

Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieku profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. I daļa

The Integration. A Few Episodes of the Professional Ways of Latvian Seamen in the Western Exile. Part 1

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

Šis raksts turpina saistītas tematikas publikāciju¹ žurnāla iepriekšējā numurā un stāsta par tiem starpkaru Latvijas Republikas pilsoņiem, kuri Otrā pasaules kara un tā atskaņu laikā nonāca un palika Rietumu pasaulē, kur – jau kā trimdinieki – turpināja vai tikai sāka jūrnieka gaitas, pamazām iekļaujoties mitnes valstu saimnieciskajā un profesionālajā, sociālajā un sabiedriski politiskajā vidē un struktūrās. Rakstā iezīmētas dažas no problēmām, kas pavadīja latviešu jūrniekus – trimdiniekus šīs “ieaugšanas” gaitā, ieskicēti daži jūrnieku veiksmes stāsti un viena otra pētniecības problēma, kas ieaužas trimdas vēstures izpētes problemātikā kopumā.

Atslēgvārdi: latviešu trimda, jūrniecība, pilsonība, politiskā uzticamība, tautsaimnieciskais protekcionisms.

This article is a continuation of publication released in the previous issue of the journal. About it discusses the position of citizens of the interwar Latvian Republic, who during and after the Second World War went into exile to the Western countries and continued or began the seafaring occupations. Gradually they became a part of the economical, professional, social-political environment and structures of their new homelands. The article outlines some of the problems of this phenomenon, a few successes of the Latvian exile sailors, and also some problems encountered in the course of the research dedicated to this theme that also involves the problematic of the research on Latvian exile history as a whole.

Keywords: Latvian exile, maritime, citizenship, political loyalty, economic protectionism.

Ja kaut pavisāmā mērā pārlapojam latviešu trimdas vēsturei veltītās apcepes un trimdinieku atmiņu pierakstus, redzams, ka latvieši tikai pamazām iekaroja savu vietu jauno mitnes valstu profesionālajā vidē

un tautsaimniecībā un pirmajos svešuma gados – pat par spīti teicamai izglītībai – bieži bija spiesti samierināties ar pavisam vienkāršiem darbiem. Gana sarežģīts profesionālais ceļš bija jānoiet arī trimdā nokļuvušajiem latviešu jūrniekiem. Daži kuģinieki pēc kara pat bija spiesti pārkvalificēties un turpināt amatu kādā citā nozarē, bet vairāk, šķiet, tomēr bija to, kam izdevās savas jūrnieka gaitas turpināt. Vieni vismaz kādu laiku turpināja braukt uz latviešu vai bijušajiem neatkarīgās Latvijas kuģiem, citi jau drīz pēc kara pārgāja svešu valstu un sveštautiešu rēderu dienestā.

Tas, vai un cik lielā mērā latviešu jūrnieki varēja turpināt vai uzsākt jūrnieka gaitas “brīvās pasaules” valstu kuģniecībā, bija atkarīgs no valstu nostājas un imigrācijas politikas, politiskajām simpātijām un antipātijām, no pašu latviešu (un it īpaši jūrnieku) centības un mākas aizstāvēt savas tiesības un vēlmes saglabāt dalību pasaules jūrniecības nozarē, no latviešu jūrnieku sociālekonomiskā tēla veidošanās svešzemnieku atbildīgo amatpersonu un privāto rēderu acīs, kā arī pašu latviešu sabiedrībā. Daudzi profesionālie apgrūtinājumi, ar ko nācās saskarties latviešu jūrniekiem Rietumvalstīs, tērpās saimnieciskā protekcionisma politikas drānās ar nolūku aizsargāt pilsoņu intereses grūtajos pēckara apstākļos, tomēr arī tie bieži vien vismaz daļēji sakņojās politiskos un ideoloģiskos motīvos.

Latviešu jūrnieks – ienācējs Eiropas tautsaimniecībā

Pirmais un svarīgākais faktors, kas apgrūtināja latviešu jūrnieka sekmīgu darbību “brīvajā pasaulē”, neapšaubāmi bija valstu saimnieciskā situācija pēckara apstākļos un nostāja pret latviešu jūrniekiem kā viesstrādniekiem, kas pirmajos pēckara gados, protams, saistījās arī ar Rietumu sabiedroto diktētās pēckara pasaules jaunās

kārtības nostādņēm. Uzskatāmi šādas tendences piemēri ir divas baltiešu jūrnieku lietas Skandināvijā.

Zviedrijā latviešu jūrnieku intereses apdraudēja impulss no valsts vai pat starptautiskām iestādēm: 1945. gada maija beigās, neilgi pēc kara beigām, Sabiedroto kontroles komisija Gēteborgā atteicās pieņemt darbā vairākus simtus Zviedrijā esošo baltiešu jūrnieku (kopā ar igauņiem tādu bija vismaz 1000), lai arī vakanču nav trūcis. Tiesa, kad igauņu jūrniecības nozares pārstāvji neizpratnē vērsās pie starptautiskās Jūrnieku ūnijas (apvienības) Londonā – Sabiedroto valstī, izrādījās, ka tā neko par šādu aizliegumu nav zinājusi.² Tajā pašā laikā gribētos domāt, ka vietējās Zviedrijas amatpersonas nebūtu rikojušās pretrunā ar augstākiem lēmumiem, bet, lai arī kā būtu bijis, diezgan drīz aizliegums tika atcelts: vasaras beigās atļauju strādāt uz zviedru tirdzniecības kuģiem saņēma pirmie latviešu jūrnieki (pagaidām gan tikai trīs – Valdis Viļumsons, Andrejs Šķerbergs un Vilnis Zāraks),³ bet pēc dažiem gadiem latviešu trimdas prese jau varēja rakstīt, ka “*daudz latviešu jaunekļu tagad brauc uz [zviedru un citu “brīvās pasaules” valstu] kuģiem*”.⁴ To, ka stingrie priekšraksti ar laiku atslāba, visdrīzāk sekmēja 40. gadu otrajā pusē valdošais kvalificētu jūrnieku trūkums Zviedrijā (jūrnieku trūka tik ļoti, ka vajadzēja pat ievest jūrskolu absolventus no Vācijas). Tiesa, Zviedrijas varas iestāžu piesardzība, nodarbinot nezviedru jūrniekus, saglabājās arī 50. gados un tika vērsta pret visu tautību ārzemniekiem; piemēram, ikvienam ārzemniekam, lai iegūtu Zviedrijā atzītu jūrnieka izglītību, attiecīgu sertifikātu un pēc tam varētu kuģot zviedru flotē, bija nepieciešama īpaša atļauja no Zviedrijas Tirdzniecības koleģijas (*Kommerskollegium*).⁵ Jādomā, ka šāda piesardzība bija normāla prakse daudzās pasaules valstīs, jo tā vērojama arī pret ārzemju un Baltijas bēgļu jūrniekiem labvēlīgākajās lielvalstīs ASV

un Lielbritānijā, kuru valdība arī pieprasīja potenciālajiem flotes darbiniekiem iziet īpašu sertifikāciju pēc ārzemju jūrskolas absolvēšanas (iespējams, šai ziņā bija arī izņēmumi).⁶

Mazliet atšķirīga situācija vērojama Norvēģijā 1949. gadā – tāpat vairākus gadus vēlāk nekā Zviedrijā: tur valsts iestādes, bloķēdamas latviešu iespēju tikt uzņemtiem norvēģu flotes dienestā, atsaucās sabiedrisko organizāciju un konkrētu vietējo nozares darbinieku grupu ierosmēm. Situācija šāda. 1949. gada pavasarī Baltiešu jūrskolas administrācija Flensburgā ar Starptautiskās Bēgļu aprūpes organizācijas (*International Refugee Organisation – IRO*)⁷ starpniecību⁸ principiāli vienojās ar ekspluatācijā jaunnododamā Norvēģijas tvaiķoņa *Skaugum* kapteini un rēdereju, ka tā apkalpe tiks pilnībā vai gandrīz pilnībā komplektēta no baltiešu jūrskolas tā gada absolventiem;⁹ tomēr, lai arī prese jau laikus to kā atzīstamu panākumu paspēja jūsmīgi izsludināt visā “brīvajā pasaulē”,¹⁰ ceļā nostājās Norvēģijas jūrnieku arodbiedrība, likumiski panākot, ka kuģa īpašnieki – norvēģu rēdereja – pārvietotās personas tomēr darbā nepieņem.¹¹ Saasināto situāciju mazliet mīkstināja vienīgi panāktais kompromiss: no pārvietoto personu (*displaced person*) nometņu iemītniekiem tika sakomplektēts kuģa medicīniskais personāls.¹²

Pēckara gadu bieži vien smagajā saimnieciskajā situācijā bija tikai normāli, ja latviešu jūrnieki gluži tāpat kā citu nozaru profesiju pārstāvji, nereti spītējot augstai izglītībai un kvalifikācijai, kas būtu piemērota labi atalgotiem amatiem, bija spiesti pildīt vienkāršākus un sliktāk atalgotus darba pienākumus. Tā kāds latviešu jūrnieks, apmeklējis savus tautiešus un amatbrāļus pārvietoto personu nometnēs Vācijā 1945. gada rudenī, ziņoja, ka

“latviešu lielākās rūpes ir darba un iztikas jautājums. Ar darba atrašanu ir ļoti grūti.

To dabūt kaut kur pie vāciešiem ir neiespējami, jo visa Vācijas dzīve ir galīgi ruinēta. Arī pašu vāciešu stāvoklis ir ļoti grūts. [...] Labāk klājas tiem latviešiem, kas saistījušies darbā kādā sabiedroto iestādē. [...] trūkst informācijas par notikumiem pasaulē, valda neziņa par nākotni [...].”

Turklāt jūrnieku darbība esot bijusi īpaši apgrūtināta Sabiedroto noslēgtās piekrastes dēļ (Šlēsvigas-Holšteinas apgabala).¹³

Darbvietu deficīts pēc kara bija asi vērojams arī Zviedrijā, un šādos apstākļos, kad bija grūti nodrošināt ar darbu pat savus tautiešus, iebraucējs, protams, ne uz kādu zelta bedri darba tirgū cerēt nevarēja. Labi, ja, pateicoties nozares attīstībai un darbaspēka pieprasījumam, augsti izglītotam latviešu jūrniekam šajā zemē bija iespējams darboties savā nozarē kā kuģu bortu krāsotājam vai vidēja ranga mehāniķim un būvniekam kādā kuģu būvētavā vai remontdarbnīcā; jau 1945. gada rudenī visas vakances, kurās latviešu jūrnieks varēja kaut puslīdz darboties savā nozarē, vismaz Gēteborgā bija pilnībā aizpildītas.¹⁴ Turklāt 40. gadu otrajā pusē Zviedrijā latviešu bēgļiem bija daudz lielākas iespējas meklēt darbu nekā pārvietotajām personām nometnēs.¹⁵ 1948. gadā, norādot uz bēgļu nodarbinātības lielo nozīmi vēl naidu dzimtenes jauncelsmes cerību gaismā, ievērojamais tautsaimnieks profesors Jānis Vārsbergs (1879–1961) rakstīja:

“Šeit, Zviedrijā, bēgli var būt apmierināti, jo, kas var un grib strādāt, tas nopelna sev iztiku, nav jāslaištās bezdarbībā, kas beidzot vājina spēkus un nomāc garu. Daudzi Vācijas nometnēs mītošie ir zaudējuši daudz no savām spējām, un, kad atskanēs sauciens – doties uz dzimteni, tad dažs labs tai maz ko varēs pārvest. No Vācijas iebraukušie ļoti priecīgi, ka te var strādāt, ja dažkārt arī darbs nav visai piemērots, tomēr eksistence

nodrošināta un, galvenais, apziņa, ka neesi cietim uz kakla."¹⁶

Jādomā, ka profesora vēstule attiecināma arī uz latviešu jūrniekiem. Tā kā trūka kvalificētu jūrnieku, kaut vai pagaidu darbu pēckara gados latviešu jūrnieki – vismaz diplomētie – varēja atrast arī uz dāņu kuģiem, pat neņemot vērā Dānijas politiskās simpātijas pret Padomju Savienību.¹⁷

Bēgļa statuss latviešu jūrnieku nodarbinātību apgrūtināja vēl kādā aspektā. IRO noteikumi par pārvietoto personu nodarbināšanu paredzēja, ka, līgumam beidzoties, personas nav sūtāmas atpakaļ uz Vāciju, uz pārvietoto personu nometnēm, bet gan izvietojamas kādā no emigrācijas zemēm, kur acimredzot nodrošināmi arī zināmi labvēlīgi priekšnoteikumi viņu tālākai palikšanai noteiktajā vietā, turklāt īpašniekam tas bija jāgarantē, parakstot īpašu garantijas vienošanos – tā dēvēto afidevītu. Piemēram, kuģīpašniekam ar ASV pilsonību šādā gadījumā bija jādodas uz Vašingtonu un jāgarantē, ka tad, kad darba attiecības beigsies, jūrnieks ar visu ģimeni (!) varēs saņemt patvērumu kādā no ASV ostām. Praksē tas nozīmēja ne tikai lieku apgrūtinājumu, nodrošinot dzīvesvietu, bet arī ierobežojumus kuģa pierakstīšanā valstīs, kuras pārvietotās personas nelabprāt “ņēma pretim”, bet kurās valdība kuģniecības uzņēmējdarbībai saimnieciski izdevīgāki nosacījumi. Tādēļ pārvietoto personu pieņemšana darbā daudziem Rietumvalstu kuģniecības uzņēmējiem varēja šķist pārāk liels slogs, no kura visvieglāk bija izvairīties, bēgļus darbā nepieņemot (kādēļ gan sevi lieki apgrūtināt?!).¹⁸

Protams, bija arī gadījumi, kad pārvietotās personas statuss un starptautisko bēgļu aprūpes un aizgādniecības organizāciju aizmugure izrādījās par svētību – vispirms tiem latviešu jūrniekiem (un ne tikai jūrniekiem), kas bija nolēmuši laikus atstāt Eiropu un jau pirms pārvietoto personu

nometņu slēgšanas nogruntēties “apsolītājā zemē” – ASV. Proti, šis Rietumu superlielvalsts valdība bija noteikusi stingrus ierobežojumus ieceļotāju plūsmai – tā dēvētās imigrācijas kvotas. 1945.–1947. gadā Latvijas pavalstnieku (vispār) ieceļošanas kvota bija 263 cilvēki gadā, no tās 90% ik gadu bija rezervēti tieši t. s. pārvietotajām personām, kas Vācijā izmitinātas amerikāņu okupācijas joslā un uzturas tur kopš 1945. gada 1. decembra.¹⁹ Un, protams, katram svešzemniekam, kurš vēlējās valstī ieceļot ārpus šīm kvotām, draudēja smagā neēja un ilgstoša imigrācijas dokumentu kārtošana, lai iegūtu uzturēšanās atļauju, ko ievadīja vīzas pieprasījums ASV konsulātā. Pārvietoto personu uzturēšanos ASV vēl vairāk atvieglāja 1948. gadā pieņemtie grozījumi ASV Imigrācijas likumā – tā saucamais “Pārvietoto personu akts” (*Displaced Persons Act of 1948*) ar paplašinātu jeb nostiprinātu pārvietotās personas statusa definīciju. Pateicoties tam, ar 1948. gadu ieceļošana ASV kļuva mazliet plašāka: pirmkārt, ieceļot tagad varēja arī franču un britu okupācijas joslu iemītnieki,²⁰ un, otrkārt, tika atvieglota pastāvīgās uzturēšanās dokumentu – imigrācijas vīzu – iegūšanas procedūra: šādu dokumentu tagad varēja saņemt ikviens pārvietotā persona, kas ASV ieceļoja vai jau uzturējās bēgļa statusā.²¹

Pārvietotās personas statuss bija liels ieguvums arī britu okupācijas joslas iemītniekiem. Piemēram, politiski šaubīgās zaudētājvalsts nācijas – vācu – jūrniekiem bieži vien nebija atļauts braukt uz tāljūras kuģiem, taču visi latviešu jūrnieki, kas mīta britu kontrolētajā Vācijas daļā, bija reģistrēti Hamburgas jūras darba pārvaldē un baudīja tiesības izbraukt no okupācijas joslas katrā laikā uz visiem kuģiem.²² To vēl vairāk sekmēja vietējo jūrasbraucēju trūkums, kas valdīja Lielbritānijā pirmajos pēckara gados. Kā atmiņās pasvitro tālējūras kapteiņa Krišjāņa Rūdolda

Slejas (1907–1994) meita Rita Jefimova (dz. Sleja, 1935), tad Lielbritānija bija viena no pirmajām Eiropas valstīm, kas pavēra iespējas latviešu jūrnikiem iemantot labas darbvietas un tā nereti iekārtoties krietni atalgotos posteņos ātrāk nekā daudziem citiem nometniekiem – sauszemes profesiju pārstāvjiem.²³

Tomēr saiknē tieši ar rangos augstāku jūras amatu pārstāvjiem jeb kuģa virsnieci briti izcēlās ar caurmērā visai stingru politiku. Cik zināms, ilgstoši – gan pirms Otrā pasaules kara, gan vēlāk, līdz pat mūsdienām –, lai varētu pilnvērtīgi kuģot valsts flotē, paaugstinot sertifikāciju un kāpjot pa rangu kāpnēm, bijusi nepieciešama pilsonība. Un tieši pilsonība zināmā mērā ir atslēgvārds daudzās latviešu jūrnieru problēmās Rietumos pēc Otrā pasaules kara. Pilsonības iegūšana Rietumeiropā (tiesa, ne tikai), kur totālais vairākums latviešu bēgļu nonāca vispirms, parasti aizņēma vairākus gadus. Kā atceras ilggadējais tālējūras kapteinis Imants Balodis (1924–2001), kurš 1954. gadā apmetās uz dzīvi Kanādā, tad 50. gados Lielbritānijā šādas pilsonības iegūšanai bija nepieciešami pieci gadi – tas bija būtisks šķērslis latviešu jūrnieru pilnvērtīgai nodarbinātībai šajā zemē.²⁴ Protams, bija arī veiksmes stāsti. Piemēram, ar Latvijas sūtņa Londonā un Latvijas diplomātiskā un konsulārā dienesta vadītāja trimdā Kārļa Zariņa (1879–1963) gādību kuģa virsnieka – trešā mehāniķa (inženiera) – posteni uz kāda angļu kuģa uzreiz pēc nonākšanas Lielbritānijā 1946. gadā ieguva latviešu jūrnieris Ādolfo Ceļdoma (1917–2011), kurš pēc pieciem gadiem, kad bija iemantojis Lielbritānijas pilsonību, posteni paaugstināja līdz pirmajam mehāniķim (inženierim).²⁵

Lai Lielbritānijas flotē brauktu par kapteini, vismaz noteiktos laikposmos bija jābūt ne tikai pilsonim, bet arī dzimušam Lielbritānijā.²⁶ 1946. gada sākumā vairāki latviešu tālbraucēji kapteini, kas tobrīd

mita pārvietoto personu nometnē britu joslā Vācijā, nolēma, ka vislabākais veids, kā legāli turpināt braukt jūrā visaugstākajā rangā, būtu mēģināt iegūt kapteiņa vietu uz Ķīnas tirdzniecības flotes kuģiem. Darbs šīs valsts flotē un pašas flotes liktenis latviešu kapteiņiem tobrīd šķita gana perspektīvs: tādu priekšstatu bija radījušas ziņas par Ķīnas iespējām pārņemt daļu Japānas tirdzniecības flotes un par gaidāmo straujo flotes attīstību, kas kāpināšot pieprasījumu pēc attiecīgās jomas speciālistiem. *“Latviešu jūrnieru uz Ķīnas kuģiem ir jau braukuši un viņiem ir laba slava Ķīnā,”* par latviešu izredzēm iekļūt šajā sektorā optimistisks likās kapteinis Heinrihs Liberts, tomēr lūgdams Latvijas sūtniecības Vašingtonā atbalstu un padomu šai lietā.²⁷ Praksē gan izrādījās, ka izdevīgāk ir braukt uz citu valstu, piemēram, Panamas, kuģiem. Turklāt H. Liberta gadījumā tika pieļauta arī atkāpe no likuma par kapteiņa Lielbritānijas izcelsmi: 1946.–1947. gadā viņš bija kapteinis uz tobrīd jau britu valdības pārņemtā Latvijas kuģa “Kaupo”.²⁸ Līdzīga veiksmē uzsmaidīja arī kapteinim K. R. Slejam, kuram izveidojās laba sadarbība ar Vācijas bēgļu zonas britu joslas pārvaldi: arī viņš kuģa vadoņa gaitas uz Lielbritānijas kuģiem sāka jau 1947. gadā.²⁹ Turklāt, pateicoties tam, ka britu dienestā peldēja ne viens vien bijušais Latvijas kuģis un ka šiem peldlīdzekļiem kaut formāli bija saglabātas “latviskā” īpašumtiesības,³⁰ K. R. Sleja un H. Liberts nebūt nebija vienīgie šādi veiksminieki: tā 1949. gadā rudenī Rietumu jūrās zem britu karoga brauca pavisam astoņi bijušie Latvijas tvaikoņi ar latviešu cilmes kapteiņiem priekšgalā.³¹ Jau tad, kad Otrā pasaules kara gados briti pārņēma vairākus Latvijas kuģus, vairāki latviešu kapteini tā arī palika uz pārņemto peldlīdzekļu kapteintiltiņa, un viņus par kapteiņa amatam gana prasmiem un uzticamiem atzina Lielbritānijas Kuģniecības federācija (*Shipping Federation*).³²

Tik strikta valsts nostāja pilsonības lietās kā Lielbritānijā nebija vērojama pilnīgi visur (vismaz ne pastāvīgi). 40. gadu pirmajā pusē Zviedrijā, lai iegūtu atļauju darbam uz jūras, pietika ar ārzemnieka – bezvalstnieka pasi, un, tā kā Zviedrijā tobrīd tika atzīti arī ārvalstu diplomati, tad šie ārvalstu jūrniki bez pastāvīgas pilsonības varēja ieņemt amatus arī kuģa virsniecībā, ne tikai apkalpes “lejasgalā”.³³ Pēckara situācijai, kad no Austrumeiropas izplūda bēgļu straume, gan bija savas nianšes, un, kā jau minēts, arī Zviedrijas varas iestādes pēc kara prasīja jūrnikiem noteiktus pašu valsti iegūtus sertifikātus. Lai arī Hāgas konvencijā tika paredzēts, ka bēgļi un pārvietotās personas būtu jāpieņem dienestā uz patvērumu sniegušās valsts kuģa pat bez mītnes zemes pilsonības,³⁴ praksē tas ne vienmēr strādāja, pateicoties vietējo arodbiedrību protestiem, kādi redzami minētajā piemērā ar Norvēģiju un tās pavalstnieku saimnieciskajām interesēm. Izteikti negatīvi pret nepilsoņiem uz kuģa jebkādā profesionālajā rangā izturējusies, piemēram, Francijas valdība.³⁵

Uz “apsolīto zemi”! Vai vilka nagos, no lāča bēgot?

Formalitātes pilsonības un imigrācijas dokumentu kārtošanā Eiropā (precīzāk, ziņas par to, ka citur formalitāšu varētu būt mazāk vai tās būtu vieglāk pārvaramas), kā arī daudzu latviešu bailes no Eiropai draudošajām komunisma briesmām jeb “sarkanā sloga uzvelšanās” Eiropai 50. gadu sākumā veicināja latviešu jūrnietu izceļošanu uz mītnes zemēm ārpus Eiropas – to noteica Lielbritānijas un citu Eiropas valstu gļēvā politika un Padomju Savienības tīri ģeogrāfiskais tuvums³⁶ (nozares problēmu dēļ atsevišķās valstīs (piemēram, Lielbritānijā) izceļoja arī vietējo pilsonību jūrniki, rādot sava veida

priekšzīmi latviešiem).³⁷ Kā jau pieminēts, par īstu “apsolīto zemi”, kā to mazliet ironiski mēdza dēvēt paši latvieši, 40. gadu otrajā pusē kļuva ASV. Eiropā palikušos latviešu jūrniekus uz ASV vilināja ne tikai darba meklējumiem vismaz šķietami labvēlīgākā likumdošana un tālums no Padomju Savienības – gan idejiskā, gan ģeogrāfiskā ziņā. Pirmkārt, daudzsoļoša varēja šķist arī ASV straujā saimnieciskā izaugsme un tajā pašā laikā jūrnietu trūkums (vai vismaz baumas par to).³⁸ Tā kā Amerika karā bija cietusi mazāk nekā daudzas Eiropas valstis, bet jūrnietu, domājams, patiešām trūka, tad uzreiz pēc kara (faktiski jau kara nogalē) latviešu jūrnietks varēja cerēt uz veiksmīgu iekļaušanos šīs valsts tautsaimniecībā. Otrkārt, Otrā pasaules kara gados izcili slavēta visas pasaules latviešu vidū bija kļuvusi Latvijas sūtniecība Vašingtonā – kā ar saviem centieniem saglabāt Latvijas kuģus, tā aizrautīgo palīdzību jūrnikiem plašajā pasaulē;³⁹ tas bija zināms pretsmērums tām iekšējām nekārtībām, kuras latviešu jūrnietu un kuģipasašnieku lietās norisinājās, piemēram, Latviešu palīdzības komitejā Zviedrijā.⁴⁰

“Jāsaka, ka nav [...] viegli [...] atrasties Eiropā, jo šeit gandrīz nav neviena, kas nevēlētos šo kontinentu atstāt, un man nākas atbildēt uz neskaitāmiem jautājumiem, lai apmierinātu visus interesentus. Domāju, ka bez pārspilējuma varu teikt, ka šobrīd mūsu aprindās Jūsu vārdam ir vislielākā autoritāte un ka laba daļa nākotnes cerību, ja tām kādreiz būtu lemts piepildīties, sakoncentrējas ap Jūsu personu.”⁴¹

vēstulē Latvijas sūtnim Vašingtonā Alfrēdam Bilmanim 1946. gadā neviltoji glaimoja latviešu jurists un Latvijas kuģipasašnieku aizstāvis Georgs Dancigers, atklājot Eiropā mītošo tautiešu noskaņojumu. Ne mazāka pateicība par A. Bilmaņa un visas sūtniecības veikumu, toties mazliet lielāka

skepe par ASV kā “apsolīto zemi” jūtama kāda jūrnieka mātes vēstulē Latvijas sūtniecības Vašingtonā lietvedim Anatolam Dinbergam, kurā viņa pateicas par palīdzību nelaimē nonākušajam dēlam 1949. gada sākumā:

*“varu iedomāties, cik Jums tagad grūti lai-ki jāpārdzīvo un cik daudz ir to, kas gaida un lūdz no Jums palīdzības – no “apsolītās zemes” Amerikas, kur nu Jums vienam⁴² ir jārikojas ar trimdnieku likteņiem. Mums Eiropā caurmērā visiem šķiet, ka pie Jums būtu visvieglāk un labāk dzīvot un strādāt. Protams, ir visur sava garoza, bet [mums par] to netik domāt”.*⁴³

Amerika tomēr nebūt neizrādījās nekāds latviešu jūrnieka rožu dārzs. Pirmkārt, tūlīt pēc kara ASV tirdzniecības flotē brieda tendence nodarbināt vienīgi ASV pavalstniekus: sākotnēji šis princips tika piemērots kuģu kapteiņiem, vēlāk visiem virsniekiem, bet 50. gadu sākumā jau bija attiecināms arī uz daļu zemāka ranga jūrnieku.⁴⁴ Otrkārt, tāpat kā Eiropā, arī ASV pilsonības iegūšanai bija vajadzīgi pieci gadi, ko jūrniekam visizdevīgāk bija nokalpot uz ASV kuģiem, ja kāda no vietējām rēderejām ārzemnieku ņēma preti tikai ar sākotnējiem vai nepilnīgiem ieeļošanas dokumentiem (arī bez imigrācijas kvotas vīzas).⁴⁵

Kopumā ASV izcēlās ar sevišķi stingru imigrācijas politiku, kas laika gaitā palika aizvien stingrāka. 1952. gada 27. jūnijā ASV valdība, baidoties par to, ka valsts varas struktūrās spēcīgu darbinātāju darbības ceļā varētu pieaugt padomju varas ietekme, pieņēma grozījumus imigrācijas un pilsonības likumā – tā dēvēto Makerana–Valtera aktu (*McCarran–Walter Act*),⁴⁶ kas tā brīža redakcijā bija spēkā līdz 1965. gadam un aukstā kara kārtējā saspīlējuma gaisotnē stingri uzmanīja katru svešinieku, kam teorētiski varētu būt kaut netieša un attāla

saikne ar padomju varas struktūrām.⁴⁷ Tādējādi ārvalstu jūrnieks vairs nevarēja vienkārši nokāpt krastā no ASV iebraukuša kuģa uz likumā paredzētajām 29 dienām, uzrādot vien personas dokumentu vai kādu īslaicīgas ieeļošanas dokumentu, kā bija līdz šim: tagad katrs jūrnieks tika pakļauts izmeklēšanai. Latviešu jūrniekam bez pilsonības, kas iegūta kādā no mītnes zemēm, tas nereti beidzās ar arestu un izkāpšanas aizliegumu,⁴⁸ jo attiecībā uz Latvijas Republikas pilsoņiem šāda izmeklēšana daudzos gadījumos bija ārkārtīgi apgrūtināta: proti, tā saistījās ar ziņu ievākšanu no personas pēdējām pastāvīgajām dzīvesvietām, bet pēckara periodā “brīvajā pasaulē” palikušajiem latviešiem, kā zināms, tā parasti bija Eiropa (Vācija, Zviedrija u. c.); vēl sliktāk, ja par pēdējo pastāvīgo dzīvesvietu uz sauszemes bija uzskatāma Latvija, jo ASV imigrācijas iestāžu komunikācija ar attiecīgajām padomju institūcijām varēja būt visai sarežģīta... Cerīgākā latviešu jūrnieka izeja no šādas situācijas bija pagaidu uzturēšanās vīzas (*non-immigrant visa*) izņemšana kādā ASV pārstāvniecībā citviet pasaulē, kas vismaz noteiktā laika posmā garantēja jūrnieka izlaišanu Amerikas krastos. Tiesa, arī šādas vīzas izsniegšana varēja ievilkties vai pat nonākt strupceļā ziņu ievākšanas apgrūtinājumu dēļ.⁴⁹

Likumiski apgrūtinātas gan brīvprātīgā, gan iesaukšanas kārtā latviešu bēglim visā trimdas periodā bija arī iespējas dienēt ASV karaflotē, kur uzņēma tikai pilntiesīgus pavalstniekus (arī karalaikā).⁵⁰ Tos, kas nebija uzsākuši ASV pilsonības kārtošanas procedūru, armijas lietas neskāra un iesaukums neapdraudēja (autora rīcībā nav ziņu par brīvprātīgajiem), bet ASV pavalstniekam pēc iesaukšanas parasti bija iespēja izvēlēties – dienēt sauszemes, gaisa (aviācijā) vai jūras spēkos (kara flotē). Toties pavisam neērtā situācijā atradās tie iesaucamā vecuma latviešu vīrieši ASV, kas izteikuši vēlmi pēc šīs valsts pilsonības,

bet tās iegūšanu nebija nokārtojuši līdz galam, – tādā gadījumā uz viņiem attiecās iesaukums un karadienests, bet kā politiski tomēr ne gana uzticamiem viņiem nebija iespēju izvēlēties dienēt ārpus sauszemes spēkiem.⁵¹

Vēl pētāms ir jautājums, kādas imigrācijas normas tika piemērotas tiem 1940. gadā ASV palikušo astoņu kuģu jūrnikiem, kas kolektīvā veidā – ar visiem kuģiem un apkalpēm – nonāca ASV dienestā un to turpināja arī pēc kara beigām; vai tika piemērots pārvietotās personas statuss; cik īsā laikā obligāti bija jāuzsāk pilsonības iegūšanas process, kas neapšaubāmi bija nepieciešams ikvienam (protams, ne tikai jūrniekam), kurš ASV vēlējās dzīvot un strādāt pastāvīgi. Pēc atsevišķiem avotiem, iespējams pieļaut, ka šo jūrnieku dzīvi un uzturēšanos ASV kardināli ietekmēja izmaiņas ASV imigrācijas un pilsonības lietu likumdošanā 1952. gada vasarā. Tā viedina domāt kopš karalaika ASV kuģojošā un Ņujorkā pastāvīgi mītošā latviešu jūrnika Pētera Kaņepa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 1953. gada janvārī, kurā viņš žēlojas, ka negaidīti, nokāpjot no kuģa pēc kārtējā brauciena, saņēmis ASV imigrācijas dienestu pavēsti, ka turpmāk viņš valstī drīkstot uzturēties vien kā ārzemju jūrnieris likumā noteiktās 29 dienas, citādi tikšot deportēts.⁵² Jūrniera specifika attiecībā uz imigrācijas dienestiem bija tāda, ka jūrnieris ir atkarīgs no kuģu atiešanas un pienākšanas laikiem, ko bieži bija teju neiespējami saskaņot ar dažādu formalitāšu nokārtošanas tempiem un termiņiem imigrācijas iestādēs.

Pret tiem, kas ASV bija ieceļoši nelegāli (bez ieceļošanas atļaujas vai pat bez personas dokumentiem), šis valsts likumi bija sevišķi bargi, un pats nepatīkamākais, kas varēja sagaidīt latviešu jūrnieru bez legālas uzturēšanās atļaujas, bija jau iepriekš minētā piespiedu izsūtīšana jeb deportācija, un šādā gadījumā pastāvēja

divi galvenie scenāriji: palikšana “brīvajā pasaulē” darbā uz kāda kuģa vai nonākšana atpakaļ okupētajā Latvijā. Latvijas pārstāvniecības iespēju robežās centās atsaukties uz jūrnieriem, kuri bija nonākuši šādā situācijā un citās līdzīgās grūtībās, vajadzības gadījumā sagādājot viņiem kaut pagaidu personas dokumentus;⁵³ savu artavu sniedza arī dažās pilsētās izvietotās latviešu palīdzības organizācijas. Nelegālie iebraucēji ASV bieži tika novietoti vai nu kādā cietumā, vai Elisa salā (*Ellis Island*) Ņujorkā – tā dēvētajā imigrācijas karantinā jeb pagaidu nometinājumā; tālākais nometinātā liktenis parasti bija atkarīgs no ASV Tieslietu ministrijas (*Attorney General*)⁵⁴ imigrācijas komisāra Vašingtonā lēmuma.⁵⁵ Otra izeja bija imigranta pieņemšana darbā uz kuģa kādā vietējā jūrnierības kompānijā: būdams oficiāli nodarbināts, imigrants varēja puslīdz legāli atstāt ASV⁵⁶ un jūrasbrauciena laikā, ja bija vēlme “apsolitāajā zemē” nometināties, iegūt no kādas citā valstī esošas ASV pārstāvniecības likumīgu ieceļošanas atļauju⁵⁷ – protams, ja vien ASV imigrācijas dienesti izsniedza atļauju imigrantam kā jūrnierim uz kāda kuģa no valsts izbraukt. Taču šādus “nelegālus” (un, iespējams, ārzemniekus vispār) amerikāņu kuģniecības kompānijas uzņēma nelabprāt.⁵⁸

Latviešu jūrnieru nedienas ar dažādu valstu imigrācijas dienestiem visā pasaulē daļēji atvieglāja 1954. gadā pieņemtā Hāgas konvencija, kas bija attiecināma uz bezvalstniekiem – tātad arī jūrnieriem, kuriem konvencijā veltīts atsevišķs paragrafs. Tas paredzēja, ka jūrnieris darbā uz kādas konvenciju parakstījušās valsts kuģa varēja tikt pieņemts arī bez konkrētas valsts pilsonības un pastāvīgas dzīvesvietas – pietika tikai ar attiecīgās valsts izsniegtu rakstisku apliecinājumu, ka tā sniegusi jūrnierim pagaidu patvērumu.⁵⁹ Citos gadījumos līdzēja jūrnieru arodorganizācijas, kurās dažkārt latviešu jūrnieriem izdevās iesaistīties pat

bez pilnībā sakārtotiem attiecīgās valsts pilsonības dokumentiem.⁶⁰ Daudziem jūrniekiem imigrācijas lietās gan ASV, gan citviet pasaulē sniegusi atbalstu Latvijas sūtniecība Vašingtonā, kas uzturēšanās atļaujas un vīzas izgādājusi ne vienam vien latviešu jūrniekam, jādomā – kopumā desmitiem vai pat simtiem jūrnieku. Iespējams, vairāku jūrnieku ieceļošanu, sākotnējo uzturēšanos un palikšanu⁶¹ ASV nodrošinājusi arī Grauda rēdereja Ņujorkā, sagādājot ieceļojušajam jūrniekam darbvietu ar iepriekš parakstītu darba līgumu jeb angažējumu.⁶²

Imigrācijas problēmas latviešu jūrniekus pārsteidza arī Dienvidamerikas valstīs. Dažviet, piemēram, Dominikas Republikā, pat islaicīgas uzturēšanās (iebraukšanas) atļaujas iegūšanai bija nepieciešams viens vai vairāki galvotāji no valsts pilsoņiem vai pastāvīgajiem iemītniekiem.⁶³ Bet, ja jūrnieks šai valstī nokļuvis pirmo reizi mūžā un, iespējams, nekad vairs neatgrieziesies, tad kur gan lai atrod šādus galvotājus? Savukārt Venecuēlā, lai uzturēšanās būtu likumīga, vajadzēja vismaz uz gadu noslēgt darba līgumu ar kādu no vietējām firmām, kas arī nebūt nebija vienkārši izdarāms. Citkārt izkāpšanu krastā un uzturēšanās atļauju atteica vienkārši tāpat – bez konkrēta paskaidrojuma un atsauces uz likumdošanas pantiem.⁶⁴

Tātad gan Eiropā, gan ārpus tās – Amerikas kontinentā – allaž pastāvēja zināmas problēmas kā ar pilsonības ieguvu un imigrācijas dienestiem, tā ar pirmajās pāris pēckara desmitgadēs īpaši uzmācīgo svešinieka statusu kā tādu, kas, kā jau daļēji pieminēts, varēja saistīties tiklab ar politisko uzticamību un valsts amatpersonu protekcionistisko vēlmi dot saimniecisku priekšroku saviem pilsoņiem, gan racionālām bažām – emigrantu tautas nepārbaudītajām darbspējām un citādām mentalitātes īpatnībām, kas potenciāli varēja apgrūtināt sadarbību ar kuģīpašniekiem un kapteiņiem ar vietējo pilsonību.

“Vienreiz es tiešām dabūju iepazīties ar to faktu, ka ir diezgan maz nāciju un vēl mazāk kapteiņu, kas [...] vēlas ņemt bēgļus uz sava kuģa. Apmeklēju vairākas ostas un neskaitāmus kuģus, visur saņemdam negatīvu atbildi. Ar to atļauju palikt malā arī negāja. Beigās man tikai atlika jautāt, vai nebūtu iespējams uzkāpt uz krievu kuģa,”

tā savas nedienas pirmajos pēckara gados 1960. gadā atminējās latviešu jūrnieks Zviedrijā Raimonds Mūrnieks (1925–?), piebilstot, ka gadījumi, kad latviešu jūrniekiem kā svešautiešiem aizliegts izkāpt krastā, dažās zemēs esot sastopami vēl aizvien – tātad 60. gadu sākumā, turklāt trūkstot pārliecības, ka šādi aizliegumi neparādīšoties arī citviet.⁶⁵ Savukārt tāljūras kapteinis Kanādā I. Balodis raksta, ka šis aspekts vēl 50. gadu vidū traucējis kuģot pat zema ranga amatā, jo kanādiešu kapteiņi un kuģīpašnieki svešiniekiem bez pieredzes tieši Kanādas jūrniecības nozarē neuzticējušies un savu kuģu darbiniekus izraudzījušies no personīgi pazīstamo vidus:

“Domāju, ja ne citādi [proti – ja neizdosies dabūt augstāka ranga amatu kāda kuģa apkalpē – D. B.], dabūšu vietu uz kāda no daudzajiem ezeru kuģiem. Bet nekā! Izstāgājos pa Toronto un Montreālu, visur prasīja “Canadian experience”⁶⁶ Kapteiņi par trešajiem stūrmaņiem labāk ņemot savus bijušos stūres vīrus, kas jau ko zina par upēm, kanāliem un ezeriem, nekā vienu svešinieku. Daudz gadus vēlāk to labi sapratu.”⁶⁷

Turklāt šo situāciju vēl vairāk saasināja nozares darbinieku un to pārstāvošo institūciju iekšējās idejiskās nesaskaņas. “[Pat] par matrozi nevarēju tikt,” turpina I. Balodis.

“Arodbiedrības tos, kas braukuši par virsniekiem, neņēma pretim. Tolaik te bija divas savā starpā kašķīgas arodbiedrības. Viena

no tām bija ļoti komunistiski noskaņota,⁶⁸ otra nē.”⁶⁹

Kā to iezīmē jau I. Baloža atmiņas, politikās problēmas dažkārt saistījās arī ar attieksmi pret pavisam konkrētiem politiskajiem režīmiem, konkrētāk – padomju varu. Šī problēma izpaudās divējādi.

Pirmkārt, strādājot kādas Rietumvalsts tirdzniecības flotē, pastāvēja risks preču pārvaldījumu gaitā nonākt kādā padomju varas ietekmes ostā, kur latviešu jūrnieku varētu pārsteigt “plašās Dzimtenes” “draudzīgā” vēlme pēc “Dzimtenes dēla” atgriešanās “mājās”. Apzinoties padomju varas represīvo iedabu, baltiešu jūrnieki trimdā to uzskatīja par visai nopietnu problēmu; piemēram, 1962. gadā Igaunju jūrnieku arodbiedrības darbinieki baltiešu jūrniekus “brīvajā pasaulē” brīdinoši aicināja “*nebraukt uz kuģiem, kas apmeklē padomju ostas*”, norādot, ka

*“Padomju Savienība uzskata katru aizbēgušo par savu pilsoni, kaut arī tas būtu pieņēmis citas valsts pilsonību. Padomju vara var apcietināt jūrnieku arī tad, ja tas neatstāj ostā savu kuģi”.*⁷⁰

Tomēr ne visi par to aizdomājās un ne visiem bija iespējams no šāda riska izvairīties. Īpaši satraucoša izvērtusies I. Baloža – tobrīd Kanādas jūrnieka, kas ceļoja zem Bermudas karoga, – izkāpšana krastā Tuapsē Melnās jūras krastos, tiešā padomju ietekmes sfērā. Latviešu jūrnieks atceras, kā viņu uzraudzījusi Padomju Savienības specdienestu modrā acs.⁷¹

Iespējams, no pavisam līdzīgas situācijas vai daudz traģiskāka likteņa izdevās izvairīties kādam latviešu trimdas jūrniekam, uzvārdā Speks. Viņš vēl trīs mēnešus pēc kara beigām Latvijā cīnījies t. s. nacionālo partizānu rindās pret padomju okupācijas varu, tad pārbēdzis uz Zviedriju, uzkāpis uz kuģa, bet vēlāk, kad kuģis saņēmis

rikojumu doties uz Krieviju, no klāja aizbēdzis, pārlecot pāri bortam Dardaneļu jūras šaurumā, un vēlāk izpeldējis krastā.⁷² Nav šaubu, ka bijušajam nacionālajam partizānam ar Zviedrijas pilsonību vai bez tās Padomju Savienībā varēja klāties samērā bēdīgi. Tiesa, lasot gan šo brīdinājumu, gan citētās I. Baloža un līdzīgas atmiņas, jāatceras, ka trimdinieku uzburtajās pagātnes ainās, tāpat kā trimdas presē, “visvarenās čekas” ietekme un informētība nereti tika vairāk vai mazāk pārspilēta.

Otrā problēmas šķautne saistījās ar gluži pretējiem valstu politiskajiem uzskatiem un izpaudās kā zināma politiskā diskriminācija un neuzticība, ko raisīja latviešu jūrnieku saistība ar Latviju kā “komunistu valsti”. Ēna, ko latvieša biogrāfijā “brīvajā pasaulē” meta piederība zemei, kas iekļauta Padomju Savienības sastāvā, izrādījās pietiekami gara, lai – par spīti baltiešu trimdas politiskajām aktivitātēm – raisītu rietumniekos aizdomas par ikviena latvieša piederību komunistiem: latvietis – tātd komunist, komunistiskās Latvijas un komunistu pārstāvis. Politiskās pozīcijas dēļ īpaši piesardzīgas pret “komunisma draudiem” un latviešu (baltiešu) jūrniekiem kā “komunisma baciļa” pārnēsātājiem bija abu Amerikas kontinentu valstis: ASV ostu ierēdņi vēl 60.–70. gados latviskas izcelsmes jūrniekiem nereti vaicājuši par viņu saistību ar Komunistisko partiju,⁷³ bet Dienvidamerikas valstu ierēdņi greizi raudzījušies uz Latvijas Republikas iestāžu izdotiem personas dokumentiem.

Tuvākai ilustrācijai vispirms aplūkosim divus gadījumus ASV 50. gadu sākumā, kad latviešu jūrnieki Latvijas sūtniecībai Vašingtonā sūdzējušies par to, ka amerikāņi bez jebkāda pamata viņus uzskatot par komunistiem.

Pirmais gadījums stāsta par kāda latviešu jūrnieka – Ludviga Ķiploka – pēkšņo atstādināšanu no amata ASV kuģniecības firmā *Isthmian Steamship Company* (tvaikonis

Steel Worker) 1949. gada augustā. Un, lai gan atlaišana notikusi bez jebkādiem paskaidrojumiem,⁷⁴ L. Ķīplokam jau uzreiz radušās aizdomas par politiskās neuzticamības apsvērumu:

“Savus pienākumus esmu izpildījis pēc vislabākās apziņas. Neesmu sastāvējis nekādās politiskās, nedz sabiedriskās organizācijās, ne Latvijā, nedz arī šeit. Neesmu piedalījies nekādās sapulcēs, gājienos, nedz arī pat runājis par politiskām lietām jeb uzskatiem. Esmu vienmēr lojāls bijis pret S[avienoto] V[alstu] valdību un pilsoņiem. [...] Vai tiešām Latvijas jūrniekiem, latviešiem neatļaus braukt uz S[avienoto] V[alstu] kuģiem? Es jūtos ļoti dziļi sāpīnāts, un apvainojums par manu uzticīgo kalpošanu arī skar materiālo pusi. Man ir jāuztur nespēcīga sievas māte, kura ar 1. augustu iebruca no Vācijas uz dzīvi S[avienotajās] V[alstīs], savā 84 gadu vecumā,”

tā aizvainojumu politiski jūtīgajos jautājumos un situācijas smagās sekas Latvijas diplomātiem atklāj L. Ķīplok, ⁷⁵ citviet kā, viņaprāt, garantiju politiskajai uzticamībai uzsvērdams arī dalību Otrajā pasaules karā Rietumu sabiedroto pusē: *“Visu kara laiku esmu aktīvi piedalījies, pat savu kārtējo atvaļinājumu neesmu dabūjis, un mēs vienmēr tiekam aizmirsti.”*⁷⁶ L. Ķīplokam tika piemērota ne vien atlaišana no konkrētās vietas, bet arī aizliegums strādāt uz ASV tirdzniecības kuģiem vispār; lietas gaitā patiesi izrādījās, ka tas saistīts ar zināmu “drošības risku” (*security risk*), tiesa, bez konkrēta paskaidrojuma par šī tā dēvētā riska politisko kontekstu.⁷⁷ Tikai pēc gada, 1950. gada 12. septembrī, pateicoties paša jūrnieka neatlaidībai un Latvijas sūtniecības atbalstam personas dokumentu piesūtīšanā, process tika izbeigts un L. Ķīplok no ASV varas iestādēm saņēma apliecinājumu, ka lieta ir izbeigta un jūrnieks atkal drīkst kuģot uz ASV tirdzniecības kuģiem.⁷⁸

Otrais gadījums saistās ar latviešu jūrnieka Boļeslava Senkeviča sašutumu un aizvainojumu par 1952. gadā pieņemto t. s. Makerana–Valtera aktu, kas, kā jau minēts, paredzēja papildu ierobežojumus ārvalstu jūrnieku izkāpšanai krastā ASV ostās, pakļaujot jūrniekus aizturēšanai un izmeklēšanai tieši ar padomju varu saistītu aizdomu kontekstā. Precīzāk – B. Senkevičs, kurš cieta no jaunā likuma un gada beigās tika uz kuģa apcietināts, jutās teju personīgi apvainots un apsūdzēts komunistiskā diversijā:

*“Ļoti sāpīgi dzirdēt par jauno Mac Carran likumu, kurš izdomāts S[avienoto] V[alstu] iekšējai drošībai; [tas] ir izdarījis lielu ne taisnību Latviešu tautības jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz dažādas tautības kuģiem un [kuriem] pa daļai nav noteiktas uzturēšanās vietas. [...] Iznāk, ka Latviešu jūrnieki ir komunisti vai tā piekritēji, vai citāda veida nedrošas personas. Es nezīnu, vai tiešām atradīsim daudz starp mūsu tautības [jūrniekiem], kuri simpatizētu komunismam, kurš ir izdarījis tik daudz ļauna mums.”*⁷⁹

Nevienā no abiem minētajiem gadījumiem jūrniekiem nav bijis konkrētu faktu, kas apstiprinātu viņu politisko diskrimināciju, proti, viņu un Latvijas saistību ar komunistisko režīmu, – vien aizdomas un netiešas norādes; taču tas pats nav sākams par latviešu jūrnieku piedzīvojumiem Dienvidamerikas valstīs. Īpaši bēdīgi latviešu jūrniekiem klājies Brazīlijā,⁸⁰ Kubā⁸¹ un Dominikānā, kur varas iestādes nav gribējušas izsniegt iecelošanas vīzu Latvijas Republikas pasēs ipašniekiem un aizliegušas jūrniekiem izkāpt krastā. Piemēram, Dominikānas galvaspilsētā Santodomingo latviešu jūrnieka I. Baloža izkāpšanu krastā kavēja vietējo varas iestāžu pārmetumi par to, ka jūrnieks “dzimis komunistu zemē”, tātad *a priori* ir neuzticams un bīstams (pats I. Balodis gan to skaidro ar čēkas

ietekmi un Padomju Savienības centieniem “sagrābt” okupēto valstu bijušos pilsoņus jeb, kā rakstīja pats kapteinis, vēlmi viņus sagrābt “*ar garo komunistu roku*”).⁸² “*Ciudad Trujillo [Dominikānā] [...] mani uzskata par pilsoni aiz dzelzs priekšvara,*”⁸³ neizpratnē par Dominikānas valdības rīcību 1954. gadā bija cits latviešu kapteinis – Kārlis Kirmuška (1907–1994), augsta ranga darbinieks uz Kanādas kompāniju kuģiem. Nedēļu vēlāk kaut ko līdzīgu piedzīvojis arī Kubā, kapteinis, liekas, jau kļuva pilnībā pārliecināts, ka pret viņu vērstas aizdomas kā pret komunistu, uzsverot, ka pirms kara un pašos pirmajos pēckara gados šāda parādība nav piedzīvota:

*“Kopš 1932. g. un arī pēc kara esmu vairākas reizes bijis Kubā, bet [...] grūtības netiku piedzīvojis.”*⁸⁴

Latviešu jūrnieka vienīgā cerība šādā situācijā bija zibenīga Latvijas diplomātisko pārstāvniecību reakcija, ilgtermiņā – pases un pilsonības maiņa, izraugoties politiski “drošāku” jeb neitrālāku valsti. Cik tāl tas attiecas uz kapteiņa K. Kirmuškas

izkāpšanu Dominikānā,⁸⁵ Latvijas diplomātisko dienestu iejaukšanās gan, visticamāk, nozīmēja arī ilgtermiņa risinājumu,⁸⁶ taču pilnībā pašauties uz to nevarēja. Turklāt, pat ja ieceļošana Dienvidamerikas valstīs, teiksim, ar Latvijas diplomātisko pārstāvniecību pūlēm, kādam latviešu jūrniekam izdevās, šie dokumenti paši par sevi sniedza vien formālas garantijas: ja kāda imigrācijas ierēdņa galvā dzima aizdomas, ka uzturēšanās dokuments iegūts ar nodomu vēlāk no kuģa slepus nokāpt un palikt malā kā nelegālajam imigrantam (un/vai padomju aģentam ar uzdevumu), atkal varēja rasties problēmas.⁸⁷ Šādas varas struktūru aizdomas parasti vajāja tos jūrniekus, kas it kā nebija izrādījuši pietiekamu interesi sakārtot pastāvīgās dzīvesvietas problēmu, un pat Latvijas pārstāvniecības šādā gadījumā ne vienmēr varēja līdzēt.⁸⁸ Tiesa gan, kā noprotams pēc K. Kirmuškas sarakstes ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā 1955. gadā, šādi gadījumi tomēr bijuši drīzāk izņēmums, turklāt jūrniekos valdījušas cerības, ka nākotnē nejaukā parādība pamazām izplēnēs.⁸⁹

(Noslēgums nākamajā numurā.)

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- ¹ Sk.: DĀVIS BEITLERS. Latvijas jūrnieku ceļi trimdā: izklišanas veidi, cēloņi, motīvi. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2019, Nr. 7/8, 87.–102. lpp.
- ² Igauņu jūrnieku... In: Latvju Ziņas, 05.07.1945., 2. lpp.
- ³ Latviešu jūrniekiem... In: Latvju Ziņas, 25.08.1945., 2. lpp.
- ⁴ Gēteborgas jūrskolu... In: Latvju Ziņas, 15.06.1950., 6. lpp.
- ⁵ Ibidem.
- ⁶ F. Flensburgas baltiešu DP jūrskolas... In: Tēvzeme, 23.11.1946., 3. lpp.
- ⁷ Darbojās no 1945. līdz 1950. gadam, latviešu bēgļu aprūpē iesaistījās 1946. gadā, nostājoties līdzās Apvienoto Nāciju Palīdzības un atjaunošanas pārvaldei (*United Nations Relief and Rehabilitation Administration*) šajā darbības jomā.
- ⁸ Presē ir ziņas, ka kuģis ticis nodots tiešā IRO rīcībā. Sk.: Latvieši pasaulē. In: Austrālijas Latvietis, 22.05.1949., 5. lpp.; Kapt[einis] PAULS NEIMANIS. Norvēģi negribēja latviešus. In: Latvija, 15.07.1949., 2. lpp.
- ⁹ NEIMANIS, Norvēģi negribēja latviešus.

- ¹⁰ Sk.: Latvieši pasaulē.
- ¹¹ NEIMANIS, Norvēģi negribēja latviešus.
- ¹² O[ĻEGS] GONČAROVŠ. Patiesība par jūrniekiem. In: Latvija, 28.05.1949., 2. lpp.
- ¹³ Vācijā atrodas 24.000 leģionāru. In: Latvju Vārds, 12.09.1945., 4. lpp.
- ¹⁴ Latvieši Vestergetlandē. In: Latvju Vārds, 05.09.1945., 4. lpp.
- ¹⁵ J. Vārsberga vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā Alfrēdam Bilmanim, Stokholma, 06.09.1948. Latvijas Nacionālais arhīvs, Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīga (turpmāk – LNA LVVA), 293-1-4048, 40. lp.
- ¹⁶ Ibidem, 38. lp.
- ¹⁷ Piemēram, Dānijā palikušais Padomju Savienībai izdotā motorkuģa “Bru” kapteinis Kārlis Vētra (1908–?) pēc 1946. gada turpināja braukt par trešo stūrmani uz daņu tirdzniecības kuģa *Blekinge*. Sk.: K. Vētras vēstule A. Bilmanim, 12.09.1947. Ibidem, 293-1-1943, 21. lp.
- ¹⁸ V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”: kā amerikanizēties latviešu rēderis piemānīja mūsu jūrniekus. In: Latvija, 17.12.1949., 2. lpp.
- ¹⁹ A. Bilmaņa vēstule jūrniekam K. Vētram Dānijā, 17.09.1947. LNA LVVA, 293-1-1943, 20. lp.
- ²⁰ Saskaņā ar 1948. gada ASV imigrācijas likumu pārvietotās personas statuss tika definēts šādi: bēglis, kas 1947. gada 22. decembrī atradies amerikāņu, angļu un franču okupācijas joslās Vācijā, Austrijā un Itālijā. Sk. arī: Latvijas sūtniecības Vašingtonā 1. sekretāra Anatola Dinberga vēstule jūrnieka Gvido Alkšņa mātei Paulīnei Alksnei, 26.08.1949. Ibidem, 72. lp.
- ²¹ A. Dinberga vēstule jūrniekam Ludvigam Ķiplokam, 19.10.1948. Ibidem, 107. lp.
- ²² V. O. “Latvji, brauciet jūriņā...”.
- ²³ Autora saruna ar Ritu Jefimovu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā 27.10.2020.
- ²⁴ IMANTS BALODIS. Dažādās vietās un laikos. [Autobiogrāfijas manuskripts datorrakstā.] 20. gs. 90. gadi, 9. lp.
- ²⁵ Jāņa Hartmaņa apkopotas ziņas par Ādolfu Ceļdomu, 13.04.1999. [Mašīnraksts.] Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa (turpmāk – RVKM LKVN), personas kartīte “Ādolfs Ceļdoma”.
- ²⁶ Kapteiņa Heinriha Liberta vēstule A. Bilmanim. Ķīle, 01.02.1946. LNA LVVA, 293-1-1943, 3. lp.
- ²⁷ Ibidem.
- ²⁸ JĀNIS HARTMANIS. [Šķirkļis par kapteini H. Libertu.] In: ILZE BERNSONE (galv. red.). Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950. Rīga 1998, 90. lpp.
- ²⁹ Kapt[einis] A[RVALDS] M[ĀRTIŅŠ] KALNIŅŠ. Mūžības jūru ceļos [Krišjāņa Rūdolfa Slejas nekrologs]. In: Laiks, 07.09.1994., 7. lpp.
- ³⁰ Tuvāk sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Latvijas kuģi un jūrnieki Rietumvalstīs varu krustpunktos: latviešu jūrniecība trimdā 1940.–1948. gadā. In: Vēstures lūzumpunkti un robežšķirtnes arhivu dokumentos. Latvijas Valsts vēstures arhīva zinātniskie lasījumi: IV. [Rīga] 2018, 183.–186. lpp.
- ³¹ VDN. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. In: Latvija, 19.10.1949., 2. lpp.
- ³² Sk., piem., tvaikoņa “Elizabete” kādreizējā stūrmaņa Jāņa Rūdolfa Freimaņa (1911–1990) nedatētas atmiņas “Latviešu tvaikoņa “Elizabete” kara gaitas”, 6. lp. [Rokraksta kserokopija.] RVKM LKVN, zinātniskais arhīvs, LJVA Ja 6, 107. lp.
- ³³ Latvijas tvaikoņa “Vizma” bijušā kapteiņa Paula Skultes (1898–1990) vēstule Latvijas pilnvarotajam ministram Zviedrijā Voldemāram Salnajam. Gēteborga, 14.10.1940. LNA LVVA, 293-2-135, 1. lp.
- ³⁴ Jūrnieka Raimonda Mūrnieka (1925–?) vēstule A. Bilmanim, 01.09.1960. Ibidem, 293-1-1946, 4. lp.; sk. arī 1954. gadā Hāgā pieņemto Konvenciju par bezvalstnieka statusu (*Convention relating to the Status of Stateless Persons*). Pieejams: <http://www.unhcr.org/ibelong/>

wp-content/uploads/1954-Convention-relating-to-the-Status-of-Stateless-Persons_ENG.pdf (skatīts 12.10.2020.).

- ³⁵ R. Mūrnieka vēstule A. Bilmanim, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 4. lp.
- ³⁶ Sk., piem.: profesora Friča Gulbja vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā Jūlijam Feldmanam. Hamiltona, 31.01.1951. Ibidem, 293-1-1454, 176. lpp.
- ³⁷ BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 9. lp.
- ³⁸ Jūrnieka Alberta Eina vēstule A. Bilmanim, 28.02.1945. LNA LVVA, 293-1-1943, 5. lp.
- ³⁹ Par to liecina jūrnieku vēstules sūtniecībai no visas pasaules. Sk., piem.: ibidem, 293-1-1943–1946.
- ⁴⁰ Kuģipašnieka un kuģniecības sabiedriskā darbinieka Jāņa Zalcmaņa (1887–1971) vēstule A. Bilmanim. Ņujorka, 27.09.1946. Ibidem, 293-1-1931, 22. lp.
- ⁴¹ G. Dancigera vēstule A. Bilmanim. Stokholma, 22.07.1946. Ibidem, 293-1-1898, 28.–29. lp.
- ⁴² Tobrīd A. Dinbergs bija pārņēmis sūtniecības lietas no tikko mūžībā aizgājušā sūtņa A. Bilmaņa.
- ⁴³ P. Alksnes vēstule A. Dinbergam, 14.02.1949. LNA LVVA, 293-1-1943, 49. lp. Citā – 07.03.1949. – vēstulē (ibidem, 51. lp.) P. Alksne A. Dinbergam neslēpj: “*Jūs nu esiet vistuvākā valdīšana puīkam no latviešu puses.*”
- ⁴⁴ A. Dinberga vēstule L. Ķiplokam, 31.08.1950. Ibidem, 105. lp.
- ⁴⁵ J. Feldmana vēstule G. Alksnim, 23.08.1949. Ibidem, 71. lp.
- ⁴⁶ Oficiāli – *Immigration and Nationality Act of 1952*.
- ⁴⁷ MARION T. BENNETT. The immigration and nationality (McCarran-Walter) Act of 1952, as Amended to 1965. In: *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 367, 1966, 1, pp. 127–136.
- ⁴⁸ B. Senkeviča vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Portlenda, 01.01.1953. LNA LVVA, 293-1-1943, 115. lp.
- ⁴⁹ A. Dinberga vēstule jūrniekam B. Senkevičam, 07.01.1953. Ibidem, 114. lp.
- ⁵⁰ A. Eina vēstule A. Bilmanim, 28.02.1945. Ibidem, 4. lp.
- ⁵¹ Amerikas Latviešu Apvienības kongresa Rezolūcija par latviešu iestāšanos ASV bruņotajos spēkos, 23.08.1952. Ibidem, 293-1-1331, 17. lp.
- ⁵² P. Kaņepa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 10.01.1953. Ibidem, 293-1-1943, 117. lp.
- ⁵³ Sk., piem.: A. Dinberga vēstule P. Alksnei, 29.12.1948. Ibidem, 39. lp.
- ⁵⁴ A. Dinberga vēstule P. Alksnei, 31.01.1949. Ibidem, 46. lp.
- ⁵⁵ A. Dinberga vēstule P. Alksnei, 26.08.1949. Ibidem, 72. lp.
- ⁵⁶ P. Alksnes vēstule P. Dinbergam par to, ka viņas dēls G. Alksnis saņēmis “caur *Standart Oil Co.* jūrnieka papirus”. Ibidem, 49. lp.; A. Dinberga vēstule P. Alksnei, 16.02.1949. Ibidem, 50. lp.
- ⁵⁷ P. Alksnes vēstule A. Dinbergam, 07.03.1949. Ibidem, 51. lp.; J. Feldmana vēstule G. Alksnim, 23.08.1949. Ibidem, 71. lp.
- ⁵⁸ Sk.: G. Alkšņa vēstule J. Feldmanam, 19.08.1949. Ibidem, 64. lp.
- ⁵⁹ Hāgas konvencija “Par bezvalstnieka statusu” (*Convention relating to the Status of Stateless Persons*).
- ⁶⁰ Šādi notika, piemēram, ar minēto latviešu jūrnieku P. Kaņepu ASV, kurš bija vietējās jūrnieku arodbiedrības biedrs, baudīdams pārvietotās personas statusa priekšrocības. Sk.: A. Dinberga vēstule P. Kaņepam, 23.01.1953. LNA LVVA, 293-1-1943, 116. lp.
- ⁶¹ ARVIS POPE. [Šķirklis par kapteini Pēteri Līci.] In: BERNSONE, Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950, 91. lp.
- ⁶² A. Dinberga vēstule jūrniekam P. Licim, 06.01.1948. LNA LVVA, 293-1-1943, 22. lp.
- ⁶³ Šādā situācijā bija nokļuvis latviešu jūrnieks R. Mūrnieks 1960. gada septembrī–oktobrī, uzturoties Dominikā: tās imigrācijas dienesti uzstāja, ka jūrniekam nepieciešama uzturēšanās atļauja, un

- šim nolūkam pieprasīja uzdot divus galvotājus. Sk.: R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. *Port Alfred*, 14.10.1960. Ibidem, 293-1-1946, 10. lp.
- ⁶⁴ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 21.11.1960. Ibidem, 24. lp.
- ⁶⁵ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. Ibidem, 6. lp.
- ⁶⁶ “Kanādas/kanādiešu pieredze” (angļu val.).
- ⁶⁷ BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 9. lp.
- ⁶⁸ I. Balodis savās atmiņās gan nenorāda, vai konkrētā arodbiedrību attieksme pret komunistisko režīmu kaut kādā veidā ietekmēja latviešu jurnieka izredzes atrast darbu nozarē.
- ⁶⁹ BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 9.–10. lp.
- ⁷⁰ Igaņu jurnieku bridinājums. In: *Latvija Amerikā*, 24.01.1962., 8. lpp.
- ⁷¹ BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 18. lp. Citējumu sk.: BEITLERS, Latvijas jurnieku ceļi trimdā, 91. lpp.
- ⁷² R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 6. lp.
- ⁷³ BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 18. lp.
- ⁷⁴ A. Dinberga vēstule L. Ķiplokam, 31.08.1950. LNA LVVA, 293-1-1943, 105. lp.
- ⁷⁵ L. Ķiploka vēstule J. Feldmanam. Ņujorka, 26.08.1950. Ibidem, 106. lp.
- ⁷⁶ L. Ķiploka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā saistībā ar dokumentāciju, kas nepieciešama Kanādas vīzas izsniegšanai. Ņujorka, 17.10.1948. Ibidem, 108. lp.
- ⁷⁷ ASV Krasta apsardzes (*Coast Guard*) izsniegts paziņojums L. Ķiplokam, 12.09.1950. Ibidem, 104. lp.
- ⁷⁸ L. Ķiploka vēstule A. Dinbergam, Ņujorka, 16.09.1950. Ibidem, 103. lp.
- ⁷⁹ B. Senkeviča vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā. Portlenda, 01.01.1953. Ibidem, 115. lp.
- ⁸⁰ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. Ibidem, 293-1-1946, 24. lp.
- ⁸¹ K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. *Curacao*, 23.02.1955. Ibidem, 293-1-1943, 123. lp.
- ⁸² BALODIS, Dažādās vietās un laikos, 18. lp.
- ⁸³ K. Kirmuškas vēstule no kuģa Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. *Ciudad Trujillo*, 03.03.1954. LNA LVVA, 293-1-1943, 136. lp.
- ⁸⁴ K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Jamaika, 28.02.1955. Ibidem, 122. lp.
- ⁸⁵ Latvijas diplomātiskie dienesti neko daudz nevarēja līdzēt, kad 1955. gada februāra beigās K. Kirmuškam bija jāizkāpj citas Dienvidamerikas valsts – Kubas – krastā: labākais, ko Latvijas Republikas pārstāvji varēja panākt, bija solidu un komfortablu apcietinājuma apstākļu izkārtošana – viesnīcā, pat ja bruņotas apsardzes uzticamā pavadībā. Sk.: K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 28.02.1955. Ibidem, 119.–122. lp.
- ⁸⁶ A. Dinberga vēstule K. Kirmuškam, 01.02.1955. Ibidem, 124. lp. Sūtniecības padomnieks raksta: “[...] sūtniecība [Jūsu lietā] [...] saņēmusi atbildi no Dominikāņu vēstniecības Vašingtonā. Atbildes saturs ir Jums labvēlīgs, un jāpieņem, ka turpmāk Jums nekādu grūtību ar ieceļošanu Dominikāņu republikā nebūs.”
- ⁸⁷ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Savanna, 23.10.1960. Ibidem, 293-1-1946, 14. lp.
- ⁸⁸ Sk., piem.: A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam, 31.10.1960. Ibidem, 15. lp.
- ⁸⁹ Sk.: K. Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 28.02.1955. Ibidem, 293-1-1943, 122. lp. K. Kirmuška raksta, ka ar šo vēstuli vēlēties vienīgi informēt sūtniecību “*par pēdējo* [pasvitrojums mans – D. B.] *stūrakmeni* [resp., traucēkli – D. B.] *latviešu jurniekam Vakār-Indijas* [domāta Dienvid- jeb Dienvidamerika – D. B.] *republikās*”.

SUMMARY

After the Second World War, a significant part of the sailors who originally were the Republic of Latvia citizens arrived in the Western countries as exiles. Many of them continued working in their speciality in the maritime structures of their new home countries. Often, despite a good education, Latvian sailors suffered from various restrictions, specific economic rules, political and ideological problems and also stereotypes regarding Latvian-people.

The first problem was economic protectionism of the states (aiming to protect the economic interests of their citizens), and the position of local, respectively, national, trade unions – they held a strictly negative attitude towards immigrants in the labour market; the seafarers' trade unions in the Scandinavia were particularly opposed to Latvian seafarers – refugees from the occupied Latvia. This problem, of course, was particularly common at the beginning of the post-war period, when many of the Western countries were economically weakened, but in some cases this phenomenon continued in later years.

The second problem or, more precisely, a block of problems, was the difficulties – partly based in political reasons – with immigration authorities and the acquisition of citizenship. To sail on ships of many Western countries, the sailor was often required to be a citizen of the respective country. However, the acute lack of seafarers in some countries, support of international refugee care organizations – International Refugee Organisation, United Relief and Rehabilitation Administration – and status of the displaced persons enabled many Latvian refugees to continue their way and profession on the trading ships of Great Britain, Sweden, USA and other countries. Latvian sailors in exile always were greatly supported by the Latvian Legation in Washington D. C. and especially the Envoy Alfrēds Bilmanis and the First Secretary of the U. S. Legation Anatols Dinbergs.

Some of the political problems were related to the political stereotypes linked with the certain political regime and state – the Soviet Union. Regardless of the quite famous political anti-Soviet activities of the Baltic exiles, in some countries of the world for several years after the war Latvian sailors were considered to be the representatives of the Soviet Union. That attitude was felt by Latvian sailors almost throughout the American continent and it greatly hindered seafarers' chances to travel by ship and to step ashore. The USA Immigration and Nationality Act of 1952 was particularly unfavourable to Latvian exile sailors in the West, as it was passed in the context of Cold War-era fears and under the suspicion of Communist and Soviet agent infiltration into American state institutions. *“It is very painful to hear about the new [USA immigration] law, which has caused great injustice to Latvian sailors who do not have a fixed place of residence. [...] It turns out that Latvian sailors are communists or their supporters, or other types of untrustworthy persons,”* in January 1953 wrote Latvian seamen in exile Boļeslavs Senkevičs.