

Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieru profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. II daļa

The Integration. A Few Episodes of the Professional Ways of Latvian Seamen in the Western Exile. Part 2

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 publikācijas¹ žurnāla iepriekšējos numuros 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 mītnes valstu saimnieciskajā un profesionālajā, sociālajā un sabiedriski politiskajā vidē un struktūrās. Rakstā iezīmētas dažas no problēmām, kas pavadīja latviešu jūrniekus – trimdiniekus – šis “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 publications released in the previous issues of the journal. It discusses the position of citizens of the interwar Republic of Latvia, 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 certain 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.

Akmens ierēdņu un pašu latviešu jūrnieku dārziņā

Latviešu jūrnieki trimdā cieta ne tikai no apzinātas kaitniecības un politiski motivētas dažādu valstu ierēdņu vai citu darboņu aizdompilnas rīcības,² bet arī no pārpratumiem un sajukuma, kas reizēm pārsteidza latviešu jūrniekus saskarē ar specifiskām tiesību normām un ierēdņu paviršību. Šai ziņā raksturīga ir jūrnieka Raimonda Mūrnieka (1925–?) lieta 1960. gadā; viņš 1943. gada jūlijā bija sācis kuģot uz tvaikoņa “Kuldīga” un vēlāk kuģojis dažādu Zviedrijas kuģu apkalpēs. Savā karjerā līdz 1959. gada beigām R. Mūrnieks, kā pats norādīja, bez problēmām pabijis desmit ASV ostās, kur parasti varējis nokāpt krastā un likumīgi uzturēties ostas pilsētā; taču tad atgadījās kas negaidīts. 1960. gada sākumā jūrnieks atradās Japānā un gatavojās ar kuģi doties uz ASV; šis valsts konsulātā viņš telegrāfiski pieprasījis komandas locekļa vīzu (kuru izsniedza ASV imigrācijas dienesti), lai varētu krastā likumīgi uzturēties likumā noteiktās 29 dienas, bet tad saņēmis nesaprotamu atteikumu. Vislielākais absurds, no jūrnieka skatpunkta veroties, šajā situācijā bija fakts, ka R. Mūrnieks bez vīzas ne tikai nedrīkstētu izkāpt ASV krastā, bet arī būtu spiests vēl piemaksāt (pats vai labākajā gadījumā – kuģa kapteinis) vietējam imigrācijas policijas dienestam, kas viņu uz kuģa aizturētu, kamēr pārējā apkalpe izkāpj krastā. Izmisuma un neizpratnes pilnajā vēstulē Latvijas sūtniecībai Vašingtonā R. Mūrnieks ne bez sarkasma un ironijas meklē šādas rīcības iespējamus cēloņus paša biogrāfijā – pat pagātnes grēkos intīmajā dzīvē:

“1948. gadā es paliku slims ar tuberkulozi, bet izārstējos Zviedrijā. Vai tas varētu būt tas iemeslis, kad man nedod vīzas? Ka esmu bijis slims? Amerikāņi baidās, kad es nenolīpinu šos ar diloni? Tai pašā laikā Zviedrijā ārstējoties es iepazīnos ar ļoti skaistu

un inteligentu dāmu. Vēlāk izrādījās, ka viņa bija policijas priekšnieka sieva. Un tā tas iznāca, ka es izjaucu šim ģimenes dzīvi. Varbūt tas Policijas priekšnieks personīga ienaida dēļ ir par mani uzrakstījis kaut ko sliktu?”³

Šķetinot lietas apstākļus, atklājās, ka situāciju izraisīja gluži nevainīgs pārpratoms: proti, kuģa aģents un vienlaikus atbildīgais par šo lietu ASV konsulātā Nagojā (*Nagoya*) kaut ko bija sajaucis angļu valodas neprasmes dēļ.⁴

Nejaušības faktors un sadzīviskas neveiksmes sadūrās arī latviešu jūrnieka dzīves un darba problēmās ar imigrācijas un pilsonības dokumentiem; ierastākā šādu problēmu virknē – Latvijas Republikas ārzemju pases pagarinājuma termiņa nokavējums. Ārzemju pases termiņa pagarināšana latviešu jūrniekiem bija ierasta procedūra, kas bija jāveic konkrētās valsts ārlietu struktūrās, piemēram, ASV samaksājot piecus dolārus par katru pagarinājuma gadu.⁵ Latviešiem bieži vien nebija viegli iekļauties starptautiskajos jūrniecības un migrācijas noteikumos, taču vislielākā problēma nereti bija vienkārši informācijas trūkums – tiklab par tiesiskajām normām, kā arī konkrētā kuģa valdītāja maiņu, jo kuģa pārņemšana varēja nozīmēt arī to, ka apkalpe nonāk latviešu emigrantam nelabvēlīgā zemē, un pat beigties ar nonākšanu aiz restēm.

“Mums bieži nav nemaz zināms, uz kurienu mūsu kuģis brauks, jeb kādā zemē mums var iznākt kāpt nost. Ja kuģis tiktu izņemts no aktīva dienesta mums nelabvēlīgā zemē, un rēdereja nav sevišķi liela, cits nekas neiznāk pēc tās informācijas, kas ir man, kā vien iet cietumā un pie tam uz nenoteiktu laiku,”

sūkstās R. Mūrnieks.

Informācijas vakuuma sajūtu latviešu jūrasbraucējos, protams, briedināja tas, ka

jūrniki neorientējās nedz vietējās valodās, nedz katras konkrētās valsts likumdošanā. Jūrnikiem trūka informācijas arī par to, kā šādās reizēs vērsties pie tādām starptautiskajām struktūrām kā Apvienoto Nāciju Organizācija; vēstulē Latvijas diplomātiem R. Mūrnieks žēlojas gan par formālās procedūras neskaidrībām, gan bažām par to, ka šajās struktūrās būšot vienīgi cittautieši, kas, pēc jūrnīeku domām, pietiekami sparīgi un iedarbīgi nepārstāvēšot latviešu intereses – vismaz ne tādā mērā, kā to teorētiski varētu darīt paši latvieši, ja tie ar noteiktiem posteņiem būtu pārstāvēti šajās struktūrās.⁶ Turklāt formālās ierēdnieciskās procedūras, kas nodrošināja dokumentu apriti, latviešu jūrnīekiem mēdza būt ne tikai grūti izprotamas, bet arī birokrātiski smagnējas. Piemēram, lai ASV saņemtu īpašu jūrnīeka apliecību, kas varēja novērst krastā izkāpšanas aizliegumu un imigrācijas dienestu aizdomas, bija nepieciešams aptuveni mēnesis.⁷

Dažkārt uzdevumu augstumus jūrnīeku informēšanā acīmredzami neaizsniedza Latvijas Republikas pārstāvniecības dažādās pasaules vietās, arī latviešu trimdas sabiedriskās organizācijas, kuras mēdza būt visai kūtras sadarbībā ar latviešu jūrnīekiem. Latviešu trimdas sabiedrībā bija sastopama zināma nevienprātība, kas apgrūtināja sadarbību ar mītnes zemju vadību. Piemēram, Zviedrijā jau pirmajos trimdas gados latvieši un tos pārstāvošie politiskie spēki, šķiet, pārlieku kaislīgi nodevās šauru politisko grupējumu savstarpējiem strīdiem, lieki konfliktējot ar vietējiem iedzīvotājiem un amatpersonām.⁸ Arī vēlākos gados daudzas problēmas, iespējams, latviešiem būtu gājušas secen, ja paši tautieši, proti, viņu politiskie un sabiedriskie pārstāvji, būtu aktīvāk kontaktējušies ar mītnes valsts amatpersonām un informējuši tās par latviešu jūrnīeku problēmām. Kā apgalvo R. Mūrnieks – kurš bija ne vien jūrnīeks, bet arī nozares sabiedriskais darbinieks –,

piemēram, uzrunātie ASV valdības pārstāvji sarunās ar latviešu jūrnīekiem atklājuši, ka labprāt viņiem palīdzētu, bet trūkstot informācijas par apstākļiem un aktuālām problēmām.⁹ Bet kā gan būtu iespējama veiksmīga informācijas apmaiņa, ja pat samērā vienkāršu publikāciju sagatavošana par pašu tautas bēgļu jūrnīeku problēmām latviešu priekšstāvjiem likās teju pārcilvēcisks uzdevums?¹⁰

Protams, akmens jāmet arī pašu jūrnīeku dārziņā: ja reiz pats jūrnīeks savas neizdarības dēļ nebija laikus pagarinājis Latvijas Republikas ārzemju pases termiņu vai ja nebija izrādījis pietiekamu ierosmi pastāvīgas dzīvesvietas meklējumos, rokas sasaistījās arī Latvijas Republikas pārstāvniecībām, kas visbiežāk bija jūrnīeku glābiņš, palīgs un atbalstītājs.¹¹

Latviešu jūrnīeku panākumi

Spītējot visām nupat apcerētajām grūtībām un problēmām, daudzi latviešu kuģotāji trimdā it strauji kāpa pa karjeras kāpnēm un Rietumvalstu jūrnīecības aprindās iemantoja krietnu slavu un reputāciju – iespējams, pat labāku nekā dažu citu tautsaimniecības nozaru pārstāvji. Kā teikts trimdas presē 1948. gadā, visi trimdā esošie un “*pašlaik ūdeņos braucošie*” latviešu jūrnīeki esot bijuši labi atalgoti, daļa strādājuši “*atbildīgās vietās*”, un latviešu jūrnīekus (īpaši ASV) augsti vērtējot vietējās kuģniecības sabiedrības.¹² Tāljūras kapteinis Augusts Galdiņš (1904–1988) – jūrnīecības lietu inspektors Sanfrancisko – vēstulē Baltiešu jūrskolas pasniedzējam kapteinim Paulam Neimanim (1884–1966) Flensburgā togad priecējās:

*“Latviešu jūrnīeki šīs zemes kompānijās tiek augsti vērtēti, un, ja vien to pavalstniecības lietas ir pareizi nokārtotas un, darbu meklējot, nepiemirst pateikt, ka esi latvietis, tad darbu atrast viegli.”*¹³

Lūk, daži no pirmajiem konkrētajiem “veiksmes stāstiem” 40. gadu otrajā pusē, neskaitot A. Galdiņa piemēru: kapteinis Nikolajs Grīniņš (1889–1981 ASV) – amerikāņu tvaikoņa *Joseph M. Medill* vadītājs, kapteinis Bruno Ozoliņš (1913–1966 ASV) – 23 000 BRT lielā zviedru kuģa *Svealand* trešais virsnieks, vairāki latvieši – kapteiņi un stūrmaņi uz Ēģiptes kuģiem (piemēram, Kārlis Kundziņš (1915–2006 ASV) bija tvaikoņa *Esso Aunapoli* otrais stūrmanis), kapteinis Alfrēds Kiršfelds (1875–1952 ASV) – augsta ranga jūrniecības ierēdnis Ņujorkā.¹⁴ Dažs labs latviešu jūrniece bijis tik labi atalgots, ka pat “*briestot miesas apmēri un nevarot aizšņorēt kurpes*”¹⁵... 50.–60. gados šādu “veiksmes stāstu” bija kļuvis vēl daudz vairāk: kapteinis Kārlis Kirmuška (1907–1994) – kuģa kravas uzraugs visai lielajā un prestižajā Kanādas kuģniecības aģentūrā *Seguency Terminals Limited*,¹⁶ kapteinis Ansis Jaunzems (1906–1959 Austrālijā) – Libērijas prezidenta jahtas kapteinis (komandants),¹⁷ jūras virsnieks Arvalds Mārtiņš Kalniņš (1917–2006 Anglijā) – slavenā franču okeanogrāfa Žaka Kusto (*Jacques Cousteau*) pārstāvis Sarkanajā jūrā, vecākais ostas ločis, loču komandieris, tāljūras stūrmanis un kapteinis uz Lielbritānijas, Ēģiptes, Sudānas un Libērijas kuģiem kuģniecības struktūru un kompāniju dienestā,¹⁸ un vēl daudzi, daudzi citi, kuru vārdus iespējams atrast uzziņu izdevumos un datubāzēs.¹⁹

Darbu jau ieguvušajiem latviešu jūrniecekiem – vai nu kā bēgļiem ar īpašu statusu un starptautisko bēgļu aprūpes organizāciju aizmuguri (līdz 40.–50. gadu mijai), vai mītnes zemes pavalstniekiem (kopš 40.–50. gadu mijas) – parasti nebija jāpacieš diskriminācija atalgojuma un sociālo garantiju ziņā iepretim vietējiem iedzīvotājiem.

“Latviešu jūrnieceki, kas, īpaši angļu joslā, gandrīz visi dabūjuši darbu savā arādā, kopā ar piederīgajiem samērā ātri izkļuvuši no DP stāvokļa un Eiropas kontinenta. [...]”

Latviešu kapteiņi Anglijā paspējuši nodibināt stabilu saimniecisko dzīvi, un vairāki jau iegādājušies īpašumus, jo arī latviešu apkalpēm algas ir tādas pašas kā angļu jūrniecekiem; kapteinis, piemēram, saņem 500 (!) angļu mārciņas mēnesī ar brīvu uzturu.”²⁰

bija konstatējams 1949. gada nogalē. Kā jau noskaidrots,²¹ pateicoties jūras darbaspēka trūkumam un varbūt vēl citiem apstākļiem, īpaši labvēlīga latviešu jūrnieceku nodarbināšanā izrādījās Lielbritānija, kuras valdība savā pārvaldes joslā pēckara Vācijā nodrošināja plašākas pārvietošanās iespējas un vairāk likumisko atvieglojumu nekā, piemēram, ASV joslas pārvalde:

“Amerikāņu joslā [...] vēl dzīvo viens otrs jūras braucējs, jo viņiem pāreju ostām tuvākos apgabalos liedz sarežģītie noteikumi.”²²

Protams, latviešus, tāpat kā citu tautu jūrasbraucējus Rietumos, skāra arī vispārējās tautsaimnieciskās problēmas, bezdarbs u. tml., kas nebija specifisks bēgļiem vai ļaudīm bez pilsonības. Jādomā, ka tieši par šādām problēmām bija noraizējušies, piemēram, tie latviešu kopienas pārstāvji, kas lika cerības uz bezdarbā nonākušo latviešu jūrnieceku nodarbināšanu jaunajā Vatikāna motorkuģu flotē 1952. gadā.²³

20. gadsimta 50. gados, kad palielinājās mītnes valsts pilsonību ieguvušo latviešu skaits, pieauga arī trimdnieku iespējas veidot militāro jūrnieceības karjeru Rietumvalstu jūras spēkos, piemēram, ASV aktīvajā un rezerves dienestā 1985. gadā dienēja pieci latvieši pulkvežleitnanta pakāpē (11% no visu pulkvežleitnantu latviešu skaita ASV bruņotajos spēkos)²⁴ un septiņi – majora pakāpē (14% no visiem latviešu izcelsmes majoriem ASV bruņotajos spēkos).²⁵ To, cik organiziski šī nākotnē vēl tuvāk pētāmā militārās jūrnieceības lappuse iekļaujas latviešu trimdas jūrnieceības kopainā, apliecina kaut vai jūrnieceka Voldemāra Ploša (1905–2000)

liktenis; starpkaru Latvijas laikā sācis, bet karalaikā un trimdas pirmajos gados turpinājis kuģot uz Latvijas, vēlāk (pēc kara) Zviedrijas, ASV un citu valstu tirdzniecības kuģiem (gan par kuģu mehāniķi, gan radiotelegrāfistu, gan stūrmani), 70. gados V. Plošis braucis uz ASV karaflotes palīgu kuģiem un bijis arī trešais un otrais stūrmans uz zinātniski pētnieciskajiem kuģiem (1972.–1978. gadā).²⁶

Daļa latviešu jūras virsnieku, piemēram, kapteinis Krišjānis Sleja (1907–1994) Lielbritānijā, lielu daļu sava darba mūža aizvadīja kopā ar latviešu apkalpēm, arī uz bijušajiem Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem, no kuriem daļa joprojām piederēja latviešu rēderiem trimdā, un šādas darbvietas iemantotas sadarbībā gan ar pašiem kuģīpašniekiem, gan arī starptautiskajām bēgļu aprūpes struktūrām un dažādu valstu varas iestādēm – īpaši Lielbritānijas valdību, kura, kā zināms, turpināja operēt ar vairākiem Latvijas kuģiem arī pēc Otrā pasaules kara.

20. gadsimta vidū un otrajā pusē Rietumu jūrniecības nozarē sekmīgi iekļāvās ne vien latviešu jūrasbraucēji, bet arī kuģīpašnieki. Spilgtākais piemērs – Graudu ģimenes rēdereja²⁷ *F. V. Grauds Shipping Company* ASV, kuras īpašnieki – pēc izcelsmes latvieši – jau trimdas sākumgados bija uzņēmuši pilnīgi internacionālu kursu. Tas izpaudās ne vien faktā, ka firmas oficiālā pamatvaloda – bieži pat saziņā ar latviešiem – aizvien bija angļu mēle, kurā tika nodēvēta gan pati firma, gan jauniegādātie kuģi, bet arī tajā, ka kuģu komandas locekļu izvēlē latviešu jūrniekiem bieži vien netika dota nekāda priekšroka iepretim citu nāciju pārstāvjiem, to spilgti apliecina arī firmas galvenā akcionāra Viļņa (Vijama) Friča Grauda (1923–1995 Floridas štata ASV) negodīgā rīcība pret latviešu jūrniekiem pārvietoto personu nometnēs Vācijā, kad latviešu jūrasbraucējiem tika ne visai taktiskā veidā atteiktas apsolītās darbvietas

uz rēderejas kuģa.²⁸ Graudu ģimenes uzņēmums gan labprāt sadarbojās arī ar latviešu jūras virsniekiem, taču maz ticams, ka šeit noteiktu lomu būtu spēlējušas patriotiskas vai nostalgiskas jūtas: latviešu jūras virsnieki, kuriem Graudu ģimene trimdas gados uzticēja atbildīgus amatus uz kuģiem, pārsvarā bija darbojušies Graudu ģimenes kuģniecības firmā jau starpkaru Latvijas laikā, droši vien iemantodami profesionālo uzticamību ģimenes acīs.

Cik viņu bija?

Analizējot latviešu cilmes jūrnieku gaitas “brīvās pasaules” jūrās un latviešu jūrnieku iekļaušanos Rietumu tautsaimniecībā, būtu svētīgi vismaz censties apjēgt noteiktas skaitliskās dimensijas – noskaidrot, kāds bija Rietumvalstīs nonākušo un trimdā palikušo latviešu jūrnieku kopskaits un cik liela starpkaru laika Latvijas jūrniecības nozares darbinieku daļa pārcēlās trimdā iepretim tiem, kas palika okupētajā Latvijā vai to okupējušo varu dienestā, – proti, kāds ir trimdā devušos jūrnieku skaitliskais īpatsvars visā starpkaru Latvijas jūrniecības saimē kopumā,²⁹ pat ja dati par to ir visai fragmentāri un to analīze patlaban varētu vainagoties galvenokārt ar hipotēzēm.

Vispirms jācenšas aplēst, cik daudz bija tādu latviešu jūrnieku, kas Otrā pasaules kara laikā Latviju atstāja ar tiem kuģiem, kuri Latvijā neatgriezās un kuru apkalpes palika vairāk vai mazāk latviskas, – proti, tiem 16 peldlīdzekļiem, kas Vācijas un Padomju Savienības kara sākumā atradās vai nonāca Rietumvalstu – ASV un Lielbritānijas – udeņos kā Latvijas kuģi. Uz šo jautājumu kaut daļēji atbildēt palīdz divas būtiskas avotu grupas, kas fiksē jūrnieku sastāvu uz konkrētiem kuģiem laikā ap 1940. gadu. Pirmā no tām – Latvijas padomju varas iestāžu apzināto un fiksēto Latvijas kuģu jūrnieku saraksti kara sākumā.³⁰ Tie,

izņemot datus par tvaikoņiem *Dagø* un “Tobago”, uzrāda 264 jūrniekus kuģos, kas ASV un Vācijas kara sākumā atradās vai nonāca ASV un Lielbritānijas dienestā. Šajā avotu grupā sastopamās ziņas papildina un precizē kara priekšvakarā tapušie kuģu personālsaraksti, ko uzkrājis Rīgas ostas vateršauts. Precīzas ir ziņas par 1940. gadā ASV nonākušajiem tvaikoņiem “Everasma”,³¹ “Everalda”,³² “Ķegums”,³³ *Regent*³⁴ un Lielbritānijas pārņemtajiem tvaikoņiem “Elizabete”,³⁵ “Everoja”,³⁶ “Miervaldis”³⁷ un “Ramava”,³⁸ ieskaitot iepriekšējā avotu grupā nepārstāvētos kuģus *Dagø*³⁹ un “Tobago”,⁴⁰ turpretī ziņu trūkst par britu valdības pārņemtajiem kuģiem “Katvaldis” un “Tālvaldis” un pusi ASV nonākušo tvaikoņu – kuģiem “Ciltvaira”, “Everagra”, “Everelza” un *Abgara*. Dažos kuģa personāla reģistros saglabājušās arī piezīmes par atsevišķiem jūrniekiem, kas, vai nu dezertējot, vai legālā kārtā no kuģa personālsaraksta svītroti ārzemēs, kur, visticamāk, arī palikuši; pie citiem uzvārdiem savukārt rodamas atzīmes par izslēgšanu no kuģa apkalpes tepat Latvijā vēl pirms kara. No sarakstos rodamajiem skaitļiem vēl svitrojami 20 apkalpes locekļi, kas atgriezās Latvijā no tvaikoņiem “Ciltvaira”⁴¹ un “Everasma”,⁴² kā arī karadarbības laikā bojāgājušie tvaikoņu “Everalda”,⁴³ “Everasma”,⁴⁴ “Everelza”,⁴⁵ “Katvaldis”⁴⁶ un *Regent*⁴⁷ jūrnieki, kuru skaits dažādos vēstures avotos⁴⁸ atšķiras. To visu ņemot vērā un pieņemot, ka abās avotu grupās minētie attiecīgo kuģu ļaudis, vēlāk nonākuši Rietumos, tur arī palika, kopējais skaitlis (pēc maniem aprēķiniem – 283), to noapaļojot, būtu ap trim simtiem – tātad teju vai mikroskopisks skaitlis uz kopējā trimdinieku skaita fona.

Tomēr šie aprēķini, nenoliedzami, neizslēdz plašus “pelēkos sektorus”, kas aplēsēm laupa daudz precizitātes un drošticamības. Tas, ka starpkaru laika kuģu personālsarakstu uzticamība tieši šajā aspektā ir visai nosacīta, atklājas atsevišķu kuģu

personālsarakstu salīdzinājumā (1939.–1940. gadā un pēc kara trimdā).⁴⁹ Piemēram, no 1939. gada 22. decembrī Rīgā tvaikoņa “Ramava” uzņemtajiem kuģotājiem⁵⁰ 1946. gadā, kad kuģis kalpoja britu dienestā, uz “Ramavas” bija palikuši vien daži,⁵¹ vairs tikai divu (!) jūrnieku uzvārdus no 1939. gadā darbā pieņemtās apkalpes saraksta – 32 cilvēkiem⁵² – jau 1944. gada sākumā ietvēra ASV esošā tvaikoņa “Ķegums” apkalpes saraksti, un gluži tas pats sakāms arī par šī kuģa apkalpes sastāvu 1946.⁵³ un 1948. gadā;⁵⁴ kā pēc Otrā pasaules kara norādījuši jūrniecības vēsturnieki Arvids Kārklīšs un vācbaltietis Heincs fon Basi (*Heinz von Bassi*) Rietumos, jau 1940. gada nogalē “Ķeguma” sākotnējā apkalpe sākusi izklist un pamazām kļuvusi internacionāla, latviešu virsniekus paaugstinot amatos un pārceļot uz citiem rietumu puslodē palikušiem kuģiem; citi lielākas algas meklējumus raduši darbu uz svešzemju kuģiem,⁵⁵ un šī sliecība skāra ne tikai “Ķegumu”.⁵⁶ Nav zināmi to latviešu jūrnieku vārdi un skaits, kurus Lielbritānijas valdība kā, profesora Edgara Andersona vārdiem sakot, “komunistu simpatizētājus” “atlaida uz Padomju Savienību”⁵⁷ iepretim tiem, kas vēlējās turpināt dienestu uz Rietumvalstu kuģiem.⁵⁸ (Pēc kādas Latvijas sūtņa Londonā Kārļa Zariņa vēstules tvaikoņa “Katvaldis” kapteinim Fricim Freienbergam netieši noprotams, ka šādu jūrnieku, kas nav turpinājuši “*būt uzticīgi neatkarīgai un nacionālai Latvijai*”, uz Lielbritānijas dienestā peldošajiem kuģiem vēl 1940. gada beigās bijis pietiekami daudz.)⁵⁹ Tāpat būtu jāatbild uz jautājumu par to kuģinieku tālākajām gaitām, kas izglābās no bojāgājušajiem kuģiem: cik no viņiem palika svešumā? Vai visi palikušie turpināja darbu jūrniecības nozarē? Pilnīgi uz šiem jautājumiem atbildi nespētu sniegt arī attiecīgo tvaikoņu apkalpes saraksti par laiku, kad konkrētais kuģis kalpojis kādas Rietumvalsts dienestā, jo šie saraksti diezin vai norādītu uz latviešu jūrnieku tālākajām

gaitām: varbūt kāds jurnieks svešumā palika, nomainījis kuģi?

Vēl mazāk 1939.–1940. gada dati dod to vēlāk trimdā palikušo kuģu personāla apzināšanā, kas Vācijas un Padomju Savienības laikā vispirms pārgāja vācu un tikai pēc tam – Rietumu sabiedroto dienestā, jo vācu varas pakļautībā pret vācu jurniekiem tika nomainīti gandrīz visi latvieši. Kur šie latvieši palika? Cik daudzi vēlāk atgriezās Latvijā, bet cik daudzi izbēga no kuģiem? Vai kādam izdevās palikt Rietumos arī pēc kara? Šie ir jautājumi, bez kuru atbildēšanas nav iespējams runāt par kaut kādu precizitāti izceļotāju un trimdā palicēju skaita aplēsēs. Tāpat nav zināms to jurnieku skaits, kas atgriezās Latvijā kopā ar kuģiem, kurus Padomju Savienībai izdeva skandināvi. Kā vēsti tvaikoņa “Vizma”⁶⁰ kapteiņa Paula Skultes liecība, vismaz uz dažiem kuģiem tādu jurnieku, kas izvēlējās neatgriezties, bija absolūts mazākums un trimdā palikuši vien nedaudzi,⁶¹ varbūt uz citiem kuģiem svešumā palicēju bija vairāk.

Dažbrīd pavisam aptuveni un pretrunīgi ir pašu trimdinieku dati: viņi nekad nav uzkrājuši pilnīgi precīzu statistiku un vienojušies pat par aptuvenu visā “brīvajā pasaulē” esošo latviešu jurnieku skaitu. Runājot par aktīvajiem jurniekiem, 1948. gadā kapteinis un jūrskolotājs P. Neimanis aplēsa, ka to varētu būt ap 300,⁶² kas, atrazdamies “šai pusē dzelzs priekškarā, brauc ar dažādu valstu kuģiem par kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem un zemākiem kuģu komandas locekļiem”.⁶³ 1949. gadā kāds trimdas laikraksts vēsta: kara sākumā trimdā bijis ap 320 latviešu jurnieku, no kuriem vien kādi 50 pārcietuši karu (šķiet, ka šis bojāgājušo skaits – ap 270 – ir stipri pārspīlēts),⁶⁴ bet 1960. gada skaits pašu jurnieku aplēsēs, salīdzinot ar P. Neimaņa sniegtajiem datiem, jau bija dubultojies – “apmēram kādi 600 latviešu jurnieki, kas vismaz pa daļai ir aktīvi savā arodā”.⁶⁵ Cik ticami ir šie aptuvenie aprēķini? Vai būtu iespējams šāds divkārtējums?

Iespējams, būtu, jo, kā zināms, pirmie trimdas gadi latviešu bēglim nenoliedzami bija daudz smagāki darba meklējumos nekā vēlākais trimdas periods, tālab var pieņemt, ka laikā no 1948. līdz 1960. gadam darbu savā nozarē varēja būt atraduši pat vairāki simti latviešu jurniecības speciālistu; turklāt pirmajos trimdas gados, pie kuriem pieder arī 1948. gads, varēja trūkt pilnīgas informācijas par visiem pasaulē izkļūdušajiem latviešiem. Tiesa gan, kā viens, tā arī otrs skaitlis tomēr ir gana neoficiāls, sniegts pēc pašu jurnieku pieļāvumiem, tālab nevar aizstāt oficiālu statistiku, pat neraugoties, piemēram, uz kapteiņa P. Neimaņa plašajiem sakariem un izsmeļošajām ziņām, ko viņš 40. gadu otrajā pusē sarakstes ceļā ieguva no Baltiešu jūrskolas absolventiem un citiem jurniekiem teju visā plašajā pasaulē, vēstulēm ceļojot no Honolulu, Siāmas, Portsaidas, Suecas, Kasablankas, Ņujorkas un Londonas.⁶⁶

Jau precīzāki⁶⁷ ir dati, ko līdz 1947. gadam apkopojis Latviešu centrālās kartotēkas vadītājs statistiķis Roberts Ankevics pārvietoto personu nometnēs Vācijā;⁶⁸ viņš fiksējis, ka trimdā mituši 288 augsta ranga jurnieki (kapteiņi, stūrmaņi, kuģu mehāniķi) un vēl 639 zemāka ranga latviešu jūras braucēji – tātad kopā 867 personas (jāpieņem, ka šai skaitli iekļaujas jurniecības nozarē tobrīd strādājošie).⁶⁹ Šiem datiem, kaut vai precīzo skaitļu dēļ, uzticēties daudz vieglāk nekā jūtami atšķirīgajām iepriekšminētajām aptuvenajām aplēsēm. Tiesa gan, arī 1947. gada dati nebūt nav pilnīgi – tie stāsta tikai par Vācijā un Austrijā nonākušajiem latviešiem, neietverot datus par ASV, Lielbritānijā un dažviet citur palikušo latviešu kuģu apkalpēm, kā arī Zviedrijā nonākušajiem latviešu jurniekiem. Vienlaikus nevar noliegt, ka dati aptver lielāko trimdinieku daļu un visumā ir diezgan interesanti – īpaši sastatījumā ar starpkaru Latvijas pēdējās – 1935. gada – tautskaites datiem.⁷⁰ Veicot šādu sastatījumu,⁷¹

iespējams secināt, ka trimdā Vācijā un Austrijā nonākuši 29% (228 cilvēki) no 1935. gadā reģistrētajiem augstākā ranga jūrniecības darbiniekiem (789 cilvēki)⁷², bet, ja salīdzinām šos materiālus ar datiem par kuģu virsnieku – kapteiņu, stūrmaņu un mehāniķu – skaitu (1583) Latvijas tirdzniecības flotē 1938. gadā,⁷³ kad virsnieku skaits vismaz formāli – uz papīra – bija teju dubultoļies, tad iznāk vien 14%, kas ir tikai aptuveni septiņā daļa. Tomēr, ja ieskaitītu 1947. gada statistikā neuzņemtos jūrniekus un turklāt apzinātos, ka 1938. gada statistikā ietverti arī attiecīgos diplomus saņēmušie, bet nepraktizējošie jūrnieki, aina rādītos mazliet citāda. Precīzus skaitļus varam vien nojaust, bet iespējams pieļaut, ka tomēr varētu iznākt aptuveni trešdaļa. Citos skaitļos iespējams izteikt zemāka ranga jūrnieku un visas kopējās jūrniecības darbinieku saimes nonākšanu trimdā. Ja pieļaujam, ka kara priekšvakarā jūrnieku skaits Latvijas tirdzniecības flotē varēja būt trīs tūkstoši, un atceramies, ka 1947. gadā Vācijā un Austrijā atradās pavisam 867 cilvēki, kas reģistrējami kā jūrnieki,⁷⁴ tad arī šai gadījumā iespējams aplēst, ka trimdā nonākusi aptuveni trešdaļa Latvijas Republikas jūrniecības darbinieku. Tomēr šie dati nākotnē vēl precizējami.

Nedz 1947., 1948. un 1960. gada statistiskās aplēses, nedz kuģu personāla reģistros bāzētie provizoriskie aprēķini neatklāj, cik varētu būt tādu latviešu jūrnieku, kas trimdā bijuši spiesti pievērsties kādai citai profesijai. Jādomā tomēr, ka tādu nav bijis daudz – īpaši tādu, kas jūrnieka arodu pametuši, apstākļu spiesti. 1949. gadā trimdas prese varēja rakstīt, ka “*gandrīz visi latviešu jūrnieki strādā savā arodā*”,⁷⁵ bet par to, kas slēpjas aiz šī “gandrīz”, ziņu trūkst. 1960. gadā prese ziņoja, ka latvieši “lielākā skaitā” bijuši nodarbināti uz igauņu kuģiem dažādās Rietumvalstīs,⁷⁶ un 60. gadu sākumā, pēc dažām ziņām, latvieši bijuši otra biežāk sastopamā nacionalitāte uz kaimiņu

igauņu kuģiem,⁷⁷ kuru tirdzniecības flote Rietumvalstīs tolaik bija mērāma vairākos desmitos kuģu.

Vēl precizējams paliek arī jautājums par latviešu faktisko īpatsvaru formāli latviskajās pašu latviešu kuģu apkalpēs Rietumvalstu dienestā gan karalaikā, gan pēc kara. Saglabājies zem Latvijas karoga nepārtraukti peldošā tvaikoņa “Everasma” personāla saraksts, sastādīts 1942. gada 28. februārī – trīs mēnešus pēc ASV iesaistīšanās karā un kuģa pārņemšanas Kara kuģniecības pārvaldes rīcībā.⁷⁸ Šis saraksts rāda, ka latviešu bija mazliet mazāk nekā puse (43%) kuģa virsniecības un tikai astotā daļa (12,5%) kuģa apkalpes (pavisam 32 cilvēki). Nacionālā īpatsvara ziņā visvairāk – vairāk nekā trešdaļa (31%) personāla – kuģa dienestā bija amerikāņu, no kuriem tikai viens piešķaitāms pie virsniecības; tālāk seko Dienvidamerikas pārstāvji – kubieši (19%) un paragvajieši, zviedri, somi, vācieši, dāņi un igauņi.⁷⁹ Ir diezgan droši zināms, ka “Everasmu” 1940. gadā atstāja 14 vairāk vai mazāk komunistiski noskaņotu jūrnieku,⁸⁰ bet šķiet, ka komunistiskais noskaņojums vai varbūt arī bailes no Latvijā palikušo tuvinieku represēšanas jūrnieku vidū tomēr nebija izplatījušās tik lielā mērā, lai 1940. gadā caurcaurēm latvisko apkalpi⁸¹ attīrītu no latviešu tautības jūrniekiem par septiņām astotajām daļām – kādiem 28 cilvēkiem.⁸²

Nākamais jautājums – cik lielā mērā latviskas kļuva apkalpes uz tiem Latvijas kuģiem, ko karalaikā un tūlīt pēc kara Rietumvalstīs – ASV un Lielbritānija – pārņēma un paturēja no karā zaudējušās Vācijas un kuru jaunās apkalpes pēc pārņemšanas atkal kļuva vismaz daļēji latviskas (aizstājot karalaikā sakomplektētās vāciskās apkalpes)? Lielā mērā latviskas – sakomplektētas no t. s. pārvietotajām personām un ar latviešu kapteiņiem priekšgalā – bija Lielbritānijas pārņemto kuģu “Kuldīga”, “Sports”, “Spidola”, “Venta”, “Ogre” un “Kaupo” komandas;⁸³ par latvisku apkalpi

noteikti nevar runāt 1943. gadā ASV pārņemtā un vēlāk Graudu rēderejai atdotā tvaikoņa "Evertons" gadījumā, kuram pēc kara, kad kuģis atsāka kalpošanu pēc kara-laika bojājumiem, tika sakomplektēta vācu komanda.⁸⁴ Šķiet, Lielbritānijas pārņemto kuģu apkalpē latvieši dominēja virsniecības grupā (līdzīgi, visticamāk, bija arī ar tiem kuģiem, kas Rietumvalstu dienestā nonāca jau kara sākumā).

Bez visa tā precizējamas un vispirms jau iespējami pilnīgi uzkrājamas ziņas par jaunāko paaudžu latviešu jūrnieku gaitām, mēģinot izsekot zināmai paaudžu maiņai. Raugoties ziņās par kuģu personālsastāvu ap 1940. gadu, kur fiksēti arī daži jūrnieku biogrāfiskie dati, un uz brīdi tomēr pieņemot tās par kopējo situāciju raksturojošām, redzams, ka gandrīz puse – 47,5% – no trimdā 1940. gadā nonākušajiem latviešu kuģiniekam uzskatāmi par piederīgiem nosacīti jaunajai jūrnieku paaudzei, kuras pārstāvji izceļošanas brīdī nav pārkāpuši 30 gadu sliekšni (dzimuši pēc 1910. gada ieskaitot), bet tikai 9% ir tādu, ko būtībā varētu pieskaitīt pie vecākās paaudzes (dzimuši pirms 1890. gada).⁸⁵

Diemžēl nav izdevies uziet precīzus datus par to, cik jauno latviešu jūrnieku izskolojusi Baltiešu jūrskola Flensburgā; pēc manā rīcībā esošajām fragmentārajām ziņām,⁸⁶ droši zināms, ka trijos no pieciem skolas izlaidumiem – 1947. un 1948. gadā – jūrnieka diplomu dažādās pakāpēs un specialitātēs baltiešu jūrskolā ieguvuši 95 latviešu tautības audzēkņi,⁸⁷ no kuriem daļa vēl turpināja izglītību. Taču cik skolēnu beidza jūrskolu 1948. gada rudenī un cik latviešu bija 28 pēdējo skolas absolventu vidū 1949. gada pavasarī?⁸⁸ Tāpat nav drošu ziņu par audzēkņu skaitu skolā un to, cik no viņiem bija latvieši (var pieļaut, ka ap 70–80 katru gadu), kā arī nav īsti saprotams, cik daudzi no presē pieminētajiem 150 latviešu jūrniekiem, ko darbā esot iekārtojis skolas Latviešu nodaļas pārzinis kapteinis

P. Neimanis, bijuši jūrskolas audzēkņi – tobrīd pati jaunākā latviešu jūrnieku maiņa, bet cik bijis "veco jūras vilku" vai pārvietoto personu nometnieku bez darba un ar vēlmi vismaz tuvāko nākotni saistīt ar jūrniecības nozari?⁸⁹ Neviena statistika tādā neatbild uz jautājumu: cik trimdā bija latviešu, kas jūrnieka gaitas turpināja, bet cik – tādu, kas šīm gaitām pievērsās tikai trimdas periodā (arī no vācu okupācijas varas evakuēto un Otrā pasaules kara bēgļu vidus). Jaunāko paaudžu latviešu izcelsmes jūrnieki – jau izceļotāju pēcteči –, jūrnieka arodu izvēlējušies, pilnībā ieauga savas mītnes valsts tautsaimniecībā, sākot jau ar jūrniecības izglītības ieguvu vietējās jūrskolās, un tālab jaunāko paaudžu latviešu jūrniekus trimdā reizē ir un nav iespējams iekļaut latviešu un Latvijas jūrniecības vēsturē.

Grūtības, ar kādām latviešu jūrniekam bija jāsasaskaras, iekļaujoties Rietumu tautsaimniecībā, iespējams iedalīt vairākās grupās pēc dažādiem kritērijiem. Pirmkārt, ekonomiskās un politiskās grūtības; otrkārt, apzinātās (no kādas valsts politikas izrietošās juridiskās) un neapzinātās (apjukums trimdā u. tml.); treškārt, grūtības pastāvīgajā mītnes valstī (vai vismaz kuģa pieraksta valstī, ja pastāvīgas mītnes zemes nebija) vai kādā no zemēm, kur pietāja kuģis ar latviešu jūrnieku (jūrniekiem) komandā; ceturtkārt, tādas, pie kurām drīzāk vainojamas "brīvās pasaules" īpatnības (valstu likumdošanas nedraudzīgums, specifiskas normas) vai arī – apzināti vai neapzināti, tiši vai netiši – arī paši trimdinieki (jāpiesauc kūtrums svešvalodu apgūvē, arī kašķīgums, nenovīdība tautiešu vidū, tieksme apmierināt vien savas vai savu grupējumu politiski ekonomiskās intereses).

Izplatītākie konkrētu grūtību un problēmu tipi, bez šaubām, ir divi – grūtības darba meklējumos un grūtības ar valstu imigrācijas iestādēm un to likumiskajiem normatīviem,

ko parasti izraisīja bēgļa nespēja īsā laikā iegūt noteiktās valsts pilsonību. Lielās līnijās tas viss saucams par latviešu jūrnieka kā trimdinieka (“svešā”), no vienas puses, un vietējās zemes pārstāvja (“vietējā”), no otras puses, sadursmi noteiktas tautsaimniecības nozares – jūrniecības – ietvarā.

Daļa no latviešu jūrnieku pārdzīvotajām likstām bija unikālas jūrniecības nozarē strādājošajiem, citas – visai trimdas kopienai raksturīgas, bet vēl citas, lai arī bija tipiskas ne tikai jūrniekiem, tomēr uz šīs nozares darbu ādas izpaudās īpaši izteiksmīgi, tieši pateicoties vai vairāk kārt dažādā rakursā iezīmētajai jūrnieka (īpaši bēgļu jūrnieka) darbības juridiskajai specifikai un zināmā mērā nedrošajam statusam.

Laika gaitā, kad aizvien vairāk jūrnieku ieguva mītnes zemju pilsonību,⁹⁰ šīs problēmas jūtami mazinājās un vairākums latviešu jūrnieku pilnībā iekļāvās mītnes valsts un Rietumvalstu jūrniecības nozares

darbinieku saimē. Tajā ierakstījās arī nedaudzie trimdas kuģīpašnieki, no kuriem daži jau trimdas posma ieskaņā uzņēma pilnīgi starptautisku kursu, un tie latvieši, kas dienēja Rietumvalstu kara flotēs un ieņēma tajās arī augstus rangus un amatus. Daļa no šiem “brīvās pasaules” jūrniecības darbiniekiem, kuru personas dokumenti vairāk vai mazāk rādīja latviskas saknes, saglabāja vien formālu saikni ar latviešu trimdas sabiedrību un Latvijas Republikas struktūrām; jaunāko paaudžu pārstāvjiem šādas saiknes parasti nebija vispār.

Lai gan joprojām, kamēr nav veikti plaši pētījumi dažādu valstu arhīvos, nevaram pat pietuvoties precīziem skaitļiem, ir skaidrs, ka jūrniecības darbinieki neveidoja skaitliski ievērojamu latviešu trimdas sabiedrības daļu un ka pētījumi, kas saistās ar latviešu jūrnieku gaitām Rietumos, trimdas vēstures izpētes kontekstā pirmām kārtām ir nozīmīgi kā tematiski savrupa un tautsaimniecības kontekstā spilgta sektora izgaismojums.

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.; DĀVIS BEITLERS. Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieku profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. I daļa. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2020, Nr. 9/10, 64.–79. lpp.

² BEITLERS, Iekļaušanās, 65.–75. lpp.

³ Jūrnieka Raimonda Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Panama, 25.03.1960. Latvijas Nacionālais arhīvs, Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīga (turpmāk – LNA LVVA), 293-1-1946, 1. lp.

⁴ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Kanāda (*Port Alfred*), 01.09.1960. Ibidem, 4. lp.

⁵ Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka Anatola Dinsberga vēstule R. Mūrniekam, 01.04.1960. Ibidem, 3. lp.

⁶ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. Ibidem, 5. lp.

⁷ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Baltimora, 21.09.1960. Ibidem, 24. lp.; R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Baltimora, 27.11.1960. Ibidem, 25. lp.

⁸ Tautsaimnieka prof. Jāņa Vārsberga vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā Alfrēdam Bīlmanim, Stokholma 06.11.1948. Ibidem, 293-1-4048, 40. lp.

⁹ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā 01.09.1960. Ibidem, 293-1-1946, 6. lp.

¹⁰ Sk. R. Mūrnieka saraksti ar Latvijas sūtniecību Vašingtonā. Ibidem, 10., 12., 16. lp.

- ¹¹ Piem.: A. Dinberga vēstule R. Mūrniekam, 31.10.1960. LNA LVVA, 15. lpp.
- ¹² J[ĀNIS] VESTFĀLIS. “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu: latviešu jūrnierki pasaules ūdeņos un svešās zemēs. In: Latvija, 12.03.1948., 3. lpp.
- ¹³ Citēts pēc: O[SVALDS] AKMENTIŅŠ. Ciemos pie mūsu jūrnierku audzinātāja. In: Tēvzeme, 13.03.1948., 4. lpp.
- ¹⁴ VESTFĀLIS, “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu, 3. lpp.; AKMENTIŅŠ, Ciemos pie mūsu jūrnierku audzinātāja, 4. lpp.
- ¹⁵ No kapteiņa Bruno Ozoliņa vēstules kapteinim un jūrskolotājam Paulam Neimanim [ASV, ap 1948]. Pārstāstīts pēc: AKMENTIŅŠ, Ciemos pie mūsu jūrnierku audzinātāja, 4. lpp.
- ¹⁶ Kapteiņa Kārļa Kirmuškas vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Halifaksa, 26.11.1954. LNA LVVA, 293-1-1943, 138. lpp.
- ¹⁷ Par A. Jaunzema profesionālajām gaitām sk.: DĀVIS BEITLERS. Libērijas prezidenta jahtas kapteinis Ansis Jaunzems un viņa testaments. In: Jūrnierks 2021, Nr. 2, 46.–48. lpp.
- ¹⁸ Piem.: DĀVIS BEITLERS u. c. Jūrnierki un jūrniercības darbinierki – simtgadnierki. In: Latvijas jūrniercības gadagrāmata 2017, 452. lpp.
- ¹⁹ Tiesa, no konteksta izrauts un nesastatīts ar virkni citu statistikas datu, šāds “veiksmes stāstu” saraksts, kādu (protams, nepilnīgu) iespējams sastādīt, piemēram, pēc enciklopēdijas “Latvijas jūrniercības vēsture” šķirklīem vai personas kartītēm Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas (turpmāk – RVKM LKVN) uzziņu materiālos, visdrīzāk, nespēs sniegt absolūti pilnīgu ainu par augsta ranga darbinierku īpatsvaru trimdā esošo latviešu jūrnierku kopībā un arī neļauj aplūkot latviešu jūrnierku nozīmi “brīvās pasaules” un atsevišķu valstu tautsaimniecībā, piemēram, salīdzinājumā ar citām emigrantu kopienām, vai vietējā saimniecisko darbinierku saimē kopumā, kā arī pateikt, cik liela nozīme jūrniercībai un tajā nodarbinātajiem bija latviešu trimdas tautsaimnieciskajā spektrā. Šo aspektu izpēte ir viens no būtiskākajiem tēmas pētniercības uzdevumiem nākotnē.
- ²⁰ VDN. Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu. In: Latvija, 19.10.1949., 2. lpp.
- ²¹ Sk.: BEITLERS, Iekļaušanās, 67.–68. lpp.
- ²² VDN, Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu, 2. lpp.
- ²³ ROBERTS BRIEDIS. Dzeltēnbaltais karogs atgrīežas pasaules jūrās. In: Latvija, 17.05.1952., 3. lpp.
- ²⁴ Autora aprēķins procentos pēc: VILMĀRS KUKAINIS. Latvieši brīvās pasaules valstu militārajā dienestā. In: EDGARS DUNSDORFS (red.). Archīvs: raksti par latviskām problēmām. XXV sējums: Karavīri. Melburna 1985, 225.–239. lpp., šeit 234. lpp.
- ²⁵ Turpat (autora aprēķins procentos).
- ²⁶ Sk. V. Ploša biogrāfiskos materiālus RVKM LKVN krājumā – JII 2788–2801, Jp 4430/1–10.
- ²⁷ Plašāk par šo uzņēmumu: DĀVIS BEITLERS. Ieskats Graudu ģimenes rēderejas darbībā trimdā. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2017, Nr. 4, 112.–125. lpp.
- ²⁸ DĀVIS BEITLERS. Latviešu profesionālās apvienības trimdā: jūrniercības nozares piemērs. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2018, Nr. 5, 81.–89. lpp., šeit 83. lpp.
- ²⁹ Kā jau pieminēts, pēc vēsturnierku Edgara Blūmfelda, Ilzes Bernsones un Aigara Miklāva aptuveni aprēķiniem, pašā kara priekšvakarā Latvijas Republikas tirdzniecības flotē bija ap 3000 aktīvo jūrnierku, neskaitot ostu un velkoņu darbinierkus u. c.; kopskaits tuvojās 5000. Sk.: ILZE BERNSONE, EDGARS BLŪMFELDS, AIGARS MIKLĀVS. Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940–1945. Rīga 1994, 51. lpp.
- ³⁰ Sk. Rīgas ostas vateršauta materiālus. LNA LVVA, 187-1-168–180; 1684-4-63–71, 82.–84. lpp.; Latvijas Nacionālais arhīvs, Latvijas Valsts arhīvs, Rīga, 1071-2-983–1006 (sadaļa “Latvijas Valsts kuģniecība un tās priekšteči”). Ziņas no šiem avotiem publicētas: BERNSONE et al., Latvijas Republikas tirdzniecības flote, 58.–138. lpp.

- ³¹ Tvaikoņa "Everasma" personāla saraksts, 1939. LNA LVVA, 187-1-114; Tvaikoņa "Everasma" personāla saraksts, 09.06.1939. Ibidem, 187-1-78, 13.–24. lp.; Tvaikoņa "Everasma" personāla saraksts, 16.10.1939. Ibidem, 187-1-80, 195.–199., 317.–328. lp.
- ³² Tvaikoņa "Everalda" personāla saraksts, 21.06.1939.–23.11.1939. Ibidem, 187-1-78, 479.–485. lp.; Tvaikoņa "Everalda" personāla saraksti, 10.03.1939.–10.03.1940. un 06.11.1939.–05.08.1940. Ibidem, 187-1-81, 86.–99. lp.
- ³³ Tvaikoņa "Kegums" personāla saraksti, 28.03.1939.–04.11.1940. Ibidem, 187-1-81, 123.–129., 132.–137. lp.
- ³⁴ Tvaikoņa *Regent* personāla saraksts, 06.02.1939.–15.06.1939. Ibidem, 187-1-77, 359.–370. lp.; Tvaikoņa *Regent* personāla saraksts, 10.10.1939.–9.11.1939. Ibidem, 187-1-80, 97.–99. lp.; Tvaikoņa *Regent* personāla saraksti, 03.05.1939.–02.08.1939., 09.12.1939.–08.06.1940. Ibidem, 187-1-81, 286.–297., 304.–310. lp.
- ³⁵ Sk. tvaikoņa "Elizabete" personāla sarakstus, 1939–1940. Ibidem, 187-1-89.
- ³⁶ Tvaikoņa "Everoja" personāla saraksts, 1940. Ibidem, 187-1-119; tvaikoņa "Everoja" personāla saraksts, 25.07.1939.–24.11.1939. Ibidem, 187-1-79, 72.–76. lp.
- ³⁷ Tvaikoņa "Miervaldis" personāla saraksts, 11.02.1939.–10.06.1939. Ibidem, 187-1-77, 26. lp.; Tvaikoņa "Miervaldis" personāla saraksts, 1939. gada otrā puse. Ibidem, 187-1-79, 11.–25. lp.
- ³⁸ Tvaikoņa "Ramava" personāla saraksts, 22.12.1939. Ibidem, 187-1-81, 381.–389. lp.
- ³⁹ Tvaikoņa *Dagø* personāla saraksts, no 05.08.1938. uz nenoteiktu laiku, spēkā 16.03.1939. Ibidem, 187-1-77, 235.–244. lp.; Tvaikoņa *Dagø* personāla saraksts, 20.04.1939.–19.04.1940. Ibidem, 187-1-81, 262.–267. lp.
- ⁴⁰ Tvaikoņa "Tobago" personāla saraksts, 29.11.1938.–03.10.1939. Ibidem, 187-1-77, 97.–104., 555.–572. lp.
- ⁴¹ ARVIS POPE. Tvaikonis "Ciltvaira" [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950. Rīga 1998, 160. lpp.
- ⁴² ILZE BERNSONE. Tvaikonis "Everasma" [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture, 165. lpp.
- ⁴³ Viens bojāgājušais. Sk.: ILZE BERNSONE. Tvaikonis "Everalda" [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture, 164. lpp.
- ⁴⁴ Pieci bojāgājušie. Sk.: BERNSONE, Tvaikonis "Everasma", 165. lpp. Pēc citām ziņām – 17. Sk.: E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. In: Tālos Krastos, 12.11.1949., 4. lpp.
- ⁴⁵ 19 bojāgājušo. Sk.: ILZE BERNSONE. Tvaikonis "Everelza" [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture, 166. lpp. Pēc citām ziņām – 24. Sk.: Mūsu jūrnieki svešumā. In: Latvija Amerikā, 14.07.1954., 2. lpp.
- ⁴⁶ Četri bojāgājušie. JĀNIS HARTMANIS. Tvaikonis "Katvaldis" [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture, 180. lpp.
- ⁴⁷ 14 bojāgājušo. JĀNIS HARTMANIS. Tvaikonis *Regent* [šķirkļis]. In: Latvijas jūrniecības vēsture, 196. lpp. Pēc citām ziņām – 22 bojāgājušie. Sk.: Mūsu jūrnieki svešumā.
- ⁴⁸ Enciklopēdijā "Latvijas jūrniecības vēsture" ziņas ņemtas pārsvarā no materiālu kopas "Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs" RVKM LKVN zinātniskajā arhīvā ar šifru Ja.
- ⁴⁹ Tiesa, šos datus un to salīdzinājumu pasludināt par pilnīgi neuzticamu varētu tikai tādā gadījumā, ja būtu saglabājušies analogi šo kuģu apkalpju saraksti no pēckara gadiem.
- ⁵⁰ Tvaikoņa "Ramava" personāla saraksts, 22.12.1939. LNA LVVA, 187-1-81, 381.–389. lp.
- ⁵¹ Tvaikoņa "Ramava" apkalpes saraksts, 1946; apzinājuši sabiedriskās organizācijas "Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs" līdzstrādnieki. Sk.: RVKM LKVN ZA, Ja 11, 175. lp. Tiesa gan, šis saraksts liekas visai nepilnīgs, tomēr nesakritību īpatsvars ar 1939. gada sarakstu vienalga ir pietiekami liels, lai varētu izteikt šaubas par iespēju pirmskara personālsarakstus salīdzināt ar datiem pēckara situācijā.

- ⁵² Tvaikoņa “Ķegums” personāla saraksts, 04.11.1940. LNA LVVA, 187-1-81, 132.–137. lp.; Tvaikoņa “Ķegums” komandas locekļu saraksts, 14.03.1944. Ibidem, 293-1-1924, 6. lp.
- ⁵³ A. Dinberga apstiprināts kuģa darbinieku saraksts, apstiprināts, 27.11.1946. Ibidem, 293-1-1927, 12. lp.
- ⁵⁴ Tvaikoņa “Ķegums” apkalpes saraksts, 21.05.1948. Ibidem, 293-1-1924, 17. lp.
- ⁵⁵ ARVĪDS KĀRKLIŅŠ, HEINCS FON BASSI. Pirmais un pēdējais: Maiga un Ķegums. In: Laiks, 27.05.1981., 6. lpp.
- ⁵⁶ Ziņas par izmaiņām tvaikoņa “Everasma” apkalpē 1939–1941, ap 1941. LNA LVVA, 293-4-228.
- ⁵⁷ EDGARS ANDERSONS. Divkosība draudzības maskā. IV daļa. In: Laiks, 06.09.1980., 8. lpp.
- ⁵⁸ Teorētiski šādas ziņas būtu iespējams izvilināt no Padomju Latvijas kuģniecības institūciju dokumentācijas, kā arī represēto jūrnieku sarakstos iegūlušajiem jūrnieku vārdiem (tādējādi šos uzvārdus izslēdzot no potenciālo trimdā palikušo jūrnieku sarakstiem), rūpīgi salīdzinot šos sarakstus ar 1939.–1940. gada personāla līgumu reģistriem, tomēr arī šie aprēķini nebūtu simtprocentīgi pareizi, jo vienmēr pastāv “juku laiku” faktors – noklišana, pazušana kara gados, kuģim un tā apkalpei “mētājoties pa pasauli”. Tas pilnībā neatspoguļotu arī “pelēko sektoru”, kurā ietilpināmi Zviedrijā nonākušie (arī ar bēgļu laivām kara beigās) latviešu jūrnieki; šī aspekta izpētei būtu nepieciešami vēl citi plašāki pētījumi.
- ⁵⁹ Latvijas sūtņa Londonā Kārļa Zariņa vēstule kapteinim Fricim Freienbergam, 20.12.1940. LNA LVVA, 295-1-476, 5. lp.
- ⁶⁰ Kuģis palika Dānijā, bet gandrīz visa komanda atgriezās Latvijā.
- ⁶¹ Kapteiņa Paula Skultes vēstule Latvijas pilnvarotajam Zviedrijā Voldemāram Salnajam (Salnājam), 14.10.1940. LNA LVVA, 293-2-135, 1. lp.
- ⁶² VESTFĀLIS, “Ķegums” brauc ar Latvijas karogu, 3. lpp.
- ⁶³ AKMENTIŅŠ, Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja, 4. lpp.
- ⁶⁴ E. A. Latviešu jūrnieku likteņi, 4. lpp.
- ⁶⁵ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, Begotvila, 14.11.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 16. lp.
- ⁶⁶ AKMENTIŅŠ, Ciemos pie mūsu jūrnieku audzinātāja, 4. lpp.
- ⁶⁷ Uzkrāti ar sistemātiskas ziņu ievākšanas un kartotēku veidošanas palīdzību.
- ⁶⁸ Sk.: EDGARS DUNSDORFS. Trešā Latvija. Melburna 1968, 83. lpp.
- ⁶⁹ Ibidem, 225. lpp.
- ⁷⁰ Sk.: VILMĀRS SALNĪTIS (sast.). Ceturtnā tautas skaitīšana Latvijā 1935. gadā. Rīga 1936, 642.–647. lpp.
- ⁷¹ Šādu sastatījumu jau veicis vēsturnieks Edgars Dunsdorfs Austrālijā 1968. gadā. Sk.: DUNSDORFS, Trešā Latvija, 83.–87., 226.–228. lpp.
- ⁷² No tiem – 88 kapteiņi, 94 kuģu mehāniķi un 46 stūrmaņi.
- ⁷³ Pēc: BERNSONE et al., Latvijas Republikas tirdzniecības flote, 51. lpp.
- ⁷⁴ DUNSDORFS, Trešā Latvija, 225. lpp.
- ⁷⁵ VDN, Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu, 2. lpp.
- ⁷⁶ Darba iespējas uz igauņu kuģiem. In: Londonas Avīze, 12.02.1960., 3. lpp.
- ⁷⁷ Z. Igaunų kuģniecība emigrācijā. In: Latvija Amerikā, 09.03.1963., 8. lpp.
- ⁷⁸ Sk. arī: Ziņas par izmaiņām tvaikoņa “Everasma” apkalpē, 1939–1941. LNA LVVA, 293-4-228.
- ⁷⁹ Kapteiņa Miķeļa Pērkonas ziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par tvaikoņa “Everasma” nogrimšanu, 28.02.1942. Ibidem, 293-1-1923, 16. lp.
- ⁸⁰ BERNSONE, Tvaikonis “Everasma”, 165. lpp.
- ⁸¹ Sk.: Tvaikoņa “Everasma” personāla saraksts, 16.10.1939. LNA LVVA, 187-1-114, 317.–328. lp.

- ⁸² Sk.: Tvaikoņa "Everasma" personāla saraksts, 28.02.1942. LNA LVVA, 293-1-1923, 16. lp.
- ⁸³ VDN, Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu, 2. lpp.
- ⁸⁴ V. O. "Latvji, brauciet jūriņā...": kā amerikanizējies latviešu rēderis piemānija mūsu jūrniekus. In: Latvija, 17.12.1949., 2. lpp.
- ⁸⁵ Sk.: DUNSDORFS, Trešā Latvija, 227. lpp.
- ⁸⁶ Flensburgas jūrskolu beigušo latviešu saraksti, 1947–1948. LNA LVVA, 293-1-2407; AKMEN-
TIŅŠ, Cimos pie mūsu jūrnieru audzinātāja, 4. lpp.; Rosība Flensburgas baltiešu jūrskolā. In:
Latvju Vārds, 14.12.1946., 3. lpp.; PAULS NEIMANIS. Norvēģi negribēja latviešus. In: Latvija,
15.06.1949., 2. lpp.; ARVALDS MĀRTIŅŠ KALNIŅŠ, ARVIS POPE. Baltiešu jūrskola [šķirkļis]. In:
Latvijas jūrnierības vēsture, 218. lpp.
- ⁸⁷ Kopskaits iegūts pēc: Baltiešu jūrskolas absolventu saraksts, 18.05.1947. LNA LVVA, 293-1-
2407, 2. lp.; Baltiešu jūrskolas absolventu saraksts, 03.10.1947. Ibidem, 4. lp.; Baltiešu jūrskolas
absolventu saraksts, 08.05.1948. Ibidem, 6. lp.
- ⁸⁸ VDN, Pasaules jūrās vēl brauc 10 Latvijas kuģu, 2. lpp.
- ⁸⁹ Ibidem.
- ⁹⁰ Pirmais zināma lūzuma gads šai ziņā ir jau 1946. gads, kad latvieši, pamazām izplēnot cerībām
par atgriešanos, sāka masveidā pieņemt mītnes zemes pilsonību. Sk.: DUNSDORFS, Trešā Latvija,
80. lpp.

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 were subjected to various restrictions, specific economic rules, they encountered political and ideological problems and also stereotypes regarding Latvian people, including economic protectionism of the states (aiming to safeguard the economic interests of their citizens), negative attitude towards immigrants in the labour market, difficulties with immigration authorities and the acquisition of citizenship, etc. Latvian seamen's work was likewise hindered by quite burdensome bureaucratic procedures and poor language proficiency.

However, some of these difficulties were not dependant only on the new specific circumstances and strictly unusual situation, in which Latvian seamen and maritime functionaries found themselves, but also with Latvian seamen's and exile society's ability to cooperate and communicate among themselves, as well as with Western authorities and international organizations (United Nations, at the beginning of exile period, also International Refugee Organization, etc.) which could have provided the necessary support and information on employment opportunities.

Despite these difficulties, Latvian maritime professionals gradually became a part of the Western maritime industry. Some of them integrated into new labour market quite quickly; especially those who after the Second World War were located in the camps of displaced persons in the British zone. The most successful Latvian maritime professionals in a short period of time obtained much higher and better-paid positions than other exiles in DP camps. Already on lists of "The Free World" countries' maritime officials in 40s and 50s of the 20th century, we could find several Latvian names; in the 60s and 70s, such cases became even more frequent. Among these names, we can find sea captains of

the ships of big and prestigious trading companies, chief port masters and inspectors in the internationally significant harbours in the USA, England, Canada, Egypt and other countries. At the same time, seamen did not form a numerically large sector of the Latvian exile society.

The majority of these seamen, obviously, were employed by maritime structures of their new homelands, while some seamen found job on ships of the former Republic of Latvia trading fleet. The youngest generations of the Latvian exiles also served in the navies of the Western countries and climbed the career ladder also in the military field positions that were linked with maritime specialisation. Latvian shipowners – especially Grauds' family – should also be mentioned as part of the maritime industry of “The Free World”.

Both Latvian shipowners and seafarers, sometimes maintained only a weak and formal link with Latvian community and structures of the Republic of Latvia in exile. Moreover, the younger generations of Latvian sailors in exile did not perpetuate this connection at all, and remained Latvians only in terms of origin. Are they a part of Latvian maritime history? At the same time – yes and no.