

Latviešu profesionālās apvienības trimdā: jūrniecības nozares piemērs

Latvian Professional Associations in Exile: The Example of Maritime Industry

Dāvis Beitlers, *Mg. hist.*

Latvijas Universitātes doktorants

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja vēsturnieks

Palasta iela 4, Rīga, LV-1050

E-pasts: davis.beitlers@tvnet.lv

Rakstā sniegts neliels ieskats latviešu trimdas saimniecisko darbinieku kooperatīvajā sistēmā, tuvāk apskatot latviešu jūrniecības darbinieku (jūrnieku, kuģīpašnieku) kooperēšanās un biedrošanās centienus, kas, lai gan vainagojās minimāliem panākumiem, tomēr liecina par dažām parādībām latviešu trimdas dzīvē, kuras saistās tiklab ar Rietumvalstu saimnieciskajām tendencēm, kā latviešu mentalitātes īpatnībām.

Atslēgvārdi: latviešu trimda, kuģniecība, profesionālās organizācijas, Latvijas Republikas diplomātiskās pārstāvniecības Rietumos.

The article provides a brief insight into the cooperative system of the Latvian exiles' economic workers, with a closer look at the efforts of Latvian maritime workers (sailors, shipowners) to cooperate and form associations, which, although scarcely successful, nevertheless shows some phenomena in the Latvian exile life, which are related to the economic trends of Western countries, as well as the specific characteristics of Latvian mentality.

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

Latviešu biedrošanās tieksme, kas uzdīga 19. gadsimtā un skaitliski kulminējās starpkaru posmā, lielā mērā saglabājās arī trimdā pēc Otrā pasaules kara. Jau sākot ar trimdas ritausmas gadiem, "brīvajā pasaulē" nonākušie latvieši sāka veidot gan reģionālās, gan nozaru – politiskās, kultūras un saimnieciskās – struktūras, proti, nevalstiskās organizācijas ārpus mītnes valstu un Latvijas diplomātisko pārstāvniecību jurisdikcijas. Par daudzām reģionālajām, sabiedriski politiskajām un kultūras biedrībām un apvienībām Latvijas historiogrāfijā, ieskaitot atmiņu-memuāru literatūru un informatīvus izdevumus,

rakstīts samērā daudz, taču aplam maz vēstīts par Latvijas izcelsmes profesionāļu un saimniecisko darbinieku trimdā veidotajām kooperācijām un mēģinājumiem tās uzsākt. Vēl jānoskaidro, cik plaša bija šī kooperācija un kāda bija kopdarbības nozīme trimdnieku profesionālajā dzīvē.

Domājams, vismaz trimdas sākumgados kooperatīvā aizmugure ne vienam vien svešuma latvietim varēja būt izšķirīga, meklējot nozarei atbilstošu darbu: ne vienmēr latviešiem, kas vēlējās darboties noteiktā nozarē, bija iespējams raiti iekļauties mītnes zemes profesionālajā sabiedrībā – nācās paciest gan to, ka bēgļu aprūpes struktūras, kam pienācās sekmēt baltiešu emigrantu nodarbinātību Rietumvalstu uzņēmumos, nebija uzdevumu augstumos, gan vietējo arodorganizāciju pretestību darbvietu deficīta gadījumā.¹ Dažas no pirmajām trimdā organizētajām arodstruktūrām, kas darbojās pārvietoto personu² nometnēs Vācijā un tika uzskatītas par starpkaru un karalaika³ Latvijas arodstruktūru tiešu turpinājumu, ne tikai tiecās risināt trimdnieku nodarbinātības un, varētu teikt, arī kvalifikācijas celšanas pamatproblēmas attiecīgajās mītnes zemēs (Vācijā un Austrijā); vērojami arī centieni sakārtot bēgļu nometņu gados vērojamo amatlietu jucekli pašu tautiešu kopienā, novelkot iekšējās robežas. 1945. gada nogalē izveidotā Latviešu preses biedrība retoriskā līmenī pūlējās reglamentēt, piemēram, to, cik latviešu preses izdevumu pieļaujams izdot uz noteiktu skaitu bēgļu nometņu un cik lielā mērā šie izdevumi drīkst būt ideoloģiski atkarīgi no dažādām Rietumvalstu struktūru interesēm.⁴ Šajā aspektā zināmā mērā vērojamas prioritāšu atšķirības, salīdzinot līdzīgas latviešu trimdas arodstruktūras Vācijā un Zviedrijā: Vācijā, kur pēckara gados valdīja sabiedrotie un darbojās vairākas bēgļu aprūpes struktūras, darbs vai iztika daudziem trimdniekiem vismaz uz laiku jau bija nodrošināta un latvieši varēja sākt

apspriest konceptuālas kopienas un identitātes problēmas pragmatisko pamatvajadzību risināšanas vietā, taču Zviedrijā tas bija vēl priekšā. Protams, “siltumnīcas laikam” DP nometnēs beidzoties un sākoties izklišanai pa visu “brīvo pasauli”, darba un iztikas meklējumi apsēda arī bijušo Vācijas nometnieku prātus un tikai pieauga vajadzība pēc šādām arodstruktūrām arī ārpus Zviedrijas. Trimdas vēlākajās desmitgadēs, spītējot izklienībai, latvisko arodstruktūru loma, šķiet, mazliet mainījās: tagad tās nodereja pirmām kārtām par zināmu domu apmaiņas forumu zem vienas profesionālās kores apvienotām latviešu trimdnieku kopām, sapulcēs un kongresos nereti apspriežot arī atjaunojamās Latvijas tautsaimniecības nozares atjaunotni un tās priekšdarbus trimdā.

Latviešu trimdas profesionālās kooperācijas svarīgāko struktūru sarakstos rindojas tiklab kultūras druvas kopēju, kā arī ārstu,⁵ mežkopju,⁶ juristu,⁷ inženieru,⁸ dzelzceļa ierēdņu⁹ un citas biedrības, kopas un apvienības, kā arī vairākas plašas dažādu nozaru latviešu saimniecisko darbinieku apvienības Vācijā (bēgļu nometņu laikā), ASV un Kanādā; to veidotāji jau pašos pirmajos trimdas gados apzinājās, ka “*turpmākās gaitas* [svešumā no latviešu uzņēmējiem – D. B.] *prasis lielāku saimniecisku patstāvību un kooperatīvas sadarbības ceļš garantēs vislabākās sekmes*”, un tālab “*ar kāpinātu spar* [...] *latviešu saimei jāpopularizē kooperācijas izpratne un jāpanāk ciešāka dažādo kooperatīvo pasākumu sadarbība*”.^{10, 11} Diemžēl šajā rosmīgajā trimdas vēstures lappusē tikai epizodiski pavid kādas Latvijai vēsturiski un arī latviešu trimdas kopienā gana būtiskas tautsaimniecības nozares – jūrniecības – darbinieku biedrošanās centieni, kas ne reizi garajos svešuma gados nav vainagojušies redzamiem panākumiem un noturīgiem rezultātiem. Nelīdzēja arī tas, ka jau kopš pirmajiem baltiešu trimdas gadiem latviešu sabiedrībai teju acu

priekšā bija veiksmīgs piemērs, kā šīs lietas kārtojamas, – tā bija kaimiņtautas igauņu jūrnieku kooperācija, kas vienoja igauņu cilmes jūrnieceības darbiniekus gandrīz vai visā Rietumu pasaulē.

Jau tūlīt pēc kara, 1945. gadā, Stokholmā darbu uzsāka Igaunņu jūrnieku biedrība ar 550 biedriem,¹² savukārt 1955. gada sākumā nodibināta vēl plašāka struktūra – Igaunņu jūrnieku arodbiedrība,¹³ kas tiecās apvienot igauņu jūrniekus praktiski visās “brīvās pasaules” valstīs un 1956. gadā uzņemta Starptautiskajā Transporta federācijā, kļūstot par pirmo un vismaz vairākus gadus arī vienīgo baltiešu trimdas arodorganizāciju, kura uzņemta starptautiskās profesionālajās struktūrās.¹⁴ Igaunņu jūrnieceības arodstruktūrām bija būtiska nozīme igauņu cilmes jūrnieku nodarbinātības veicināšanā trimdā: pirmkārt, tās palīdzēja igauņu jūrniekiem iekārtoties darbā Rietumvalstu kuģniecības struktūrās (par to igauņu jūrnieki lielā mērā bija parūpējušies jau starpkaru laikā, sekmīgi meklējot kontaktus Zviedru jūrnieku apvienībā un tādā kārtā saviem tautas un amata brāļiem nodrošinot gan panākumus darba meklējumos, gan uzticamību un atpazīstamību arī trimdas posmā Rietumos); otrkārt, panāca, ka daudzi igauņu izcelsmes kuģīpašnieki Rietumos – un tādu igauņiem trimdā bija krietni vairāk nekā latviešiem – uzņemas rūpes par tautiešu nodarbināšanu, priekšroku darba meklētāju pulkā dodot nevis sveštautietim vai jebkuram gribētājam neatkarīgi no nacionālās piederības, bet gan tieši igauņu jūrniekam. Ne reizi vien Igaunņu jūrnieku arodbiedrības darbība nāca par labu arī šai ziņā mazāk izdarīgajiem un uzņēmīgajiem dienviņu kaimiņiem.¹⁵ Tomēr ne jau vienmēr kaimiņam klāt izstāvēsi, un dažs labs patiesi neveiksmīgs piemērs liecina, cik svētīga būtu pašu latviešu jūrnieceības darbinieku apvienošanās trimdā (pat ja latvieši nevarēja lepoties ar tik lielu rēderu skaitu trimdā kā igauņi). Viens

no zināmākajiem gadījumiem, kura sekas, iespējams, jau saknē būtu spējusi novērst veikla un tālredzīga latviešu jūrnieku arodbiedrības rīcība (ja vien šāda arodbiedrība pastāvētu) pēc konkrētiem igauņu piemēriem, ir latviešu cilmes kuģīpašnieka Viļņa Grauda (dz. 1923) negodīgā rīcība pret latviešu jūrniekiem Vācijas bēgļu nometnēs – viņiem pēdējā brīdī tika atteiktas darbvietas uz Graudu rēderejas kuģa, lai gan tās šīs latviešu cilmes amerikāņu kuģīpašnieks saviem tautiešiem bija apsoliļis nodrošināt.¹⁶

Zīmīgi, ka jūrnieka arods trimdas apstākļos bija viens no pašiem nepastāvīgākajiem un neparedzamākajiem visu saimniecisko nodarbošanos spektrā; šāds jūrnieks, kādu latviešu vidū pēckara Rietumvalstīs bija ap tūkstoti, varēja kļūt sociāli tik neaizsargāts, ka stingra un uzticama sociāli juridiskā aizmugure noteiktas kooperatīvas arodstruktūras izskatā būtu bijusi ne tikai vēlama, bet drīzāk (vismaz trimdas sākumposmā) – vitāli nepieciešama. Turpmāk minētas tikai dažas problēmas, kuras kā Damokla zobens svešumā karājās pār daudzu latviešu jūrnieku galvām: nodarbinātība svešu valstu dienestā, pastāvot riskam reisu laikā piestāt Padomju Savienībai draudzīgās valstīs vai pat tieši “plašajā Dzimtenē”,¹⁷ neparedzamas izmaiņas kuģa un tā apkalpes juridiskajā piederībā, ārzemju valodu neprasmē, problēmas saņemt mītnes zemes pilsonību un uzturēšanās atļaujas, kas bieži traucēja gan iegūt darbu uz kuģiem, gan izkāpt krastā valstīs, kuru ostās kuģis piestāja (nereti jūrnieki bez vajadzīgajiem dokumentiem nonāca krastu dienestu islaicīgā apcietinājumā, kamēr pārējie varēja brīvi baudīt atpūtas mirkļus krastā), pat politiski ideoloģiski aizspriedumi pret latviešu kuģiniekiem kā komunistu aģentiem¹⁸ u. tml.¹⁹ Daudziem latviešu jūrniekiem trimdiniekiem atšķirībā no vairuma sauszemē nodarbināto latviešu klaidnieku ilgstoši trūka pastāvīgas dzīvesvietas, un

daļai no viņiem tādas nebija vēl 50. gadu vidū, jādodomā, arī vēlāk ne. Klaidā nonācis jūrnieks, gadiem šūpodamies jūrā un tikai īslaicīgi izkāpdams krastā, varēja arī nebūt pastāvīgi noenkurojies – iekojis mājvietu, nodibinājis ģimeni. To nereti kavēja ne vien jūrnieka aroda specifika, bet tieši minētās problēmas iegūt uzturēšanās atļauju un pilsonību, jo, saprotams, ne katrā zemē bija iespējams apmesties bez šiem papīriem, vai arī iegūt vajadzīgos dokumentus bija ārkārtīgi sarežģīti – īpaši bez pastāvīgas dzīvesvietas uz sauszemes. Nav grūti iedomāties, cik nepatīkama un pat bīstama pastāvīgas dzīvesvietas trūkuma dēļ šādam latviešu jūrniekam varēja izrādīties darba attiecību pēkšņa izbeigšana ar kāda ārzemju kuģa saimnieku vai atbrīvošana no darba kaut uz nenoteiktu laiku (ja ne pavisam) un “aizsūtīšana mājās”. Tāpat jūrnieka ilgstošā atrašanās jūrā svešautiešu vidū kuģu apkalpēs un epizodiskā uzturēšanās krastā nozīmēja arī pastāvīgu prombūtni no sava tautiešu loka. No šī apburtā apla varēja izrauties, vienīgi izpelnoties mītnes valsts pavalstniecību, kuras iegūšana pavēra ceļu uz Rietumos atzītas jūrniecības izglītību un stabilākiem darba apstākļiem ar pilsonvalsts politiski saimniecisko aizmuguri.²⁰

Cits problēmu loks samezgloja latviešu rēderu dzīvi un darbību svešumā. Protams, vairumā gadījumu šie uzņēmēji vai agrāko uzņēmēju – starpkaru Latvijas kuģīpašnieku – mantinieki nebūt nebija tik sociāli neaizsargāti kā ierindas jūrasbraucēji, tomēr arī viņus trimdas ceļos piemeklēja ne viens vien smags problēmjautājums. Vajadzēja prast aizstāvēt savas intereses lielvalstu saimnieciskajā arēnā, veikli iekļauties mītnes valsts saimnieciskajās struktūrās un Rietumu pasaules tautsaimniecībā kopumā, izprast tās principus. Šķiet, tas izdevās tikai vienam no latviešu kuģīpašniekiem – jau pieminētajam V. Graudam, starpkaru laika Latvijas kuģniecības magnāta Friča Grauda (1888–1942) dēlam, kura

uzņēmums trimdā darbojās vairāk nekā 20 gadu.²¹ Daudz sliktāk klājās, piemēram, starpkaru Latvijas gados tik veiksmīgajam kuģīpašniekiem Jānim Zalcmanim (1887–1971) ASV, kura rēdereja, Beļģijā reģistrētā Latvijas kuģniecības sabiedrība (*Latvian Shipping Company*), pēc dažu gadu darbības 50. gadu otrajā pusē bankrotēja²² (izskatās, ka tuvu tam bija arī Artura Zēberga (1888–1964) rēdereja Anglijā,²³ tā darbojās teju vienā laikā ar J. Zalcmaņa uzņēmumu – abas izveidotas 1955. gadā, abas darbojās dažus gadus līdz 50. gadu beigām – 60. gadu sākumam). Pavisam konkrētu traucēkļu sarakstā priekšplānā izvirzās latviešu kuģīpašnieku reizumis visai smagā cīņā par savu kuģniecības īpašumu atgūšanu pēc tam, kad tos Otrā pasaules kara gados bija ekspluatējuši Rietumu lielvalstu kara resori.²⁴ Kompensāciju izmaksa par karalaikā bojāgājušajiem Latvijas pavalstnieku kuģiem saistījās ar virkni strīdīgu tiesisko problēmu (piemēram, par pretinieka vainu kuģu nogremdēšanā iepretim ekspluatētāju bezatbildībai, kuģus sūtot tieši ūdens mīnu laukos), jo, lieki piebilst, – maksāt nevēlējās neviens. Lai panāktu savu, kā ASV, tā Lielbritānijas dienestā nogremdēto kuģu īpašniekiem nācās mēroties juridiskajā veiklībā ar lielvalstu varas iestāžu pārstāvjiem. Bija jāalgo dārgi advokāti un izmanīgi juridiskie konsultanti, jāveic gūzma dažādu procedūru valsts struktūrās – kooperējoties tas droši vien būtu vieglāk paveicams uzdevums.

Kā redzams, latviešu jūrniecības darbinieku – kā jūrasbraucēju, tā kuģu turētāju – saimnieciskai kooperācijai iemeslu patiesi netrūka – nedz trimdas sākumgados, nedz arī vēlākās desmitgadēs. To trūkumu nespēja kompensēt arī starptautiskās organizācijas un struktūras, kas nodarbojās ar attiecīgajiem jautājumiem. Te var minēt kaut vai ANO struktūras, kuru spēkos bija palīdzēt latviešu jūrniekam tikai atsevišķās situācijās – piemēram, smagu veselības

problēmu gadījumā, kas padarītu neiespējamu kuģošanu; citās neveiksmēs jūrnieks varēja cerēt vienīgi uz attiecīgo valstu amatpersonām un Latvijas Republikas pārstāvniecību atbalstu, kas arī ne vienmēr nesa cerēto.²⁵ Par veiksmīgu nevarētu uzskatīt arī Starptautiskās Bēgļu aprūpes organizācijas (IRO – *International Refugee Organisation*)²⁶ iesaistišanos latviešu jūrlietās, un tā nebija pārāk aktīva arī latviešu bēgļu aprūpē kopumā, iesaistoties šai darbā vien 1948. gadā;²⁷ šīs struktūras sniegto atbalstu visai zemu vērtēja arī pašas latviešu bēgļu jūrnieku aprindās, un jau bēgļu noņemtu laika nogalē izskanēja pārmetumi, ka “*par DP jūrniekiem IRO līdz šim maz interesējusies*”.²⁸ Pavisam konkrēts šādas nespēcības piemērs ir IRO rīcībā nodotā kuģa *Skaugum* gadījums, kad šī organizācija nejaudāja aizstāvēt bēgļu intereses, pieļaujot, ka Norvēģijas jūrnieku arodbiedrības spiediena dēļ latvieši zaudē apsoltās darbvietas uz minētā norvēģu tvaikoņa.²⁹ Tāpat latviešu jūrniekiem, iespējams, informācijas trūkuma dēļ,³⁰ vismaz līdz 50. gadu beigām un 60. gadu sākumam nebija izveidojusies gana cieša sadarbība ar vietējām latviešu kopienām un to organizatoriskajām struktūrām – biedrībām³¹ un reliģiskajām draudzēm.³² Kā zināms, tieši vietējās latviešu draudzes un reliģiskās kopienas bija tās struktūras, kas nereti uzturēja ar tautiešu jūrniekiem ciešus sakarus, morāli vai pat materiāli atvieglojot jūrnieku uzturēšanos vienā vai citā tālā zemē un ostā.³³ Pēc Otrā pasaules kara, kad latviešu jūrnieku skaits “brīvajā pasaulē” bija krietni pieaudzis, šī tendence vairs nebija tik izteikta, tomēr pavisam nenoplaka.

Par spīti spilgtajai igauņu priekšzīmei un daudzajiem apstākļiem, kas tieši vai netieši³⁴ rosināja un veicināja kooperatīvo struktūru izveidi, kā jau minēts, latviešu trimdas jūrniecības darbinieku biedrošanās tieksme bija visumā remdēna un zināma dedzība uzvirvoja tikai atsevišķu individu

nodomos, kas gan tika manifestēti, bet plašu jūrnieku sabiedrības atsaucību neguva. Šie mēģinājumi un epizodiskās ieceres, kādas tātad tomēr varam ieraudzīt, saistās gan ar trimdas sākumgadiem, gan vēlāku laikposmu. Atšķirība starp abiem laikposmiem iezīmējas neatkarīgas Latvijas atjaunotnes idejas intensitātē un no tās izrietošajā pārliecībā par trimdas stāvokļa ilgumu jeb ilgstamību – īslaicīgumu vai, gluži pretēji, ilglaicīgumu. Vismaz līdz 40. gadu beigām daudzi baltiešu trimdinieki šo svešuma lāstu uzskatīja par pagaidu stāvokli, bet no 50. gadu sākuma, kā zināms, šādas cerības pamazām izplēnēja, un, daudziem trimdiniekiem izceļojot uz mītnes zemēm gandrīz visos pasaules kontinentos, doma reiz atgriezties brīvajā Latvijā pamazām pārdzima utopijā. Citiem vārdiem, pirmajā periodā šādi organizāciju dibināšanas pasākumi bija vairāk aktuālas, akūtas dabas, vērsti uz noteiktā brīža situāciju, norisēm neilgā laika sprīdī, savukārt 60. gadu mēģinājumus jau varam uzskatīt par centieniem izveidot pastāvīgas struktūras ar ilgtermiņa ideju. Vienlaikus šādi centieni apliecina, ka, esot trimdā pat vairākas desmitgades, latvieši un latviešu izcelsmes jūrnieki, kas jau sen lielākoties kuģoja zem svešu valstu karogiem sveštautiešu apkalpju sastāvā, joprojām jutās gana nedroši un sveši ne vien Rietumu tautsaimniecībā, bet arī rietumnieku vidē kopumā (tiesa, gadiem ejot, tas manījās, pateicoties visupirms latviešu asimilācijai mītnes zemju tautās un nācijās).

Jau pašos pirmajos trimdas gados Eiropā novērojami atsevišķi mēģinājumi “brīvajā pasaulē” palikušajiem latviešu jūrniekiem radīt zināmu ekonomiski institucionālu aizmuguri, proti – radīt jūrnieku pārstāvības organizācijas, tā veicinot pirmkārt latviešu darba meklējumus nozarē. 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 īpaša Jūrniecības sekcija (tajā ietilpa arī zvejnieki) ievērojamā tālbraucēja kapteiņa un daudzu latviešu bēgļu laivu vadītāja Voldemāra Jurjaka (1914–1988) vadībā.³⁵ Šāds apvienības organizatoru solis – īpašas Jūrniecības sekcijas izveide –, domājams, demonstrē, pirmkārt, to, ka vismaz Zviedrijā un vismaz šīs organizācijas dibinātāju – redzamu sava laika sabiedrisko darbinieku – ieskatos jūrniecība bija nozīmīga latviskās tautsaimniecības nozare (kaut vai trimdā palikušo darbinieku profesionālā spektra ziņā), kā arī, otrkārt, to, ka problēmas, kas vajāja baltiešu jūrniekus un kas, protams, arī veicināja nepieciešamību pēc šādas pārstāvības, dūrās acīs ne tikai pašiem jūrniekiem. Acīmredzamo uzskatu par jūrniecības nozares nozīmību organizācijas iekšējās politikas kontekstā tikai stiprināja fakts, ka pirmajā apvienības darbības gadā to vadīja jau minētais ievērojamais sabiedriskais darbinieks J. Zalcmanis – kvēls jūrniecības lietu entuziasts, viens no starpkaru Latvijas laika ievērojamākajiem kuģīpašniekiem un augsts valsts ierēdnis ar jūrniecību saistītās struktūrās.³⁶ Latviešu apvienības statūti paredzēja juridiski pārstāvēt latviešu profesionālās kopas, sniegt palīdzību darba meklējumos svešajā mītnes zemē (tam tika izveidots īpašs Darba apgādes un informācijas birojs), rūpēties par nozares darbinieku izglītības kāpināšanu.³⁷ Katrs latviešu jūrnieks, kas vēlējās palīdzību darba meklējumos, tika aicināts iesūtīt biedrībai anketu, norādot pašreizējo dzīvesvietu un aprakstot līdzšinējās gaitas jūrniecībā (nozares izglītība, līdz šim kuģu apkalpēs veiktie pienākumi un ieņemtie amati, kuģošanas stāžs).³⁸

Tomēr jau pašā sākumā organizācijas darbībā bija vērojami uzkrītoši trūkumi – galvenokārt darbu organizēšanā. 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 nezina. Laivas krieviņi aizveduši.³⁹ Darbs zvejniekiem un jūrniekiem nav sagādāts.”⁴⁰

Jau nākamajā mēnesī, 1945. gada septembrī, latviešu laikraksti slavēja sekcijas panākumus, nodrošinot un nostiprinot Latvijas zvejnieku tiesības zvejojot Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos;⁴¹ sasniegumu temps – galvu reibinošs. (Trūkst ziņu par organizācijas panākumiem tālbraucēju jūrnieku lietās.)

Latviešu apvienības Zviedrijā un līdz ar to arī tās Jūrniecības sekcijas darbība apsīka 50. gados – salīdzinot ar līdzīgām organizācijām citās mītnes zemēs, tas nešķiet ilgs mūžs.

Gandrīz vienlaik ar tikko apskatīto struktūru Zviedrijā līdzīga latviešu jūrnieku pārstāvība tika organizēta arī DP nometnēs Vācijā. 1945. gada rudenī tā dēvētajā Latviešu aprūpības centrālbirojā Libekā tika sasaukta “*latviešu jūrnieku organizācijas sapulce*” ar tālbraucēju kapteini Dagobertu Freidenfeldu un kuģu radiotelegrāfistu J. Gaņģi kā “*jūrnieku lietu kārtošanos*” pilnvarotajiem priekšgalā. Visi latviešu jūrnieki Vācijā tika aicināti iesūtīt sapulces organizatoriem ziņas par savu līdzšinējo un pašreizējo darbību nozarē (papildus citiem biogrāfiskajiem datiem, tostarp ziņām par izglītību, kuru nepieciešamība tika īpaši akcentēta).⁴² Diemžēl trūkst ziņu par šīs akcijas tālāko norisi, panākumiem un nozīmi, bet skaidrs, ka tās loma bija nospēlēta līdz 1949.–1950. gadam – DP nometnēs izmitināto latviešu tālākizceļošanas brīdim.

Šo jūrnieku pārstāvības organizāciju galvenais darbības mērķis tātad bija nodrošināt latviešu jūrniekiem pastāvīgu, mūsdienu terminoloģijā runājot, arī gana

konkurētspējīgu darbu savā nozarē. Līdzīgā virzienā darbojās Baltiešu jūrskola Flensburgā, Vācijā, kuras vadība, īpaši tālbraucējs kapteinis Pauls Neimanis (1884–1966), ne vien rūpējās par Baltijas tautu jaunekļu izglītošanu jūrlietās, bet arī lūkoja nodrošināt absolventiem darbu apgūtajā nozarē.

Nākamā skaidri dokumentētā epizode, kas vēsti par biedrošanās un kooperācijas centieniem latviešu trimdas jūrnieku saimē, seko vien 1960. gadā: tā ir divu latviešu jūrnieku nesekmīgā ierosme kopā ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā izveidot vispasaules latviešu jūrnieku pārstāvību.

Pirmais konkrētais impulss šai ierosmei bija latviešu jūrnieka Raimonda Mūrnieka⁴³ nedienas ar vīzas saņemšanu, lai izkāptu krastā ASV, jo, kaut arī lieta atrisinājās veiksmīgi, tā jūrasbraucēju vidē aktualizēja, domājams, laiku pa laikam paklusām apspriesto vajadzību veidot latviešu jūrnieku pārstāvību. Tālāko iniciatīvu uzņēmās pats R. Mūrnieks un viņa komandas biedrs – zviedru motorkuģa *Sunrise* stūrmanis Erhards Zariņš, kurš bija iepazinies ar R. Mūrnieka vēstulēm Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1960. gada 1. septembrī R. Mūrnieks ierosināja sūtniecībai izveidot latviešu jūrnieku pārstāvju tīklu – amatpersonu grupu – vai vismaz izveidot posteni 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”.⁴⁴ Savu nodomu konkretizējot, R. Mūrnieks tālāk raksta, ka jūrniekiem īpaši nepieciešams būtu starpnieks ar dažādu valstu vietējiem dienestiem un organizācijām – 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 ostas pilsētā atsevišķi, jo pastāvot risks, ka to latviešu jūrnieks izmantotu negodprātīgi, nododoties personīgām baudām un vājībām: “[...] tad gadītos diezgan bieži arī tādi jūrnieki, 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 jūrniecības saimi par nozīmīgākajām perioda aktualitātēm.⁴⁵

Ierosmes autora minētie pārstāvniecības iemesli ir jau minētās problēmas ar arodbiedrībām, imigrācijas dienestiem, jūrnieku neuzticība un pašu institūciju iedragātā palāvība Latvijas pārstāvniecībām (gan objektīvu, gan subjektīvu apsvērumu dēļ), kā arī skepse par to, vai citu valstu un starptautiskās struktūras bez latviešu interešu cienījama un oficiāla pārstāvja iedziļināsies un efektīvi palīdzēs jūrniekam no mazas, nezināmas un pasaulē izsvaidītas nācijas. Vienlaikus R. Mūrnieks norāda, ka sūtniecību Vašingtonā vērtē gana augstu un ka viņš nevarētu iedomāties labāku institūciju, kuras paspārnē varētu darboties iecerētais pārstāvis vai plašāka pārstāvniecība. Jūrnieks 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 jūrniekiem.”⁴⁶

Vēl konkrētākus priekšlikumus vispasaules latviešu jūrnieku “autorizēta pārstāvja jeb padomdevēja” iecelšanai sniedza R. Mūrnieka ciņubiedrs E. Zariņš vēstulē sūtniecībai 1960. gada 8. septembrī. Daļēji iebilstot savam ciņubiedram, viņš norādīja, ka noteikti izveidojams pārstāvju tīkls un ka pārstāvis nepieciešams katrā lielākā ostas

pilsētā pasaulē. Paredzēdams sūtniecības atrunāšanos ar resursu trūkumu, E. Zariņš piemetināja, ka citu pārstāvības struktūru (arodbiedrību) trūkuma apstākļos pašāvība uz sūtniecības iesaisti esot latviešu jūrnieru pēdējā cerība ilgās pēc pārstāvības un ka diezin vai sūtniecības izveidota pārstāvju tīkla darbinieki būtu sevišķi noslogoti un tādēļ īpaši atalgojami – varbūt vienam otram tādām pārstāvīm nāktos uzrakstīt pa kādai vēstulei gadā. “*Tas pārstāvja amats būtu vairāk kā goda amats, kas tomēr dažreiz priekš viena otra no mūsu jūrnieriem būtu kā glābšanas riņķis sliktos apstākļos.*” Pēc E. Zariņa domām, centrālā pārstāvja funkcijas būtu jāpilda kādai amatpersonai, kas cieši saistīta vai nu ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā, vai sūtniecību Londonā kā divām galvenajām un uzticamākajām Latvijas diplomātiskajām pārstāvniecībām.⁴⁷

Lai arī sūtniecība Vašingtonā principā atbalstīja R. Mūrnieka un E. Zariņa ierosmi, tomēr nekāda praktiska rīcība nesejoja, jo, kā savā atbildes vēstulē 21. septembrī norādīja sūtniecības padomnieks Anatols Dinbergs, tas neesot sūtniecības spēkos viena galvenā iemesla dēļ: latviešu jūrnieru esot pasaulē pārāk izklidināti, izkaisīti un nodarbināti zem dažādu valstu karogiem, un diezin vai “*viens cilvēks, iecelts attiecīgā postenī, no kāda centra, vienalga, vai tāds centrs atrastos šini krastā, Eiropā vai kur citur*” varētu ko līdzēt. Kā rezumēja A. Dinbergs, ja neatkarīgās Latvijas laikā, kad jūrnieru – Latvijas pilsoņu skaits pasaules jūrās (pateicoties regulārajām pārvadājumu līnijām) tomēr esot bijis daudz ievērojamāks nekā pēc valsts okupācijas, neesot bijusi ista vajadzība pēc šādas jūrnieru pārstāvības, tad tagad šādas struktūras izveide liekoties gluži neiespējama – vienīgā izeja esot jūrnieru mēģinājumi kārtot problēmas, tāpat kā iepriekš sazinoties ar Latvijas Republikas pārstāvniecībām attiecīgajās zemēs, lai arī dažādas problēmas un likstas latviešu jūrnierus droši vien vajāšot kā vajājušas.⁴⁸

Šis praktiskas dabas atteikums un problēmas, ar ko tas pamatots, nebūt nemudināja R. Mūrnieku nedz saraut attiecības ar šo Latvijas pārstāvniecību, nedz mest plinti krūmos: tā paša gada oktobrī R. Mūrnieks sūtniecībai ziņoja, ka kopā ar saviem domubiedriem nodomājis aptaujāt jūrnierus, lai noskaidrotu viņu domas par atsevišķas Latviešu jūrnieru apvienības dibināšanu, kas varētu darboties gan autonomi, gan Daugavas Vanagu organizācijas paspārnē (trūkst ziņu, vai sākts reāli plānot sadarbību ar Daugavas Vanagu organizāciju).⁴⁹ Līdz 1961. gada 13. janvārim bija noformulēti 12 iecerētās organizācijas darbības uzdevumi, kuru virsmērķis, kā no tiem izriet, vispārinoši izsakoties, bija latviešu izcelsmes jūrnieru pārstāvība vārda visplašākajā nozīmē, sākot ar dažādu ziņu uzkrāšanu un beidzot ar reālu palīdzību dzīves apstākļu sakārtošanā:

- 1) izveidot mirušo un bojāgājušo latviešu jūrnieru un jūrnierības darbinieku reģistru ar īsiem biogrāfiskiem aprakstiem par katru aizgājēju;
- 2) apkopot ziņas par bijušās Latvijas kuģiem un to gaitām;
- 3) atsevišķi apkopot ziņas par tiem Latvijas kuģiem, kuri brauc ar svešiem karogiem, bet kurus vada latviešu kapteiņi;
- 4) uzņemt sakarus ar rēderiem, kuri būvē jaunus kuģus un kuri plāno braukt “*ar tādu zemju karogiem, kam istu jūrnieru nav*”, un kuriem tālab piedāvājamas latviešu komandas, garantējot, ka latviešu jūrnieru apvienība spēs sagādāt pilnu latviešu apkalpi;
- 5) sniegt palīdzību “*darba nespējīgajiem*” jūrnieriem;
- 6) sniegt palīdzību darba spējīgajiem jūrnieriem iegūt jebkādu darbu nozarē;
- 7) rosināt jautājumu par jūrnieru kluba atvēršanu;
- 8) rosināt gadskārtēja informatīva izdevuma – biļetena – izdošanu;

- 9) sadarboties ar citām organizācijām;
- 10) vākt datus par latviešu jūrnieku bijušo un pašreizējo stāvokli un grūtībām, lai tās varētu novērst;
- 11) sadarbībā ar Baznīcu un citu organizāciju pārstāvjiem informēt jūrniekus par tautiešu sarīkojumu apmeklēšanas un pašu tautiešu satikšanas iespējām;
- 12) uzņemt biedra kārtā arī tos jūrniekus no visām pasaules daļām, kam ir vai kam ir bijuši “kādi sakari ar jūru un jūrniekiem”.⁵⁰

Tomēr par spīti ieceru vērienam un ambīcijām pavisam drīz kļuva skaidrs, ka šķēršļu Latviešu jūrnieku apvienības izveidei ir pārlietu daudz. Jau 1960. gada 14. novembra vēstulē Latvijas diplomātiem Vašingtonā R. Mūrnieks žēlojās – lai gan pasaulē esot vairāki simtu latviešu jūrnieku, kas ir 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 jūrniekiem, kas varbūt krietni palielinātu to jūrniecībā ieinteresēto latviešu skaitu, kuri vēlas biedroties.⁵¹ Tomēr nosaukt visu veidu latviešu jūrniecības darbiniekus par ieinteresētiem Latviešu jūrnieku apvienības izveidē laikam nav iespējams – to pierādīja gan absolūti remdenā reakcija uz R. Mūrnieka paziņojumiem laikrakstos ar aicinājumu iesaistīties jaundibināmās organizācijas darbā,⁵² gan grūtības pasaulē izkaisītos latviešu jūrniekus uzrunāt personīgi. 1961. gada 2. februārī no Neapoles uz Vašingtonu aizceļoja R. Mūrnieka pēdējā vēstule sūtniecībai, kurā kaismīgais latviešu jūrnieku aizstāvis ne tikai atzīst savu sakāvi, bet pat atvainojas sūtniecībai par savu aizrautību:

“Vispirms vēlos atvainoties par visiem rakstiem, kurus esmu piesūtījis Sūtniecībai, aizņemot Jūsu laiku ar jautājumu par varbūtēju iespējamību dibināt Latviešu Jūrnieku

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 R. 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 – D. B.] kuģis, tad jau jūrnieki sarastos arī bez kādas biedrības. [...] Cerēsim, ka kādreiz tiešām redzēsim tādus laikus.”⁵³

Latviešu kuģotājus trimdā kooperatīvo struktūru izveidē mazliet apsteidza latviešu izcelsmes kuģīpašnieki, galvenokārt gādājot tieši par iepriekšminētajām kompensāciju saņemšanas problēmām, kas arī kļuva par primāro, tiešo pamudinājumu kooperēšanās tieksmei, kuru ārēji spārņoja arī daudz cēlāki nolūki. Te atkal ar labu vārdu piesaucams latviešu kuģniecības uzņēmējs un sabiedriskais darbinieks J. Zalcmanis, kuru latviešu rēderu kooperēšanās ieceres sāka nodarbināt jau 1944. gadā. Visupirms J. Zalcmanis, protams, aizstāvēja paša pārstāvētās kompānijas – bijušās Latvijas Kuģniecības sabiedrības – biedru un kuģu līdzīpašnieku intereses, būdams viņu galvenais pilnvarnieks,⁵⁴ tomēr ātri vien cienījamā jūrniecības aktīvista 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 kungs, piešķirtu kaut kādas, kaut arī minimālas tiesības visas mūsu zemes kuģniecības lietās saziņā ar sūtņi V. Salnajs kungu [...] Sa-protams, ka nekad neizlietotu viņas mūsu

*zemes interesēm necienīgi, ko, domāju, ar savu ilggadēju sabiedrisko darbu esmu jau pierādījis,*⁵⁵

pie Latvijas sūtņa Vašingtonā Alfrēda Bilmaņa 1945. gada sākumā vērsās J. Zalcmanis. A. Bilmaņa atbilde šim lūgumam pēc kaut kādām pilnvarām, protams, bija noraidoša, aizbildinoties (domājams, pamatoti) ar pašas sūtniecības pilnvaru ierobežojumiem.⁵⁶

Saduroties ar savā mītnes zemē, Zviedrijā, 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 Eslingenē dibinātās un 1951. gada maijā uz Ņujorku pārceltās⁵⁷ Latvijas Saimniecisko darbinieku apvienības (LSDA) priekšsēdētāju, un šis amats viņam ļāva darboties ar vajadzīgo vērienu. ASV, pateicoties politiskajai nostājai (konsekventi neatzīstot Latvijas inkorporāciju Padomju Savienībā) un 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”. J. 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” īpašumi, bet arī Latvijas pilsoņu privātie zaudējumi – “*kustamā un nekustamā manta, [...] tirdzniecības un rūpniecības uzņēmumi u. c.*”,⁵⁸ tātad arī kuģi. Neņemot vērā atsevišķus vairāk vai mazāk veiksmīgus gadījumus, vēl aizvien netrūka tādu kuģu mantinieku, kas nebija izmantojuši iespēju saņemt atlīdzību par zaudējumiem. Lai situāciju labotu, 1952. gada 21. martā pēc J. Zalcmaņa un citu kuģīpašnieku ierosmes LSDA paspārnē tika izveidota Kuģniecības sekcija.⁵⁹ Lai arī šis 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 LSDA Kuģniecības sekcijas valdes sastāvā darbojās pats J. Zalcmanis (priekšsēdētājs), tautsaimnieks Dr. Jānis Volmārs (priekšsēdētāja vietnieks), Aleksandrs Šneiders (sekretārs), Pauls Rupners un zvērināts advokāts Pēteris Eglītis (locekļi). Sekcijas darba mērķis bija “*apzināt visus Latvijas kuģīpašniekus, rēderejas un kuģu līdzīpašniekus, lai kopēji konstatētu savus kara laika zaudējumus un rūpētos par eventuālās atlīdzības vai kompensācijas saņemšanu*”,⁶⁰ un tā īstenošanai sekcijas nolikumā minēti trīs konkrēti uzdevumi: 1) apzināt Latvijas kuģīpašniekus un reģistrēt to tagadējās adreses; 2) iekārtot arhīvu un uzkrāt statistiku par Latvijas tirdzniecības floti; 3) aplēst kuģīpašniekiem nodarītos zaudējumus un gadījumos, kur “*rastos iespēja kuģu īpašniekiem ierosināt zaudējumu atlīdzību*”, uzmanīt, “*lai šādi ierosinājumi netiktu palaisti garām neizmantoti*”.⁶¹ 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 karojšām valstīm vedot sarunas par miera līgumiem ies runa par kopējiem kuģniecības jautājumiem, kopējo zaudējumu noteikumiem un kopējo interešu aizstāvēšanu, kopējai vienotai kuģinieku valodai var būt ļoti svarīga nozīme.”⁶²

Jau 1945. gada 18. janvāra vēstulē sūtnim A. Bilmanim J. Zalcmanis uzsvēra, ka par viņa paša bojāgājušajiem kuģīpašumiem ASV bankās iesaldētā nauda “*dos iespēju domāt par Latvijas kuģniecības uzbūvi*”,⁶³ un arī viņa vadītās LSDA Kuģniecības sekcijas darbības galvenais virzītājspēks un idejiskais izejas punkts bija naivās cerības uz neatkarīgās Latvijas iespējamo atjaunošanos: tā, pēc J. Zalcmaņa pieļāvuma, varētu notikt kuru katru brīdi, un šim pavērsienam jābūt gatavai arī kuģniecības sabiedrībai, kas tādējādi, sadarbojoties ar ASV, varētu veicināt atjaunošanos Latvijas kuģniecības nozares atjaunošanu⁶⁴ (tāpat kā visa LSDA – dot pienesumu Latvijas tautsaimniecības atjaunošanā kopumā).⁶⁵ Līdz ar to arī konkrēto organizācijas darbības mērķu un uzdevumu īstenošana 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*”.⁶⁶

Tomēr, par spīti patētiskajiem mērķiem, cēlajiem nodomiem, par spīti šo nodomu izziņošanai sabiedriskajā telpā⁶⁷ (cerībā saliedēt zem viena karoga latviešu kuģīpašniekus visā “brīvajā pasaulē”), veroties latviešu rēderu apvienošanas centienos LSDA

paspārnē, jākonstatē, ka pavisam drīz pēc Kuģniecības sekcijas sparīgā pieteikuma un pirmā darbības gada rosmes⁶⁸ sekojis pieklusums tās darbībā, vadībā acimredzami izvirzoties “sauszemnieku” problēmām (finanšu tirgi, nekustamie īpašumi u. tml.). Turpmākajos gados publicētie LSDA kopējā darba pieminējumi, apskati un raksturojumi, kas minēto tendenci apliecina,⁶⁹ par kuģniecības lietu kārtošānu itin kā stoiciski klusē, neatklājot arī to, kas īsti šai virzienā paveikts Kuģniecības sekcijas darba “skaļākajā” posmā un vai, kopumā raugoties, šīs struktūras darbībai bijusi jēlkāda “taustāma” jēga. Fakts, ka sekcija vai kuģniecība kā darbības virziens, spītējot J. Zalcmanim apvienības vadītāja krēslā, nav pat ar vārdu pieminēta LSDA desmitgadu darbam veltītajā pārskatā,⁷⁰ neko labu neliecina.

Šis LSDA panikums gan nebūt nenozīmē, piemēram, ka tobrīd – 50. gadu otrajā pusē – vairs nebūtu bijis vajadzības pēc latviešu kuģīpašnieku kooperēšanās kaut vai tikai kompensāciju lietā vien, jo šī cīņa turpinājās vēl 60. gadu sākumā. Tā bija pirmām kārtām Anglijā, kur, kompensāciju lietas vadīti, nelielās akciju sabiedrībās saliedējās vairāki Lielbritānijā nonākušo tvaikoņu mantinieki – tvaikoņu akcionāri. Pats zīmīgākais piemērs latviešu kuģīpašnieku kooperācijai, lai panāktu kompensāciju izmaksu, ir britu nogremdēto kuģu “Tālvaldis”, “Katvaldis” un “Miervaldis” īpašnieku apvienošanās mēģinājums, ko sekmēja tas, ka jau pirms kara visu trīs tvaikoņu akcionāri bija savstarpēji saistīti ar noteiktām īpašumu daļām. Vadošo lomu uzņēmās trīs tvaikoņu akcionāru mantinieki Vilis Tomsons Monreālā, Kanādā, un vairāku kuģu akcionārs Juris Grinbergs Edinburgā, Lielbritānijā, pūloties tikt galā ar pārējo akcionāru izkļiedētību dažādās valstīs un kontinentos, kas tiklab raisīja zināmas problēmas ar jurisdikciju un dažādu valstu instanču iespējām palīdzēt, kā nespēju šiem akcionāriem sapulcēties koordinētai

ričībai nepieciešamās sanāksmēs.⁷¹ Tāpat zināmas problēmas mēdza radīt atsevišķu akciju sākotnējo, starpkaru Latvijas laika, īpašnieku atrašanās aiz dzelzs priekškara; piemēram, V. Tomsona māte, kurai piederēja daļa ģimenes uzņēmuma, bija deportēta uz Sibīriju, un radās loģiska problēma – vai iespējams saņemt arī viņas, ne tikai tēva Dāvida Tomsona daļu.⁷² 1955. gadā aktīvi uzsāktās⁷³ “Katvalža” lietas labvēlīgs iznākums sekoja 1958. gada septembrī,⁷⁴ un tā paša gada oktobrī īpašnieki kopīgi noguldīja jauniegūtās naudas summas Ņujorkas bankā,⁷⁵ mazliet vēlāk kompensāciju saņēma arī “Miervalža” akcionāri, bet par “Tālvalža” bojāejas kompensāciju ziņu pagaidām trūkst.

Kāpēc latviešu jūrnieki trimdā tā arī neizveidoja ilglaicīgas un specializētas arodorganizācijas, vajadzības spiesti, iesaistoties vien mītnes valstu vai citu nāciju arodstrukturās? Pirmais un, iespējams, pats svarīgākais klupšanas akmens ir jau minētā latviešu jūrnieku lielā izklaidētība, kas igauņiem, šķiet, nebija tik izteikta vispirms jau tādēļ, ka jūrniecības nozarē darbojas ievērojami lielāks skaits tautiešu, kā arī, iespējams, pateicoties lielajai jūrnieku koncentrācijai dažās pasaules vietās – galvenokārt Zviedrijā, kur atradās abu igauņu jūrnieku arodorganizāciju sēdekļi.⁷⁶ Vērsdamies pie Latvijas sūtniecības Vašingtonā, 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., izklaidēti – D. B.] pa dažādu valstu kuģiem.”⁷⁷

Tiesa gan, pārdomas raisa vēstules autora vērojums, ka jūrnieki cietuši no pārlieka laika trūkuma, ka viņiem nav bijuši gana “*labi apstākļi*”, lai nodarbotos ar šo problēmu koordinēti;⁷⁸ šķiet, ka gan laiku, gan līdzekļus, ja vien būtu bijusi ista vēlme

pašorganizēties, būtu iespējams sameklēt, jo tobrīd – 60. gados – jau pasaules jūrās sāka parādīties aizvien vairāk labi izglītotu, attiecīgās pavalstniecības ieguvušu un līdz ar to arī labi situētu jūrnieku, no kuriem daļa, kā zināms, labprāt iesaistījās gan tautiešu, gan mītnes zemju sabiedriskajā dzīvē, atradzami tam pietiekami daudz laika. Drīzāk te, iespējams, būtu jārunā par izteiktu noslāņošanos veiksmīgākajos un mazāk veiksmīgajos – ar piebīdi, ka veiksmīgākajiem bieži vien pārlietu nerūpēja mazāk veiksmīgo liktenis (vismaz ne tik ļoti, lai veiksmīgie kā nozīmīgi un savās mītnes valstīs, iespējams, gana ietekmīgi spēlētāji atbalstītu to tautasbrāļu centienus, kam šādas arodstrukturās būtu vairāk nepieciešamas), kā arī, ja tā varētu teikt, viensētnieka savrupība.

Par otru klupšanas akmeni var uzskatīt atbilstošas pieredzes trūkumu – proti, visdrīzāk latviešu un Latvijas jūrniecības darbiniekiem šai ziņā nebija nekādas vērā ņemamas iepriekšējas pieredzes. Trūkst ziņu par šādām jūrnieku pašpārstāvniecībām to latviešu jūrnieku aprindās, kas Latviju atstāja līdz Otrajam pasaules karam, ieskaitot laiku līdz neatkarīgās Latvijas Republikas dzimšanai 19. gadsimtā un 20. gadsimta sākumā. Kāpēc tā? Pirmkārt, latvieši, to skaitā jūrnieki, itin bieži, spītējot grūtībām, spējuši veiksmīgi iekļauties svešu valstu ekonomiskajā dzīvē, no nacionālo vērtību saglabāšanas viedokļa – bieži vien pat pārlietu veiksmīgi, ātri vien zaudējot savu latviskās piederības apziņu (jāsaprot, ka salīdzinājumā ar jūrnieku masveida nonākšanu Rietumos – agrākajos laikposmos izceļotāji galvenokārt izbrauca vairāk vai mazāk mērķtiecīgi, apzinoties iespējamās grūtības, ne juku apstākļos). Otrkārt, vismaz uz Rietumu vai Latīņamerikas valstīm šāda latviešu jūrnieku (vai latviešu, kas vēlāk pievērsās jūrniecībai) migrācija nebija ne uz pusi tik masveidīga un daudzskaitlīga, kāda tā bija, sākot ar

Otro pasaules karu; latviešu jūrnieki, pateicoties jūrskolās labi (jūrniecības virsniecībai atbilstoši) izglīto latviešu jaunekļu “pārprodukcijai”,⁷⁹ pārsvarā rada labi atalgotas darbvietas citviet Krievijas impērijā (Odesā u. c.), ārpus tās izceļojot reti. Arī Latvijā, pat ne Latvijas Republikā 20. gadsimta 20.–30. gados, šādas organizācijas, kas aizstāvētu pasaules jūrās braucošos jūrniekus – valstspiederīgos, nebija, jo par viņiem sarežģījumu reizēs 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*”;⁸⁰ šis rūpes turpinājās arī pēc Latvijas okupācijas un aneksijas 1940. gadā.

Trimdas periodā, kad trūka jūrlietu arodstruktūru, tieši Latvijas diplomātisko pārstāvniecību loma latviešu un citas etniskās izcelsmes valstspiederīgo interešu aizstāvībā pasaules jūrās daudzos aspektos kļuva vēl būtiskāka, nereti – izšķiroša, jo vairs nebija nedz neatkarīgās valsts Jūrniecības departamenta, nedz kādu citu nozares tautsaimnieciskās pārraudzības institūciju, kas varētu risināt Rietumos nonākušo jūrnieku problēmas. Tagad diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības Rietumos vienlaikus turpināja pildīt savus brīvvalsts gadu pienākumus un aizstāja centrālās nozares struktūras. Grūti pārvērtējams ir Latvijas pārstāvniecību atbalsts latviešu kuģīpašniekiem mantojumu un kompensāciju lietās,⁸¹ palīdzība nelaimē nonākušajiem jūrniekiem gan konsulāri (izgādājot vai apstiprinot personas un ceļošanas dokumentus,⁸² kontaktējoties ar ārvalstu dienestiem),⁸³ gan informatīvi (līdzīgi kā starpkaru Latvijas laikā).⁸⁴ Tomēr daudzkārt sūtniecības un konsulāti palīdzēt jūrlietu darboņiem nespēja, jo suverēnas valsts apstākļos pieņemtie Latvijas Republikas likumi strikti ierobežoja diplomātisko

un konsulāro pārstāvniecību kompetences un pilnvaras, turklāt ar vairākām valstīm Latvijas Republikai vienkārši nebija diplomātisko vai konsulāro attiecību; tāpat vainīgi savās likstās nereti bija paši jūrnieki, nesakārtojot personas un imigrācijas dokumentus⁸⁵... Protams, šādos gadījumos Latvijas Republikas pārstāvji savas valsts pavalstniekam neko nevarēja līdzēt pat pie vislabākās gribas un visabsurdākajās situācijās, reizēm gan pūloties vismaz uzrunāt attiecīgo valstu atbildīgās struktūras un cerot uz viņu apžēlošanos (sak, mēģināts nav zaudēts). Taču, pat pastāvot starpvalstu diplomātiskajām attiecībām un citiem formāliem priekšnoteikumiem cerīgam iznākumam, ne vienmēr vienas valsts diplomāti varēja iespaidot citas valsts imigrācijas dienestu rīcību,⁸⁶ un vēl mazāk savas vai kādas citas valsts privātfirmu (tostarp rēdereju) nostāju,⁸⁷ neba vienmēr pārstāvniecības varēja gana operatīvi reaģēt ļoti steidzamos gadījumos, piemēram, brīvdienās nedēļas nogalēs.⁸⁸

Dažbrīd jūrnieku arodstruktūru trūkumu trimdā (īpaši tās sākumposmā) kompensēja tautiešu – entuziastu privāta darbība. Proti, tie latviešu jūrniecības darbinieki, kas bija nokļuvuši vairāk vai mazāk svarīgos posteņos, reizumis tomēr 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 nevēribu pret latviešu jūrnieku, kāda diemžēl pastāvēja,⁸⁹ bet no kuras varēja palīdzēt izvairīties tieši labāk situēto tautasbrāļu “aizmugure”. Savus tautiešus aktīvi atbalstīja, piemēram, kāds jūrnieks K. Ošiņš Ņujorkā, kurš darbvietas uz kuģiem jau 40. gadu beigās līdzējis dabūt ne vienam vien latviešu jūrniekam;⁹⁰ ticis pie turības, K. Ošiņš šajā lielpilsētā atvēris pat savu restorānu, kas kļuvis par latviešu jūrnieku iemiļotu pulcēšanās un neoficiālu problēmjaudājumu risināšanas vietu.

Daudz laba šai virzienā darījis arī kapteinis Augusts Galdiņš, darbodamies kā ostas inspektors Sanfrancisko.⁹¹ Reizēm savus tautiešus – ne tikai jūrniekus – ļoti atbalstīja arī latviešu tautības kuģu kapteiņi bēgļu nometņu laikā, kad darbu nebija viegli atrast daudziem latviešiem, uzņemoties zināmu risku un pieņemot darbā uz kuģa pat tādus DP nometniekus, kas iepriekš ar jūru nav bijuši saistīti. Šeit pieminams, piemēram, tvaikoņa “Venta” kapteinis Krišjānis Sleja – viņš sava tvaikoņa jauno apkalpi 40. gadu nogalē sastādīja tikai no DP nometniekiem – Mirvikas nometnes iemītniekiem, jaunākā matroža vietu dodams nometnes grāmatu tirgotājam Miķelsonam (kā mazs kuriozs jāpiezīmē tas, ka savā rangā gan krietni nācās kristies bijušajam Jūrniecības departamenta direktoram G. Krūmiņam, kuram K. Sleja ierādīja kuģa stjuarta vietu...)⁹²

Lai gan trimdā pēc Otrā pasaules kara nonākušie un palikušie latviešu jūrniecības darbinieki, pretēji igauņu jūrlietu aprindām un pretēji citu tautsaimniecības nozaru darboņiem pašu klaida latviešu lokā, neizveidoja noturīgas arodstruktūras, kas pārstāvētu viņus mītnes valstu tautsaimniecībā un ļautu apspriest savas nozares problēmas trimdas un, iespējams, kādreiz atjaunojamās Latvijas valsts tautsaimniecības kontekstā (kā to aktīvi piekopa citas

baltiešu trimdinieku arodstruktūras), rakstā aplūkotie mēģinājumi tomēr šķiet gana interesanta epizode latviešu trimdas un tautsaimniecības norišu pagātnē. Šī epizode lieku reizi gan apliecina jūrnieka aroda un arī klaidā nonākuša jūrniecības uzņēmēja vai sabiedriskā darbinieka darbības specifiku un daudzās grūtības, kas piederēja pie šīs specifikas, gan, iespējams, atsedz zināmas latviskās mentalitātes šķautnes, kuru vidū izceļas zināma savrupība, ko nespēja pārvarēt pat dedzīga atsevišķu entuziastu darbība. Izteikta trimdas sabiedrības tendence, kas viegli izskaidrojama ar tautiešu integrāciju mītnes valstu tautsaimniecībā un vienlaik savas nacionālās apziņas un kultūras saglabāšanas tieksmi, ir tā, ka saimnieciski kooperatīvā saliedēšanās nav salīdzināma ar kultūras izkopsmes organizācijām, kas trimdā ilgstoši bijušas ļoti plašas un spēcīgas. Tā 1966. gadā arī jūrniecības darbinieki iekļāvās šajā tendencē, izveidodami sabiedrisko organizāciju – Latvijas jūrniecības vēstures arhīvu, kas Latvijas un latviešu jūrlietu pagātnes lappušu izpētē sekmīgi apvienoja jūrniecības vēstures entuziastus (gan jūrniekus, gan citus interesentus, arī no vēstures profesoru un vācbaltiešu vidus); līdzīgi saviem domubiedriem, šīs organizācijas galvenais rosinātājs tālbraucējs kapteinis Arvalds Kalniņš (1917–2006) Kārdifā, Lielbritānijā, tobrīd augsta ranga kuģinieks būdams, protams, jau bija gana labi situēts un varēja atļauties pilnībā nodoties intelektuāli sabiedriskajām aktivitātēm.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

¹ Plašāk par to sk. turpmākajā tekstā.

² *Displaced Persons* – “pārvietotās personas” (angļu val.) – jēdziens, kas šajā gadījumā attiecināms uz baltiešu bēgļiem pēckara Vācijā un Austrijā.

³ Pirmām kārtām – vācu okupācijas perioda.

⁴ RAIMUNDS ČAKS. Latviešu preses biedrības darbs ārpus Latvijas. In: HERONIMS TICHOVSKIS. Latviešu trimdas desmit gadi. Toronto 1954, 260. lpp.

- ⁵ Piem.: Latviešu Ārstu un Zobārstu Apvienības valdes sekretāra T. M. Vitola vēstule Latvijas sūtnim A. Spekkem, 14.01.1957. Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīga (turpmāk – LNA LVVA), 293-1-1454, 105. lp.
- ⁶ Piem.: Latviešu Mežkopju un Meža darbinieku savienības pārstāvja A. Kipena vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 25.04.1951. *Ibidem*, 13. lp.
- ⁷ Piem.: Latviešu Juristu Apvienības valdes locekļa A. Ūdra vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 14.02.1952. *Ibidem*, 66. lp.
- ⁸ Piem.: Latviešu inženieru biedrības ASV valdes priekšsēža R. Pāvela vēstule Latvijas sūtnim Jūlijam Feldmanam, 04.04.1953. *Ibidem*, 74. lp.
- ⁹ Piem.: Latvijas dzelzceļnieku centra sekretāra V. Krieviņa vēstule Latvijas sūtnim J. Feldmanam, 27.12.1953. *Ibidem*, 78. lp.
- ¹⁰ H. M. Nodibināta latviešu kooperācijas apvienība. In: *Latvija*, 10.06.1947., 1. lpp.
- ¹¹ Par trimdas profesionālajām apvienībām plašāk sk. daudzajās trimdas preses publikācijās, kā arī, piem.: Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka Anatola Dinberga vēstule jūrniekam Raimondam Mūrniekam, 27.10.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 12. lp.; DAGMĀRA TALCE-NIEDRE. *Zeme un Tauta*. Rakstu krājums. Ņujorka 1955 u. c.
- ¹² Igaunu jūrniki stājas darbā. In: *Latvju Vārds*, 18.08.1945., 1. lpp. Tiesa, igauņu jūrnīku, domājams, vismaz Zviedrijā bija krietni vairāk nekā latviešu jūrnīku, turklāt igauņu jūrnīkiem atšķirībā no latviešiem daudzus gadījumos palīdzējusi iesaistīšanās Zviedrijas kuģniecības struktūrās.
- ¹³ Igaunu jūrnīku arodbiedrība brīvajā pasaulē. In: *Latvija Amerikā*, 20.04.1955., 3. lpp.
- ¹⁴ Nogrimis igauņu kuģis. In: *Latvija Amerikā*, 15.02.1958., 8. lpp.
- ¹⁵ Darba iespējas uz igauņu kuģiem. In: *Londonas Avīze*, 12.02.1960., 3. lpp.
- ¹⁶ Sikāk sk.: V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: Kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrnīkus. In: *Latvija*, 17.12.1949., 2. lpp.
- ¹⁷ Latviešu jūrnīki trimdā, īpaši tie, kuriem pēc padomju varas priekšstatiem nebija visai “tīra” vai “pareiza” pagātne Latvijā un kuri to lieliski apzinājās, izteikti baidījās no šādām situācijām. R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 6. lp.; Jūrnīka Ludvīga Ķiploka vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā J. Feldmanam, 26.08.1950. *Ibidem*, 293-1-1943, 106. lp.; IMANTS BALODIS. *Dažādās vietās un laikos*. Npublicētas atmiņas [datorraksts; divi tā eksemplāri glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas (turpmāk – RVKM LKVN) arhīvā un Kalnciema pagasta muzeja zinātniskajā arhīvā]. Kanāda, ap 1998, 18. lp.
- ¹⁸ Sk., piem.: Jūrnīka Boļeslava Senkeviča vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā par ASV ierēdņu politisko piesardzību un aizdomīgumu, 01.01.1953. LNA LVVA, 293-1-1943, 115. lp.; Kapteiņa Kārļa Kirmušakas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par Latīņamerikas valstu krasta dienestu aizdomīgo attieksmi pret latviešiem kā maskētiem komunistu pārstāvjiem, 23.02.1955. *Ibidem*, 123. lp. u. c.
- ¹⁹ Sikāk par šīm problēmām sk.: DĀVIS BEITLERS. *Latviešu jūrnīcība trimdā 1944–1987: kuģi, jūrnīki, organizācijas*. Maģistra darbs. Rīga 2017, 112.–130. lp.
- ²⁰ Par grūtībām, kas piemeklēja latviešu jūrnīkus trimdā, sk. arī: DĀVIS BEITLERS. *Latviešu jūrnīks tālos ceļos*. In: ANITA FREIBERGA (red.). *Latvijas Jūrnīcības gadagrāmata 2017*. Rīga 2018, 427.–433. lpp.
- ²¹ Sikāk sk.: DĀVIS BEITLERS. *Ieskats Graudu ģimenes rēderejas darbībā trimdā*. In: *Latvijas Universitātes Žurnāls*. Vēsture 2017, Nr. 4, 112.–125. lpp.
- ²² *Izcils sabiedrīks darbinieks mūžībā*. Miris Jānis Zalcmanis. In: *Londonas Avīze*, 10.09.1971., 6. lpp.
- ²³ MANFRĒDS ZICHMANIS. *Brāļi Zēbergi: personības, burinīki, tvaikoņi*. Toronto 1986, 20. lpp.

- ²⁴ Militāri saimniecisku apsvērumu dēļ gan ASV, gan Lielbritānija Otrā pasaules kara laikā ar īpašu likumdošanas aktu palīdzību pārņēma savā rīcībā to ūdeņos nonākušos Latvijas pavalstnieku kuģus, juridiski vairumā gadījumu saglabājot kuģu formālās īpašumtiesības, kas paredzēja īpašuma atdošanu pēc kara laika ekspluatācijas vai kompensācijas izmaksu kuģa bojāejas gadījumā.
- ²⁵ Sk. turpmākajā tekstā.
- ²⁶ Darbojās no 1945. līdz 1950. gadam, latviešu bēgļu aprūpē iesaistoties 1946. gadā un papildinot Apvienoto Nāciju Palīdzības un atjaunošanas pārvaldes darbību (UNNRA – *United Relief and Rehabilitation Administration*).
- ²⁷ KONSTANTĪNS OZOLIŅŠ. “Mazā Latvija” un latviešu dzīve Vācijā. In: TICHOVSKIS, Latviešu trimdas desmit gadi, 307.–308. lpp.
- ²⁸ OĻEGS GONČAROVŠ. Patiesība par jūrniekiem. In: Latvija, 28.05.1949., 2. lpp.
- ²⁹ PAULS NEIMANIS. Norvēģi negribēja latviešus. In: Latvija, 15.06.1949., 2. lpp.
- ³⁰ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 5. lp. (R. Mūrnieks raksta: “*Ka mūsu jūrnieki ir diezgan slikti informēti, apliecina tas fakts, ka Karacas ostas pilsētiņā La Guaira ir bijusi šād un tad apmeklēta no mūsu jūrniekiem, jo tur pienāk diezgan daudz kuģu, bet Latvijas pārstāvis Venecuēlā, mācītājs Gulbja kungs, saka, ka mēs esam tie vienīgie jūrnieki, par kuriem viņam esot zināms, jo neviens cits nekad nav apmeklējis nedz Baznīcu, nedz latviešu koloniju. Varu piebilst, ka latviešu kolonija Karakās pret iebrucējiem ir ļoti viesmīlīga.*”)
- ³¹ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 14.10.1960. Ibidem, 10. lp.
- ³² R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. Ibidem, 5. lp.
- ³³ Sk., piem.: Mūsu jūrnieki svešumā. In: Latvija Amerikā, 14.07.1954., 2. lpp.
- ³⁴ Protams, ne jau visas minētās problēmas šādas struktūras spētu atrisināt tieši, uz lidzenas vietas, tomēr tas varētu būt solis uz priekšu.
- ³⁵ KĀRLIS SILĀBRAMS. Latviešu zvejnieku rūpes. In: Latvju Vārds, 24.03.1945., 2. lpp.
- ³⁶ JĀNIS ZALCMANIS. Ne apkarošanos, bet darbu latviešu labā. In: Latvju Vārds, 24.03.1945., 2. lpp.
- ³⁷ Zviedru laikraksti par Latviešu apvienību Zviedrijā. In: Latvju Vārds, 31.03.1945., 1. lpp.
- ³⁸ Latviešu apvienība Zviedrijā. Ziņojumi. In: Latvju Vārds, 24.03.1945., 2. lpp.
- ³⁹ Šeit, protams, ir runa par Latvijas valsts un pavalstnieku peldlīdzekļiem, ko Skandināvijas valstis, ieskaitot Zviedriju, tūlīt pēc kara izdevušas Padomju Savienībai.
- ⁴⁰ Zem bundžas vāka: Latviešu apvienība Zviedrijā. In: Bundža. Malēniešu driķējums gara uzfrišināšanai, 01.09.1945., 2. lpp.
- ⁴¹ Latviešu Apvienības pagājušās vasaras darbs. In: Latvju Vārds, 11.09.1946., 4. lpp.
- ⁴² Latviešu jūrnieki organizējas. In: Dzimtene, 10.10.1945., 1. lpp.
- ⁴³ Ir zināms, ka R. Mūrnieks dzimis 1925. gada 17. maijā Bebreņē un ap divdesmit gadu nobraucis uz Latvijas un vēlāk Zviedrijas flotes tvaikoniem kā samērā zema ranga jūrnieks – pārsvarā matrozis. Viņam vēl 1960. gadā Latvijā bijuši piederīgie – māte gados (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 25.03.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 1. lp.).
- ⁴⁴ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. Ibidem, l., 4. lp.
- ⁴⁵ Ibidem, 4. lp.
- ⁴⁶ Ibidem, 5. lp.
- ⁴⁷ E. Zariņa vēstule sūtniecībai Vašingtonā, 08.09.1960. Ibidem, 7. lp.
- ⁴⁸ Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam, 21.09.1960. Ibidem, 9. lp.
- ⁴⁹ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 14.10.1960. Ibidem, 10. lp.
- ⁵⁰ R. Mūrnieka sniegtās ziņas Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par Latviešu Jūrnieku Apvienības koncepciju, 13.01.1961. Ibidem, 27. lp.

- ⁵¹ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 14.11.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 16. lp.
- ⁵² Sk., piem.: Jūrnieku ievēribai [par Latviešu Jūrnieku Apvienības dibināšanas ieceri, aicinājums latviešu jūrniekiem izteikties un iesaistīties]. In: Londonas Avīze, 28.10.1960., 6. lpp. un 04.11.1960., 7 lpp.; Austrālijas Latvietis, 12.11.1960., 2. lpp.; Jūrnieku un jūrnieku labvēļu ievēribai. In: Laiks, 26.10.1960., 8. lpp. u. c.
- ⁵³ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 02.02.1961. LNA LVVA, 293-1-1946, 28. lp.
- ⁵⁴ Kuģipašnieka A. Bērziņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Bilmanim, 23.10.1945. Ibidem, 293-21-1931, 14. lp.
- ⁵⁵ J. Zalcmaņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Bilmanim, 21.01.1945. Ibidem, 8. lp.
- ⁵⁶ Latvijas sūtņa Vašingtonā A. Bilmaņa vēstule J. Zalcmanim, 17.02.1945. Ibidem, 9.–10. lp.
- ⁵⁷ Latvijas Saimniecisko Darbinieku Apvienības (LSDA) 20.04.1951. sanāksmes Ņujorkā protokola noraksts. Ibidem, 293-1-1454, 10. lp.
- ⁵⁸ LSDA priekšsēdētāja J. Zalcmaņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā J. Feldmanam, 15.11.1951. Ibidem, 8. lp.
- ⁵⁹ LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma [ikvienam atbildības u. c. interesentam] paraugs (1952. gada marts), nosūtīts Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Ibidem, 9. lp.
- ⁶⁰ Kuģniecības sekcija. In: Laiks, 23.04.1952., 5. lpp.
- ⁶¹ Visu trīs mērķu sasniegšanai jeb uzdevumu īstenošanai Kuģniecības sekcija sāka apkopot datus par atsevišķām rēdērijām un to īpašuma – kuģu – likteni.
- ⁶² LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs (LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs, 1952. gada pavasaris). LNA LVVA, 293-1-1454, 9. lp.
- ⁶³ J. Zalcmaņa vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā A. Bilmanim, 08.01.1945. Ibidem, 293-1-1931, 5. lp.
- ⁶⁴ J. Zalcmaņa vēstule sūtnim J. Feldmanam, 23.05.1951. Ibidem, 293-1-1454, 9., 12. lp.
- ⁶⁵ Saimnieciski pētījumi Latvijas atjaunošanai. In: Laiks, 03.05.1952., 3. lpp.
- ⁶⁶ LSDA Kuģniecības sekcijas uzaicinājuma paraugs, 1951. LNA LVVA, 293-1-1454, 9. lp.
- ⁶⁷ Sk. paziņojumus laikrakstos, piem., Latvija Amerikā, 07.05.1952. u. c.
- ⁶⁸ 1953. gada marta beigās prese vēl apgalvoja, ka *“kuģniecības sekcija, amatnieku un namziņu kopa [...] darbojas ar labiem panākumiem”*. Sk.: Jaunas sekcijas Saimniecisko darbinieku apvienībai. In: Laiks, 28.03.1953., 6. lpp. Par Kuģniecības sekcijas darbīgumu sk. arī: Saimnieciski pētījumi Latvijas atjaunošanai. In: Laiks, 03.05.1952., 3. lpp.
- ⁶⁹ Sk., piem.: Aizrādījums. In: Laiks, 13.01.1954., 6. lpp.; Saimniecisko darbinieku apvienība. In: Londonas Avīze, 17.06.1955., 2. lpp.; Saimniecisko darbinieku sanāksme. In: Londonas Avīze, 03.05.1957., 2. lpp. u. c.
- ⁷⁰ Saimniecisko darbinieku apvienība. In: Londonas Avīze, 30.03.1956., 2. lpp.
- ⁷¹ Kapteiņa Viļa Tomsona vēstule Jurim Grīnbergam Edinburgā [kserokopija], 17.10.1958. Pielikums Arvida Kārkliņa apceres “Latvijas tirdzniecības flote” manuskripta II sējumam, 78. lp. RVKM LKVN zinātniskais arhīvs.
- ⁷² V. Tomsona vēstule A. Kārkliņai Ņujorkā, 31.01.1956. Ibidem, 84. lp.
- ⁷³ Tautsaimnieka Jāņa Volmāra vēstule V. Tomsonam, 23.06.1955. Ibidem, 44. lp.
- ⁷⁴ V. Tomsona vēstule J. Grīnbergam, 01.10.1958. Ibidem, 82. lp.
- ⁷⁵ Advokāta Eižena Kerno vēstule V. Tomsonam, 15.10.1958. Ibidem, 82., 91. lp.
- ⁷⁶ Igaņu kuģniecība brīvajā pasaulē. In: Latvija Amerikā, 01.02.1963., 8. lpp.
- ⁷⁷ R. Mūrnieka vēstule sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 5. lp. Mūrnieka izteikumu apstiprina arī visnotaļ ticamā piebilde, ka viņš personīgi veselu gadu neesot sastapis nevienu no mūsu jūrniekiem, izņemot stūrmani E. Zariņu no viņa paša pārstāvētās kuģa komandas.

- ⁷⁸ R. Mūrnieka vēstule sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 5. lp.
- ⁷⁹ Līdz 19. gs. beigām vien vienpadsmit t. s. Valdemāra jūrskolas absolvēja ap 3000 tālbraucēju kapteiņu, tālbraucēju stūrmaņu un tuvbraucēju stūrmaņu.
- ⁸⁰ Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam, 21.11.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 9. lp.
- ⁸¹ Jurista Kārļa Kļaviņa (Mehiko) vēstule A. Dinbergam ar lūgumu noskaidrot ziņas par ASV bankās palikušiem konkrētu kuģipašnieku līdzekļiem, 30.08.1962. Ibidem, 293-1-1935, 1. lp.; informatīvā palīdzība tika sniegta arī igauņiem – sk.: Latvijas sūtniecības Vašingtonā sarakste ar Igaunijas ģenerālkonsulu J. Kaivu (*Kaiv*) par Igaunijas kuģa *Koidula* likteni, 1949. Ibidem, 293-1-1934.
- ⁸² Latvijas sūtņa Vašingtonā A. Bilmaņa vēstule sūtniecības vicekonsulam A. Dinbergam, 17.12.1940. Ibidem, 293-4-225, 9. lp.
- ⁸³ Sk., piem., materiālus par jūrnieku pasēm 1946.–1954. gadā. Ibidem, 293-1-1944.
- ⁸⁴ Piem.: LNA LVVA, 2570-9-6 (Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas likumi, ziņojumi un apkārtraksti jūrniecības lietās 1939.–1940. gadā); ibidem, 2570-9-63 (materiāli par Latvijas jūrniecības stāvokli 1939.–1940. gadā); ibidem, 2575-7-2645 (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība Latvijas kuģu avāriju lietās 1940. gadā); ibidem, 2575-7-2647 (Latvijas sūtniecības Marseļā (Parīzē) palīdzība latviešu jūrnieku lietās 1938.–1940. gadā) u. c.
- ⁸⁵ Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam, 27.10.1960. Ibidem, 293-1-1946, 12. lp.
- ⁸⁶ Ar šādu apstākli bija jāsaskaras, piemēram, latviešu jūrniekam Albertam Einam, kurš 1945. gadā bija nonācis imigrācijas dienestu apcietinājumā Kanādā, vērsdamies pēc palīdzības Latvijas sūtniecībā Vašingtonā, kura varēja vien ieteikt griezties 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. Sk.: A. Eina sarakste ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā 1945. gada februārī. Ibidem, 293-1-1943, 4.–5. lp.
- ⁸⁷ Piem.: Latvijas sūtniecības Vašingtonā sekretāra A. Dinberga vēstule jūrniekam L. Ķiplokam saistībā ar viņa atlaišanu no ASV kompānijas *Steel Worker* kuģa, 31.08.1950. Ibidem, 105. lp.
- ⁸⁸ R. Mūrnieka sarakste ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā 1960.–1961. gadā. Ibidem, 10., 12., 16. lp.
- ⁸⁹ Piem.: Latviešu jūrnieka Vladimira Brika vēstule Latvijas konsulātam Ņujorkā, Elisa sala, 23.10.1946. Ibidem, 10.–12. lp.
- ⁹⁰ JĀNIS VESTFĀLIS. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnieki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. In: Latvija, 12.03.1948., 3. lpp.
- ⁹¹ OSVALDS AKMENTIŅŠ. Cimos pie mūsu jūrnieku audzinātāja. In: Tēvzeme, 13.03.1948., 4. lpp.
- ⁹² VDN. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. In: Latvija, 19.10.1949., 2. lpp.

SUMMARY

The Latvians in exile after the Second World War quite actively established various social organizations, which included associations of employees and clerks of various sectors of the economy – engineers, doctors, foresters, railwaymen etc.; these associations organized global meetings and congresses, discussed the topical problems of the industry and the restoration of the Latvian economy at the moment when Latvia would regain its independence. However, Latvian maritime workers – representing historically one of the most important sectors of the Latvian economy and also represented in exile by professionals – were not successful in creating professional groups or professional organizations for the exchange of ideas, like trade unions or forums.

In principle, there were numerous reasons for Latvian seafarers and shipping employees to cooperate in exile. Seamen faced many difficulties in finding job at shipping companies in their home countries, resistance of local trade unions in the West to employ Latvian seamen, problems with immigration services and authorities from different countries and coast guard structures during commercial voyages with ships, etc. Latvian shipowners' activities in exile also did not enjoy permanent success, being hampered by international economic tendencies and economic policy of some Western countries (for example, the reluctance of Western countries' governments to pay compensation to Latvian shipowners for ships, which were wrecked when sailing under the flags of Western countries, especially the United Kingdom). Of course, not all of these problems could be solved directly by seafarers' trade organizations and similar cooperative structures (including those uniting shipowners), yet it would give the workers and entrepreneurs of maritime field a sense of legal unity and solidarity.

Meanwhile, another Baltic nation – Estonians – successfully created their own seafarers' associations. They founded several unions uniting a large number of Estonian sailors and actively collaborating with the Estonian shipowners in exile. Occasionally, Estonian sailors' associations helped Latvian sailors to find work on Estonian ships, although this apparently should have been done by similar organizations founded by Latvians themselves and collaborating with the Latvian shipowners in exile.

The shortage of Latvian seafarers' and shipowners' associations and cooperative structures in exile partly compensated the work of post-war refugee supply organizations (mainly – International Refugee Organisation, who tried to place Latvian refugee seamen to work on ships), a few private enthusiasts – Latvians, who had obtained some weight in the Western maritime services in exile, and especially – the diplomatic missions of the Republic of Latvia in the West (mostly – Latvian Embassy in Washington DC, which had an outstanding role in Latvian maritime history in exile and during World War II).