanās vieta sūtniecībai nebija zināma, un faktiski tā līdz 1944. gadam vēl bija okupētā Latvija.
- <sup>20</sup> A. Bilmaņa argumentācijas uzmetums Grauda mantojuma dalīšanas lietā Ņujorkas tiesā (*Sorrogate's Court*) 1942. gada jūlijā [angļu val.], [1942]. LNA LVVA, 293-1-1922, 20.–21. lp.
- <sup>21</sup> Draudzības, tirdzniecības un konsulāro tiesību līgums starp Latviju un Amerikas Savienotajām Valstīm (*Treaty between the United States and Latvia, of Friendship, Commerce and Consular rights*). Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=42697> (skatīts 02.09.2017.).
- <sup>22</sup> Gunāra Grauda (1926) atmiņas, pierakstītas 12.10.1990. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa (turpmāk – RVKM LKVN), uzziņu sistēmas personas kartīte “Gunārs Grauds”, sastādīta 1990. gadā.
- <sup>23</sup> E. Graudas vēstule A. Bilmanim, 21.12.1944. LNA LVVA, 293-1-1925, 1.–2. lp.
- <sup>24</sup> E. Graudas vēstule A. Bilmanim, 16.02.1945. LNA LVVA, ibidem, 4. lp.
- <sup>25</sup> E. Graudas vēstule A. Bilmanim, 27.06.1945. LNA LVVA, ibidem, 10. lp.
- <sup>26</sup> E. Graudas vēstule A. Bilmanim, 15.10.1945. LNA LVVA, ibidem, 11. lp.
- <sup>27</sup> E. Graudas vēstule Latvijas sūtniecības Vašingtonā juriskonsultam Robertam Lo (*Robert Law*), 23.08.1945. LNA LVVA, ibidem, 13. lp.
- <sup>28</sup> G. Grauda atmiņas, pierakstītas 12.10.1990. RVKM LKVN uzziņu sistēmas personas kartīte “Gunārs Grauds”.
- <sup>29</sup> ARVĪDS KĀRKLIŅŠ. Latvijas Republikas tirdzniecības flote 1918–1948. Manuskripts [mašīnrakstā]. Rīgas RVKM LKVN zinātniskais arhīvs, Ja 2, 133. lp.
- <sup>30</sup> Ņujorkas tiesneša Džeimsa Delahantija (*James Delahanty*) lēmums par tvaikoņa “Ķegums” nodošanu Viļņa Grauda faktiskā rīcībā [angļu val.], 15.02.1946. LNA LVVA, 293-1-1922, 91. lp.
- <sup>31</sup> Tie ir Viļņa Grauda priekšvārdu iniciāļi: viņš nereti lietoja abus vecāko dotos vārdus – Fricis Vīlnis.
- <sup>32</sup> Domājams, ka Elza un Rozālija nebija līdzīpašnieces un savu daļu mantojuma vai nu izņēma naudā (kompensācijas par bojāgājušajiem kuģiem), vai norakstīja abiem brāļiem.
- <sup>33</sup> -LS. No 17 vēl palikuši 2. In: Tēvzeme, 14.05.1947.
- <sup>34</sup> V. Grauda paziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par uzņēmuma vietas maiņu [angļu val.], 01.02.1958. LNA LVVA, 293-1-1927, 19. lp.

- <sup>35</sup> Tā, piemēram, Otrā pasaules kara sākumā Latvijas sūtniecībai Vašingtonā radās tā arī nepierādītas aizdomas, ka kuģniecības aģentūra *Thor Eckert & Co., Inc.*, idejiski ietekmējot un pret Latvijas diplomātiem noskaņojot arī tobrīd vēl nepilngadīgo V. Graudu, savtīgos nolūkos uzsākusi pusslepenu sadarbību ar Padomju Savienības struktūrām, viešot iespējamu šo īpašumu nonākšanu padomju varas rokās. Kā rāda tālākie notikumi, tas tomēr nenotika.
- <sup>36</sup> Šajās valstīs kuģu īpašniekus vilināja galvenokārt zemākas ostas nodevu likmes.
- <sup>37</sup> Viens vienīgs kuģis ar Latvijas karogu. In: *Latvju Ziņas*, 17.06.1948.; J. VESTFĀLIS. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnierki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. In: *Latvija*, 12.03.1948.
- <sup>38</sup> V. Grauda vēstule A. Bilmanim, 12.06.1946. LNA LVVA, 293-1-1927, 5. lp.
- <sup>39</sup> Latvijas sūtniecības Vašingtonā atašeja A. Dinberga ziņojums A. Bilmanim par kuģa apkalpes apmeklējumu, 25.05.1946. LNA LVVA, 293-1-1928, 9. lp.; A. Dinberga ziņojums Bilmanim par kuģa apkalpes apmeklējumu, 29.11.1946. LNA LVVA, ibidem, 11. lp.; A. Dinberga ziņojums A. Bilmanim par jaunā kapteiņa J. Matisona apstiprināšanu, 18.12.1947. LNA LVVA, ibidem, 14. lp.
- <sup>40</sup> A. Dinberga ziņojums A. Bilmanim par kuģa apmeklējumu, 07.12.1943. LNA LVVA, ibidem, 1.–2. lp.
- <sup>41</sup> Kapteiņa A. Kiršfelda vēstule A. Bilmanim, 17.07.1946. LNA LVVA, 293-1-1924, 15. lp.; A. Kiršfelda vēstule A. Bilmanim, 31.07.1946. LNA LVVA, 293-1-1927, 17. lp.
- <sup>42</sup> Precīzu ziņu par citu pēckara gados ekspluatēto Graudu ģimenes kuģu apkalpi sastāvu autora rīcībā nav.
- <sup>43</sup> Kuģu apkalpē pēc kara nozīmīga vieta somiem bija arī uz igauņu kuģiem.
- <sup>44</sup> Tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, 27.11.1946. LNA LVVA, 293-1-1927, 12. lp.
- <sup>45</sup> Tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, 14.03.1944. LNA LVVA, 293-1-1924, 6. lp.
- <sup>46</sup> Tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, 21.05.1948. LNA LVVA, ibidem, 17. lp.
- <sup>47</sup> Bordo tuvumā nogrimis “Ķegums”. In: *Latviešu Ziņas*, 05.01.1949.
- <sup>48</sup> “Evertons” pēc atgūšanas, šķiet, vispirms tika nodots F. Grauda atraitnei Elzai (sk. jurista Kārļa Kļaviņa vēstuli Latvijas sūtniecībai Vašingtonā latviešu kuģīpašumu jautājumos, 06.06.1948. LNA LVVA, 293-1-1933, 5. lp.).
- <sup>49</sup> G. Grauda atmiņas, pierakstītas 12.10.1990. RVKM LKVN, personas kartīte “Gunārs Grauds”.
- <sup>50</sup> Kapteiņa K. Vētras vēstule A. Bilmanim, 12.09.1947. LNA LVVA, 293-1-1943, 21. lp.
- <sup>51</sup> Kapteiņa P. Liča vēstule A. Bilmanim, 29.12.1947. LNA LVVA, ibidem, 23. lp.
- <sup>52</sup> Kapteiņa K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 23.02.1955. LNA LVVA, ibidem, 123. lp.
- <sup>53</sup> “Everagra” pārdota Honkongai 1950. gadā, “Ķegums” gāja bojā 1948. gada decembrī, un “Evertons” tika pārdots Lielbritānijai 1954. gadā.
- <sup>54</sup> Pēdējo no Friča Grauda kuģiem – tvaikoni “Evertons” – S. Bols vadīja līdz 1949. gadam.
- <sup>55</sup> Kapteiņa K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 23.02.1955. LNA LVVA, 293-1-1943, 123. lp.
- <sup>56</sup> V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. In: *Latvija*, 17.12.1949.
- <sup>57</sup> “Mani tas nesatrauc” / “Man tas nerūp” – angļu val.
- <sup>58</sup> “TRIMDA”. Ari amerikāņu armijā ir latvieši. In: *Latvju Doms*, 22.11.1945.
- <sup>59</sup> Igauņu jūrnieru arodbiedrība brīvajā pasaulē. In: *Latvija Amerikā*, 20.04.1955.
- <sup>60</sup> Daudzas detaļas šajā ironiski skumajā pasāžā nesaskan ar arhīva dokumentu liecībām, tai skaitā jau iepriekš pieminētām – jādama, piemēram, ka diezin vai Elza Grauda ar pilnu klēpi naudas un vērtslieku būtu sūtīnī A. Bilmanim sūdzējusies par absolūtu trūkumu (protams, viņas vārdu patiesumu šajā vēstulē pārbaudīt būtu pagrūti un naudai, kā zināms, ir tendence agrāk vai vēlāk

tomēr izsikt). Tāpat var tikai apbrīnot padomju publicistu J. Lapsu par tik privātu un neglaimojošu detaļu izdibināšanas māku, kādas pieminētas rakstā, – turklāt dažas ar precīziem datumiem.

<sup>61</sup> Sk.: JĀNIS LAPSA. Banānu grāmata: reportāža ar atkāpēm. In: Karogs 1980, Nr. 9, 21.–22. lpp.

<sup>62</sup> Tuvāk par šo aspektu sk., piem.: EDGARS ANDERSONS. Baltijas valstu liktenis vēstures svaru kausos. In: Laiks, 01.06.1983., 3. lpp.; JŪLIJS FELDMANS. Latvijai veltīts mūžs [par A. Bilmaņa dzīvi un darbību]. In: Laiks, 30.01.1952., 5. lpp.

## SUMMARY

The current article, dedicated to the activities of the Gauds family shipping company in the United States, superficially highlights one episode in historical processes that we can call the Latvian economic activity – business – in exile, an episode that only touches upon other, much wider and profound research areas. It demonstrates how a specific set of circumstances permitted in exile environment to preserve the relatively significant part of the property of the Republic of Latvia citizens in the interwar period and also allowed the Latvians in exile to continue operations in the shipping industry as a specific sector of the economy.

The described “F. V. Gauds Shipping Company”, which actually existed from 1943 until the middle of the 1960s, was the largest and longest-standing shipping company in Latvian exile, but was not too big – both owners Vilnis Gauds and his brother Gunars Gauds during the Second World War and after the war operated only five steamers – “Everagra”, “Ķegums” (even in exile this steamer was registered in the structures of the Republic of Latvia), “Evertons”, “Chris” and “Dana”. Several family-owned ships were operated by the United States government during the war and after that Gauds family received compensation from the US government for stranded ships.

The possibility to reinstate the Gauds family shipping company and maintain the continuity of the legal status of a large property was determined by three factors: firstly, the timely location, moving and preservation of family properties, including ships, in the United States; secondly, the early arrival of Vilnis Gauds, the main heir of shipowner Fricis Gauds, to the United States and the emigration of other family members; thirdly, the US policy in question, acknowledging both the *de iure* recognition of the Republic of Latvia and the ownership of its citizens. The third factor was undoubtedly encouraged and intensified by the resolute and forward-thinking Latvian envoy (minister) in Washington Alfred Bilmanis: within his authority, he tried to save (generally successfully) the property of Latvian citizens in the West from falling into the hands of the Soviet Union, constantly and unremittingly reminding of the rights and interests of the Republic of Latvia and its citizens to the US government. At the same time, as can be seen, V. Gauds to a great extent became distanced from his country, the Republic of Latvia and his compatriots, other Latvians in the exile, as he became fully integrated (economically and ideologically) into the life of receiving country. His relations with other Latvians were extremely complicated. A vivid example of this tendency was a case where V. Gauds acted contrary to promises and, one might say, “gentlemen’s agreement” with the administration of D. P. Navigation and Sea-Engineering School at Flensburg on the provision of jobs to one of the company’s vessels – “Evertons” – in 1949. Not always V. Gauds agreed with Latvian diplomatic structures and was more willing to cooperate with the authorities and various agencies of the receiving country.