

ANITA FREIBERGA

(Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2012)



Latvijas jūrniecības sabiedrība vienojās, ka šoreiz pateicība par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecībā tiks izteikta Gunāram Zaksam. Kā Latvijas jūrniecības enciklopēdijā par viņu rakstīts – kuģu vadītājs, zivsaimniecības un valsts darbinieks. Jūrniecības vecākā un vidējā paaudze tālbraucēju kapteiņi un atjaunotās Latvijas pirmo un vienīgo zivsaimniecības ministru ļoti labi pazīst un ciena, bet jaunākie atzīst, ka dzirdējuši ir, bet neko daudz par viņu nezina. Vēl kāds pajautā, vai viņš ir tas Zakss, kurš piedalās jūrnieku kompetences vērtēšanā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā. Nē, Jūrnieku reģistra komisijā strādā viņa jaunākais brālis Kārlis Zakss.

Kad janvāra beigās sazinājos ar Gunāru Zaksu, lai norunātu tikšanos, viņš mēģināja atrunāties, ka labāk gan uz sarunu būtu aicināt jaunāko brāli Kārli, jo viņam šogad tāda kantaina jubileja – 75. Lai nezustu pārsteiguma moments, kad Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē Gunāram Zaksam tiks pasniegts Pateicības raksts, pirms laika nedrīkstēju izpļāpāties par intervijas iemeslu. Godīgi sakot, pateicoties tam, ka Gunārs Zakss ir patiesi lepns par saviem tuvākajiem – brāli un dēlu –, materiāls gadagrāmatai izvērsās pavisam savādāks, nekā bija iecerēts. Man bija tas gods un prieks izjautāt un uzklaut trīs tālbraucējus kapteiņus – Gunāru, Kārli un Ēriku Zaksus. Kapteinis Ēriks Zakss ir kapteiņa Gunāra Zaksa dēls, un par laimi iegadījās tā, ka viņš šajā laikā bija krastā.

Motivācija un motivētāji

Lai izprastu, kāpēc cilvēks savu dzīvi saistījis ar jūru, vēl jo vairāk, ja Ķeipene, kur dzimuši abi brāļi, atrodas labu gabaliņu no jūras, neizbēgams ir jautājums, kā tad Ķeipenes puikas ir tikuši pie savas jūras profesijas izvēles.

Jau sarunas sākumā saprotu, un tas apstiprinājumu gūst arī sarunas gaitā, ka Gunāram Zaksam ir lieliska humora izjūta. Viņš tūlīt atgādina: vai tad es nezinot to veco patiesību, ko teicis Kārlis Ulmanis un vienmēr atkāto Gints Šīmanis, ka visi tie, kas nedzīvo tālāk par 200 kilometriem no jūras, dzīvo jūras krastā, tātad Ķeipene praktiski ir pie jūras, tāpēc par izvēli nav ko brīnīties.

Gunārs Zakss: – Mans hobijs un mīlestība ir grāmatas. Jau bērnībā lasīju Džeku Londonu un

Vili Lāci. Bija pēckara laiks, un padomju armijā ļoti slaveni bija jūras kājnieki. Arī pašam gribējās būt stipram un veiklam. Un tad vēl uz Ķeipenes skolu atnāca strādāt direktors, kura sievai, arī skolotājai, bija brālis, tāds Alberts Bušs. Viņš mācījās Rīgas zvejniecības jūrskolā. Atbrauc uz Ķeipeni savā skaistajā jūrnieka formā. Tāds solīds. Viņš no pārējiem atšķīrās gan ārēji, gan iekšēji, un tas iespaidoja. Bet vispār jau tajā laikā bija mode kļūt par jūrnieku.

Kārlis Zakss: – Manu izvēli iespaidoja laiks. Viennozīmīgi (Gunārs piekrītoši māj ar galvu)! Ļoti svarīga bija, kā tagad saka, motivācija un arī motivētāji. Agrāk gan neviens nezināja, kas tā motivācija tāda ir. Mūsu vecāimātei 1950. gadā bija septiņdesmit deviņi gadi. Viņa un arī viņas daudzie brāļi un māsas tam laikam bija labi izglītoti. Vecāimāte bija beigusi pagasta skolu, tāpat četras vai piecas ziemas bija gājusi skolā. Viņa mums iemācīja lasīt. Starp citu, Gunārs bija viņas mīļais mazdēliņš, un viņa tam pat vecajā drukā iemācīja lasīt (Gunārs apmierināts smaida). Vecāimāte bija progresīvs cilvēks, un, lai gan padomju sistēma viņai īsti nepatika, vienu gan viņa atzina – tā kā tagad var mācīties, tā nekad nav bijis, tāpēc, bērni, to vajag izmantot un noteikti vajag mācīties! Arī skolotāji mudināja mācīties. Latviešu valodas skolotāja ar literatūras palīdzību mēģināja parādīt, ka cilvēkam savā dzīvē ir jātiecas kaut ko redzēt, uzzināt un sasniegt. Nu, kaut vai stāsts par Dullu Dauku. Mūsu vecāimāte, izpradzama tā laika situāciju, neiebilda, ka mēs dodamies prom no mājām, lai mācītos. Es no trim brāļiem pēdējais 1953. gadā aizbraucu. Vecāimāte palika viena, un, lai cik grūti viņai bija, nekad pat mājienu nedeva, ka kādam no mums vajadzētu palikt un atteikties no izvirzītā mērķa. Un tiešām bija tāda sajūta, ka kaut kas jādara. Gunāram arī taisnība, ka piecdesmitajos gados bija mode kļūt par jūrnieku. Un tas Dullais Dauka jau nemaz nav atrauts no dzīves. Tās ir cilvēka alkas uzzināt, kas notiek tur – aiz apvāršņa.

G.Z.: – Pareizi jau tu saki, mūsos visos iekšā sēž Dullais Dauka.

K.Z.: – Arī pēckara trofeju filmas apvija jūrnieka profesiju ar romantiku. Un kur tad vēl tās jūrnieku formas, kas izskatījās ļoti labi, it īpaši uz parasto karavīru formas tērpu fona, kas bija gluži vai plukatas.

G.Z.: – Agrāk jūrniekiem bija arī savs īpašais parādes solis. Jūrnieki gāja tādā platā solī.

K.Z.: – Jā, bet par to Bušu tev taisnība. Mēs vēl tādi knariņi skrējām uz skolu, kad viņš jūrnieka formā visā savā godībā gāja uz Ķeipenes centru. Formas tērps iespaidoja. Arī mūsu tēvs rādīja labu paraugu. Viņš bija pilsētnieks un ar savu stāju, runas veidu un izturēšanos ļoti atšķīrās no lauku vīriem. Un tad vēl mūsu rokās nonāca Ulmaņa laika armijas reglamenta grāmata. To

skatoties, šķita, ka formu nesāt ir kaut kas īpašs un elitārs.

Ēriks Zakss: – Mana nonākšana jūrā ir likumsakarīga. Cik vien sevi atceros, vienmēr dzirdēju jūrnieku stāstus, tāpēc jau sešu gadu vecumā zināju, ka būšu jūrnieks. Reizēm uzradās vēl dažas profesijas, kas kandidēja uz manu izvēli, bet vienmēr nemainīga palika doma – būšu jūrnieks. Jau pirmajā klasītē zināju, ka mācīšos Ļeņingradā, tagad Sanktpēterburgā. Tagad skatos uz jauniešiem, kuri nezina, ko darīt, un saprotu, kā man paveicies. Profesijas izvēle man palīdzējusi arī visos sarežģītajos pārmaiņu laikos, jo man nekad nav trūcis darba, un arī ar finansēm nav bijušas grūtības.

G.Z.: – Tas tiesa, ka Ērika jūrnieka gaitas sākās jau bērnudārzā. Kad pusgadu ar kuģi „Pozdņakovs” biju remontā Polijā, ar ģimeni sazinājos pa telefonu. Tajā laikā Ēriks bija poļu kuģa kapteinis. Kad sāku strādāt krastā, „Latribromā” (Latvijas Zivsaimniecības ražošanas apvienība), mans uzdevums bija vest dēlu uz bērnudārzu. Rītos, viņu modinot, attēloju kuģa tauri: tū-tū, kuģis gaida savu kapteini. Un mazais kapteinis samiegojies saka: „Lai viņš drusciņ pagaida, man jānoskatās sapnītis!”

Ē.Z.: – Nu, redzat, vai tad, augot šādos apstākļos, var būt cita izvēle, kā vienīgi kļūt par jūrnieku. Atceros, bērnībā sapņoju, kā tas būs, kad arī man būs jūrnieka formas tērps, un nevarēju vien sagaidīt, kad beidzot man tā tēva forma derēs! Tagad kapteiņa formu velku, kad kuģis iet ostā, jo tāda ir kompānijas prasība, bet citādi gan es to labprāt nedaru. Laikam pārāk ilgi esmu formas tērpā staigājis.

Uz jautājumu, vai Ēriks ir lepns, ka bijuši tādi motivētāji kā tēvs un tēvocis un ka viņš ir jūrnieku dinastijas turpinātājs, skan nešaubīga atbilde.

Ē.Z.: – Viennozīmīgi! Esmu lepns, ka man ir tāds tēvs un tēvocis! Savulaik, kad sāku mācīties, daži mani brīdināja, lai nevienam nesaku, ka mans tēvs un tēvocis ir kapteiņi, jo kāds varētu padomāt, ka esmu kaut kādā veidā bīdīts. Uz to es vienmēr esmu atbildējis, ka man nav jāklusē, jo visu, ko vēlēšos, sasniegšu pats, bet ar saviem senčiem lepojos. Dažas reizes ir bijuši mājieni, ka man diploms ir nācis *pa blatu*. Tās ir blēņas! Es savā dzīvē visu esmu sasniedzis pats.

Izglītība un izglītotāji

Abi brāļi Zaksi ir beiguši Rīgas zvejniecības jūrskolu un Liepājas jūrskolu. Gunārs vēl arī Kaļiņingradas Zivrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko universitāti, bet Kārlis Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu. Abi ieguvuši tālbraucēja kapteiņa diplomu: Gunārs 1966. gadā un Kārlis 1967. gadā. Lai gan brāļi pa izglītības ceļu gājuši gluži vai soli soli, pret saviem skološanās laikiem un skolotājiem katram ir sava attieksme.

G.Z.: – Karš arī skolām un skolotājiem uzlika savu zīmogu. Daudzas skolas kara laikā bija cietušas, sabombardētas vai nodegušas. Skolotājiem pašiem bieži vien nebija vairāk kā vidusskolas izglītība. Speciālajās skolās, tai skaitā jūrskolās, daudzi pasniedzēji nāca no demobilizētiem virsniekiem. Savukārt tie, kas mācījās, bieži vien jau bija pārauguši skolas vecumu, tāpēc vajadzēja atrast veidu, kā viņi varētu iegūt profesiju, lai pievienotos strādnieku armijai, jo fabrikās un visās citās nozarēs trūka darba roku. Tā arī radās dažādas fabriku skolas, arodskolas un kursi, kur iespējami īsākā laikā sagatavoja strādniekus vajadzīgajās specialitātēs.

Vecākā brāļa iedrošināts un pamudināts, es devos mācīties par jūrnieku. Tā kā Rīgas jūrskolā mācības notika krievu valodā, bet Rīgas zvejniecības jūrskolā vēl varēja mācīties latviešu valodā, mana izvēle bija par labu šai skolai, kura atradās Vecmīlgrāvī. Līdaks, Vikmanis, Mazitāns, Brenčsons, Delves. Mēs visi bijām vienā kursā un vienā grupā.

– Un bijāt Hugo Legzdiņa mīluļi.

G.Z.: – Par mīluļiem mēs kļuvām jau pēc tam, pieaugušo dzīvē. Hugo Legzdiņš bija stingrs un mauca mums ādu pār acīm, bet citādi jau nevarēja. Mēs bijām dzīvojuši ģimenēs, bet te sākās pavisam cita dzīve. Ziemā mīnuss 21 grāds, bet mums pusplikiem jāskrien pa Vecmīlgrāvi. Skrienam, un virs mums ceļas tvaiku mutulis. Ne katrs to varēja izturēt. Skolā katrs mācījās kā mācījās, šeit bija ne tikai jāmacās, bet arī jāzina. Daudzi nevarēja pielāgoties. Mēs kuģu vadītāju grupā bijām trīsdesmit plus viens no mehāniķiem, un no mums atskaitīja tikai četrus. No mūsējiem tikai trīs bija pilsētnieki, pārējie nāca no tiem divsimt kilometriem, kas skaitās pie jūras. Savukārt mehāniķus uzņēma sešdesmit, beidza tikai trīsdesmit seši, jo šajā grupā bija daudz pilsētnieku, bet pilsētniekiem bija arī citas intereses. Mēs, laucinieki, bijām izmesti, un mums vajadzēja izdzīvot. Ja mēs neizturētu, vajadzētu iet atpakaļ uz laukiem un strādāt kolhozā. Stūrmanis krastā ir galīgi nekam nederīgs. Nav kā mehāniķis, kas darbu var atrast arī krastā.

Mums visiem ir bijis ļoti daudz skolotāju, bet kurus tad mēs tagad atceramies? Tos, kuri ir bijuši stingri un prasīgi. Ja Hugo Legzdiņš par mani kādreiz ir teicis kādus labus vārdus, un pat tad, ja viņš nekad tādus nebūtu teicis, es par viņu varu teikt tikai to labāko. Vispirms jāatceras, kas mēs tajā laikā bijām. Bija 1950. gads, mēs bijām četrpadsmit līdz sešpadsmit gadus veci puikas. Kad beidzām jūrskolu, mums bija astoņpadsmit, un pat darba diplomus nevarējām saņemt, jo tos deva no deviņpadsmit gadiem. Mēs, kara laika puikas, nonācām Legzdiņa rokās, un viņš mūs dresēja. Hugo bija sava vērtēšanas sistēma. Ja audzēknis parādīja īpaši labas zināšanas, viņam pienācās pieci ar krustu, ja tās bija parastā līmenī, tad bija pieci, bet, ja nekādu zināšanu nebija, tad varēja saņemt arī vieninieku ar mīnusu. Tieši Hugo Legzdiņš mums ielika pamatus visam mūžam, un tieši par to mēs vēl šodien esam viņam pateicīgi.

K.Z.: – Man par Hugo ir citāds viedoklis nekā Gunāram. Man viņš nepatika, kaut arī es biju teicamnieks.

G.Z.: – Jā, mans brālis vienmēr ir bijis teicamnieks un visas skolas beidzis tikai uz pieci. Nu, sakiet, vai tad tas ir normāli?

K.Z.: – Gunāram paveicās, jo viņš sāka mācīties latviešu valodā, bet, kad es stājos, tad viss jau notika krievu valodā. Bija kara katedra, mums bija rotas komandieri, pasniedzēji pārsvarā visi bija virsnieki. Izņēmums bija valodu pasniedzēji, vēl daži civilie, un viņu starpā arī Hugo Legzdiņš ar savu astronomiju un navigāciju. 1953. gadā, kad es iestājos Rīgas zvejniecības jūrskolā, bija divas stūrmaņu grupas, pa trīsdesmit katrā, un manā grupā tikai četri bijām latvieši. Hugo Legzdiņš bieži izgāja no rāmjiem, bija neiecietīgs un kļiedza. Tikai vēlāk sapratu, ka tā viņš izrādīja savu nepatiku pret krieviem. Pirmajā kursā man bija piecpadsmit gadu. Mācības notika sešas dienas nedēļā, un vienīgā brīvā diena bija svētdiena, bet Hugo mums uzdeva tādu lērumu, ka visa svētdiena līdz vēlai naktij pagāja, lai sagatavotos pirmdienas stundām.

G.Z.: – Par milzīgo slodzi Kārlim ir taisnība. Zinu, ka Hugo bija saukts uz pedagoģiskās padomes sēdi, jo pasniedzēji protestēja, ka Legzdiņa dēļ audzēkņiem neatliek laika citu priekšmetu mācībām. Ar mums jau arī viņš visādi izdarījās, bet tas viss bija labvēlīgā gaisotnē, tāpēc varu teikt, ka viņš pret mums nebija naidīgs, un arī mēs viņu cienījām.

K.Z.: – Katram no mums šajā ziņā ir sava pieredze. Pēc būtības mēs tajā laikā bijām tikai puisēļi, bet piedzīvojām ļoti daudz. Izbaudījām, ko nozīmē slepenā daļa. Pirmā ranga kapteinis, kuru mēs iesaucām par *Smerķ* (nāve), pasniedza kuģu būvi un teoriju. Grāmatu nebija, tāpēc nācās visu pierakstīt. Reizēm nevarējām pagūt, bet pavaicāt, ja kaut ko nesapratām,

baidījāties, jo tad sekoja: *dva narjada vņe očereģi* (sodīts ar ārpuskārtas sardzes norīkojumu). Piedevām kuģu uzbūve un teorija bija klasificēta kā slepena informācija, tāpēc mūsu burtnīcas bija iegrāmatotas un apzīmogotas. Pirms stundas burtnīcas izdalīja, bet stundas beigās tās savāca un nesa uz slepeno daļu. Bija iedota speciāla auditorija, kurā varēja mācīties no saviem pierakstiem, un arī tikai piecpadsmit minūtes.

Lai cik dīvaini tas būtu, abiem brāļiem kapteiņiem, runājot par izglītošanos, atmiņas visvairāk saistās tieši ar viņu pirmo jūrniecības izglītības iestādi. Arī daudzi citi, ar kuriem nācies apspriest šo tematu, atzīst, ka, lai arī pēc tam ir mācījušies Tallinā, Liepājā, Ļeņingradā vai Kaļiņingradā, iegūstot pamatīgas zināšanas, tādu siltumu un izjūtas, kādas bija Vecmilgrāvī, vairs nekad un nekur nav piedzīvojuši. Šodienas jūrskolnieki un akadēmijas studenti, lasot sirmo kapteiņu atmiņas, droši vien domā: kas tie par murgiem, vai tad var mācīties visu nedēļu bez brīvdienām, vai kuģu uzbūve var saturēt slepenu informāciju, vai par uzdotu jautājumu var saņemt sodu? Tā bija, un ne tā vien vēl bija.

Bet Zakss juniors mācījās jau pavisam citos laikos.

Ē.Z.: – Ļeņingradā iestājos 1984. gadā un augstskolu pabeidzu 1993. gadā. Ar mācīšanos krievu valodā nebija nekādu problēmu, jo pagalma valoda bija krievu. Daudzi paziņas bija pārsteigti, ka esmu latvietis, nevis krievs, jo runāju praktiski bez akcenta. Te gan jāpiebilst, ka sagatavošanas kursos Ļeņingradā uzzināju, ka tā krievu valoda, kurā runā te, Latvijā, ir pavisam cita, nekā tā, kurā runā Ļeņingradā un ko izmanto terminoloģijā.

G.Z.: – Ēriks piemirsa pateikt, ka viņu pēc pirmā kursa iesauca armijā un krievu terminoloģiju trīs gadus varēja apgūt, dienot uz zemūdenēm.

Ē.Z.: – Jā, tas bija pirmais gads, kad armijā ņēma arī no militāras mācību iestādes.

K.Z.: – Nē, Ērik, tas nebija pirmais gads! Arī manā laikā ņēma armijā. Es Ļeņingradā iestājos 1962. gadā, un visus, kuri bija dzimuši, sākot no 1945. gada, ņēma armijā. No manas grupas paņēma kādus piecus.

– Vai tolaik Makarova augstskola bija prestižākā žurniecības mācību iestāde?

K.Z.: – Es domāju – jā, tā bija Ļeņingrada, bet Gunārs ir pārliecināts, ka tā bija Odesa.

G.Z.: – *Maķ Odesa* (māte Odesa)! Jā gan, domāju, ka labākā tomēr bija Odesa. Bez mācībām augstā līmenī tur vēl bija arī īpaša gaisotne. Kāds mans draugs aizbrauca mācīties uz Odesu un pēc sešiem gadiem atgriezās ar Odesas žargonu.

– Ja jau esam sākuši sarunu par izglītību, tad kāds ir jūsu viedoklis par žurniecības izglītību šodien?

Ē.Z.: – Ja runājam par Latvijas Jūras akadēmiju, tad neko sliktu nevaru teikt. Esmu strādājis ar jaunajiem virsniekiem un runājis ar kursantiem, tāpēc esmu pārliecināts, ka pieeja apmācībai ir pareiza. Savulaik, tā sauktajos padomju laikos, kad uz kuģa atnāca kursanti no Ļeņingradas augstskolas un Rīgas jūrskolas, tad Rīgas jūrskolas kursanti bija labāk sagatavoti praktiskajam darbam jūrā, savukārt teorija un prasme mācīties, protams, labāka bija Ļeņingradai. Pēc studijām kā profesionālis labāks bija augstskolu beigušais.

K.Z.: – Ērikam taisnība. Un kāpēc Rīgas jūrskola bija spēcīga? Tāpēc, ka pasniedzēji nāca no flotes, un arī tāpēc, ka Rīgas jūrskolas kursanti, sākot no pirmā kursa, izgāja praksi uz normāliem kuģiem, bet Ļeņingradā pirmajā kursā bija stubbā matrožu prakse – airēšana un visas tās lietas.

G.Z.: – Mūsu laikos kursantiem uz buriniekiem vilka ādu pār acīm. Mēs nezinājām, kas tā tāda – darba drošība. Kāpām mastā jebkuros laika apstākļos. Toreiz visām jūrskolām bija savi mācību burinieki – Vecmīlgrāvim „Meridiāns”, Rīgas jūrskolai „Kapella”, tāpēc jūrskolu kursanti saprata praktiskās lietas, bet akadēmiķis bija kā baltā vārna un uz kuģa mācījās dzīvot it kā pa jaunam.

Ē.Z.: – Atgriežoties pie mūsdienām, gribu teikt, ka Jūras akadēmijas stūrmaņi nāk labāk sagatavoti nekā savulaik mēs, jo mums bija daudz teorijas, bet nebija prakses.

K.Z.: – Bet Ērikson (tā tēvocis uzrunā savu brāļadēlu), lūdzu, nodali tos kursantus, kuri pie tevis nāk no akadēmijas un tos, kuri nāk no jūrskolas. Ja tu runā par akadēmiju, tad es tev piekrišu.

Ē.Z.: – Varbūt varētu būt pamatīgākas zināšanas navigācijā, bet es saprotu, ka diemžēl mūsdienu tendence ir paļauties uz aparatūru, un tas neko labu neliecina. Savukārt angļu valoda ir ļoti laba. Mums savulaik tik labu angļu valodas zināšanu nebija. Salīdzinoši labi jaunie virsnieki ir sagatavoti jūras tiesībās. Bet, kas attiecas uz jūrskolām, tad, piemēram, par Liepājas Jūrniecības koledžu es neko labu nevaru teikt, vienīgi to, ka no laukiem nākušie puisi prot strādāt fizisku darbu, bet visa cita sagatavotība ir kritiska. Ja uz kuģa praksē atnāk ceturta kursa students, rāda uz radaru un jautā, kas tas par televizoru, tad tās taču ir šausmas! Diemžēl ir tā, ka cilvēks četrus gadus nomācījies jūrskolā, bet ne reizi nav bijis praksē. Jūras prakses studiju laikā tagad ir viens no lielākajiem klupšanas akmeņiem, tāpēc arī nav jābrīnās, ka viņi par kuģi neko nezina. Šis bija tikai viens piemērs, bet ne jau tas vien parāda kursantu slikto sagatavotību.

– Kārļa kungs, ko jūs, piedaloties jūrnieku sertificēšanā, varat teikt par jūrnieku sagatavošanas problēmām?

K.Z.: – Ko varu teikt? Spridzānam jau ir taisnība, ka pašreizējais stāvoklis jūrniecības izglītībā nav normāls. Tas vēl bija 1994. un 1995. gadā, kad Jūras akadēmijas profesors Gladkovs lūdza palīdzēt un piedalīties valsts eksāmenu komisijā. Atnāk kursants un sāk kaut ko muldēt. Vistrakākais stāvoklis bija navigācijā, kad jaunais cilvēks pretendē iegūt jūrskolas beigšanas diplomu, bet nezina nevienu formulu kartogrāfijā un navigācijā. Beidzot eksaminējamam saku: nes šurp savus pierakstus, gribu paskatīties, ko esat pierakstījuši un ko esat mācījušies. Bet viņš man atbild, ka nekādu konspektu nav. Nevarēju pat pārliecināties, vai šos jautājumus vispār varēja iekļaut biļetēs. Arī tagad nekas nav mainījies. Akadēmijas ceturta kursa studentam uzdošu jautājumus par kuģu uzbūves lietām. Matrozim es pajautātu elementāras lietas, bet virsniekam ir jābūt kompetentam, tāpēc jautājumi ir pēc būtības. Izrādās, viņiem kuģu būve mācīta otrajā kursā, un tagad, ceturtajā, tas viss jau ir aizmirsts. Spridzāns satraucas arī par astronomijas zināšanām, pareizāk sakot, nezinašanu. Bet runas par paļaušanos uz tehniku un GPS ir tukša gvelšana, jo tehnika var nobirt, un ko tad?

Akadēmijai vajadzīgi jauni pasniedzēji ar šodienas redzējumu kuģošanas lietās, tāpēc vēlos zināt, vai kapteinis Ēriks būtu gatavs kļūt par akadēmijas pasniedzēju. Viņš atbild noraidoši, jo ir pārliecināts, ka pasniedzēja darbam ir nepieciešama īpaša sagatavotība. Ir jābūt pedagogam. Arī Kārlis piebilst, ka viņš par pasniedzēju neietu, jo nav pedagogs, vēl jo vairāk mūsdienās, kad

tehnoloģijas un prasības tik strauji mainās. Ēriks vēl piemetina, ka viņam ir bijuši ļoti labi pasniedzēji un viņš varētu mācīt tā, kā to savulaik darīja viņa pedagogi, bet šodien ir pavisam citi laiki, citas prasības, un arī mācību metodika ir pavisam cita. Katram jādara tas, ko viņš vislabāk prot.

Darbs un darbinieki

Ik pa laikam Ērikam iesprūk pa krievu vārdam, uz ko abi vecākie aizrāda, ka viņam esot grūtības ar latviešu valodu. Uz šādu aizrādījumu Ēriks nepaliek atbildi parādā: viņiem pašiem arī esot tādas problēmas. Kad tēvam lūdzis vienu vai otru jūrniecības terminu pateikt latviešu valodā, viņš necik krietni nav varējis palīdzēt. Gunārs Zakss ar nopietnu sejas izteiksmi atjoko, ka nav teicis, jo tā bijusi slepena informācija. Ērikam taisnība, jo arī abiem vecākajiem Zaksiem ieskrien pa krievu terminam vai apzīmējumam. Ko tur teikt, katrs laiks prasa savu, un Kārlis vēl piebilst, ka viņu mācības bijušas krievu valodā un arī lielākā darba mūža daļa bijusi cieši saistīta ar krievu valodu. Pie Gunāra Zaksa un Kārļa Zaksa darba gaitām vēl atgriezīsimies, bet Ēriks ir steidzīgs, tāpēc vispirms par viņa karjeru, darbu un pieredzi jūrā.

Ēriks saka, ka viņa karjera ir bijusi diezgan lēna, jo nav sevišķi iesprindzis, lai ātri kāptu uz augšu. Tam esot vajadzīga īpaša piepūle. Darbs „Latvijas kuģniecībā” un arī uzņēmumā „Latmarkolumbija” palīdzējis profesionālajā izaugsmē. Kapteinis Ēriks Zakss sevi nepieskaita romantiķu paaudzei, kas jūrā meklē kādu īpašu valdzinājumu, bet nenoliedz, ka tad, kad redz burvīgu saules rietu vai kādu skaistu kanālu, ieslēdzas ne tikai profesionālās zināšanas un darba pienākums, bet arī kādas citas maņas. Tad ir mazliet romantiski, bet nav arī tā, ka vajadzētu saukt – jūra, mīļā jūra! Jūrā ir darbs – grūts un atbildīgs. Ir piedzīvoti sarežģīti mirkļi, ir bijušas vētras, bet tad prātā nav domas par ļaunāko, jo ārkārtas situācijās ir jārikojas pragmatiski. Tas ir tavs darbs, pienākums un misija, saka Ēriks. Parasti jau šausmīgāk izklausās, kad par to stāsta citiem, jo cilvēki netic, ka mēdz būt 20 metru augsti viļņi, kur nu vēl tādos strādāt. Tas ir darbs, un tas pieder pie lietas. Tāds ir kapteiņa viedoklis. Bet pati lielāka cīņa viņam ir bijusi ar jūras slimību, un arī tagad, skatoties, kā dāņu zvejas kuģi Ziemeļjūrā lēkā pa viļņiem, paliekot slikta dūša. Bet ar laiku ir atrasts, kā vislabāk panest viļņošanos.

Kapteinis Ēriks Zakss

– Liekāko darba mūža daļu esmu nostrādājis uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, bet pašlaik strādāju uz Kolumbijas tankkuģa. Pārvadājam kravas Eiropā, pārsvarā Vidusjūrā un Baltijas jūrā. Mans kontrakts ir četri mēneši plus viens, bet apkalpei seši mēneši plus viens.

– Tas nozīmē, ka esat pasargāts no pirātu briesmām?

– Tagad jā, bet nekad nevar zināt, kā mainīsies kompānijas plāni, jo tās kuģi strādā arī pirātu rajonā, viens pat bija pirātu gūstā. Arī pats esmu kuģojis šajos rajonos, tāpēc varu teikt, ka izjūtas nav īpaši patīkamas. Varbūt spēju mierīgāk reaģēt uz ekstrēmām situācijām, bet redzu savu kolēģu reakciju, kuriem ir grūti izturēt milzīgo spriedzi, jo viņi ļoti labi saprot – ja ar viņiem kaut kas notiks, tad ģimenēm klāsies ļoti grūti. Pirāti ir ļoti ekipēti, spēj ātri pārvietoties, un, lai gan tiek meklēti dažādi risinājumi, īstenotas bruņotas operācijas, konvoji un apsardzes, izskaust pirātu uzbrukumus ir ļoti grūti. Laikam jau nekas nav labāks par apsardzi, jo vienīgi tad, ja pirāti jūt, ka nevarēs tikt uz kuģa vai arī viņus var nogalināt, tad ir zināma drošības garantija. Ir pierādījies, ka konvoji diemžēl nav devuši vēlamo rezultātu, jo, tiklīdz konvojs vairs kuģus nepavada, tiem uzbrūk pirāti.

K.Z.: – Runāju ar kādu vecāko stūrmani, kura kuģis pārvadā automašīnas, tad kuģis esot notīts ar dzeloņstieplēm un to pavadot pat ar ložmetējiem bruņota apsardze, bet bruņotie apsargi esot neapmierināti ar apkalpes rīcību, jo, viņuprāt, tā nepievēršot vajadzīgo uzmanību drošības pasākumiem. Pirātiem okeānā ir bāzes kuģis, no kura ātrlaivas dodas uzbrukumā tirdzniecības kuģiem.

– Kā jūs domājat, vai pirāti no krasta saņem informāciju par kuģiem un kravām?

– Par to esmu pilnīgi pārliecināts. Viņi saņem ļoti precīzu informāciju, un es pat domāju, ka viņi saņem konkrētus uzdevumus. Protams, arī viņiem gadās kļūdas un viss neizdodas, kā iecerēts.

– Vai tiesa, ka pirāti izvairās no vardarbīgas attieksmes pret apkalpi?

– Tā varētu likties, bet tie, kas ir bijuši pirātu gūstā, tā nedomā. Man ir kolēģi, kuri bija sagūstīti pie Dienvidāfrikas un tika fiziski ietekmēti. Viņus sita, lai iegūtu informāciju, kur ir nauda vai atslēgas.

– Jūs esat kapteinis, tātad atbildīgs par visu, kas notiek uz kuģa. Kā izjūtat savu misiju, atbildību un varbūt arī vientulību?

– Manā skatījumā kapteinis nedrīkst būt pārāk tuvs ar apkalpi, nedrīkst brāļoties. Cilvēciskajā saskarsmes līmenī tā nedrīkstētu būt, bet reglamentētajā dienestā, kāds pēc būtības ir darbs uz kuģa, lai uzturētu kārtību, subordinācija ir jāievēro. Mana personiskā pieredze liecina, ka kapteinis nedrīkst nevienu pielaist sev par tuvu. Man nav grūti norobežoties no apkalpes, jo pēc dabas esmu vientuļnieks. Bet kapteiņi ir dažādi, kas nespēj izturēt, aiziet krastā, bet es sevi neredzu krasta darbā, ja nu vienīgi ar jūrniecību saistītā. Nenoliegšu, arī man bija laiks, kad domāju – viss, ar to jūru jābeidz. Uz šādām pārdomām vedina dažādi faktori. Nostrādā prombūtne no mājām, milzīgā atbildība un spriedze. Reizēm tieši morāli izturēt reisu ir ļoti grūti. Liela nozīme ir veiksmei – tam, kā nokomplektēta apkalpe. Piemēram, iepriekšējais kontrakts bija ļoti labs, tad šķiet, kāpēc nestrādāt. Bet gadās ļoti nervozi kontrakti. Arī darbs pirātu rajonā ir ļoti nervozs. Kapteinis uz kuģa nav viens, man, piemēram, tagad ir 29 apkalpes locekļi, un katrs cilvēks pilnīgi individuāli reaģē sarežģītās vai ārkārtas situācijās. Jebkurā gadījumā cilvēks, atrauts no dabīgā ritma – krasta, izjūt zināmu spriedzi un diskomfortu. Man ir gadījies, ka sešu mēnešu laikā apkalpei nav bijusi izdevība nokāpt krastā, jo tāds bijis darba grafiks. Dabiski, ka rodas morāls nogurums un spriedze, bet kapteinim jāspēj fiziski un morāli saturēt apkalpi, lai nesāktos panika vai kas tamlīdzīgs.

Mūsdienās cilvēki jūrā iet, lai nopelnītu, un tā ir viņu galvenā motivācija. Mazsvarīgs ir iekšējais uzstādījums – es vēlos būt jūrniece, jo man šis darbs ļoti patīk.

Te nu jāpiebilst, ka abi vecākie kapteiņi uzmanīgi klausās, reizēm māj ar galvu, brīžam sejā parādās jautājoša izteiksme. Ērika tēvocis Kārlis Zakss, laikam jau tāpēc, ka darbs jūrā vēl pulsē viņa asinsritē, nenociešas, lai reizēm neiemestu vienu vai otru repliku. Tā sanācis, ka savulaik uz tiem „Latvijas kuģniecības” kuģiem, uz kuriem jau bija strādājis Kārlis, vēlāk sāka strādāt viņa brāļadēls Ēriks. Lūk, cik cieša ir ne tikai viņu asinsradniecība, bet arī darba pulss!

K.Z.: – Arī kādreiz viens no iemesliem, kāpēc cilvēki izvēlējās jūrnieka profesiju, bija labā peļņa, bet tā nebija dominējošā.

– Kādreiz viens no dzinuļiem bija redzēt pasauli, tagad cilvēki nāk strādāt.

K.Z.: – Es precizēšu – nevis strādāt, bet rukāt (*vkalivaķ* – šis apzīmējums vislabāk raksturojot to, kas notiek).

– Lai tā būtu, bet tagad cilvēki zina, ko par savu darbu iegūs, jo neviens par ideju vairs neko nedara.

– Kas īpaši sarežģī kapteiņa dzīvi un darbu?

– Tankkuģiem un stratēģisko kravu vedējiem ļoti lielu spriedzi sagādā iespējamo fraktētāju inspekcijas. Nezinu, kā tas ir citiem kapteiņiem, bet domāju, ka viņiem tāpat kā man tas rada lielas problēmas. Lai cik labi tu esi sagatavojis kuģi, inspektori allaž atradīs kādu nepilnību.

K.Z.: – No savas pieredzes varu teikt, ka visriebīgākās ir „BP” inspekcijas, kaut gan paši piegādējuši Meksikas līci. Manā laikā viņi paši bija lielākie draņķi.

– Iespējams, ka tagad viņi ir kļuvuši vēl nejaukāki, un man tas rada briesmīgu stresu. Ja kaut kas neatbilst, sākas skaidrošanās, bet, ja inspekcija atzīst, ka tavs kuģis atbilst prasībām, tad, protams, ir liels gandarījums un atvieglojums. Vēl dzīvi sagandē nesaprašanās apkalpē. Mēdz teikt, ka viena aita sabojā visu ganāmpulku, tāpat reizēm pietiek ar vienu cilvēku, kurš ar visu un par visu ir neapmierināts, lai viņš spētu samusināt pārējos. Un sākas ķīviņi. Varbūt kapteini tas mazāk skar, bet nāk virsnieki un sūdzas par problēmām. Labs mikroklimats uz kuģa ir ļoti vajadzīgs. Būtu jau labi, ja musinātājus varētu norakstīt no kuģa, bet tas nemaz nav tik viegli izdarāms.

– Varbūt, lai mazinātu spriedzi, var līdzēt kāda glāzīte stiprināta dzēriena. Ko jūs domājat par šādu stresa noņemšanas veidu?

– Daudzās kompānijās alkohola lietošana ir aizliegta. Manā kompānijā alkohola daudzums ir limitēts. Zinu, ka daudzi kapteiņi paši aizliedz lietot alkoholu, bet es to nedaru un iztuos ar sapratni, protams, ar noteikumu, ka cilvēks zina mēru un tas netraucē darbam. Bet ir nācies pieredzēt nepatīkamus un pat bīstamus brīžus, kad cilvēkam, kurš nedrīkstēja dzert, bet savu kolēģu iespaidā tomēr to darīja, aizvērās *širmis*. Nācās viņu norakstīt no kuģa. Varbūt mans

tēvocis domā savādāk, bet es piekrītu uzskatam, ka cilvēkam ir vajadzīgs veids, kā atslābināties. Tas gan nenozīmē, ka akceptēju regulāras iedzeršanas. Darbs uz kuģa ir pirmajā vietā.

– Vai apzināties, ka X stundā esat pēdējais, kurš atstāj kuģi?

– Jā. Pilnībā.

– Un kā ar sievietēm uz kuģa?

– Es saku nē, jo principā esmu pretinieks tam, ka sieviete iet jūrā. Bet jāatzīst, ka viens no labākajiem trešajiem palīgiem, kāds man ir bijis, bija tieši sieviete. Un tomēr esmu pārliecināts, ka jūra nav tā vieta, kur vajadzētu strādāt sievietei, jo esmu piedzīvojis arī pietiekami daudz problēmu, ko uz kuģa izraisījusi tieši sievietes klātbūtne. Kuģis – tas ir komandas darbs, tāpēc man ir ļoti svarīgi apzināties, ka mana komanda fiziski un morāli jūtas labi, ka katrs zina savu vietu un savus pienākumus. Man ir jābūt pārliecinātam, ka apkalpe arī ārkārtas apstākļos neapjuks un zinās, ko darīt, tāpēc mans pienākums ir gādāt, lai kuģa un apkalpes mehānisms darbotos nevainojami. Tas ir mans darbs, mana atbildība un mana misija.

K.Z.: – Tā sauktajos padomju laikos notika nopietna kadru atlase, tai skaitā arī dāmu vidū, lai vispār tiktu jūrā. Un arī tad visādi gadījās, bet tagad nekādas pārbaudes netiek veiktas, lai pārliecinātos, vai cilvēks vispār ir piemērots jūrai, tāpēc pašnāvības un pašnāvību mēģinājumi nav retums.

Kad Ēriks ir devies savās gaitās, viņa tēvocis piebilst, ka viņi, visi trīs kapteiņi, cits citu ļoti labi saprot pat bez vārdiem, jo profesionālajā ziņā ir līdzvērtīgi. Pēc sarunas konteksta noprotu, cik svarīgi Gunāram Zaksam ir būt pārliecinātam, ka ar dēlu jūrā viss ir kārtība, jo viņš it kā starp citu piebilst, ka sešus mēnešus, kamēr dēls bijis jūrā, viņi regulāri sazinājušies. Bet reiz bijis gadījums, kad vairākas dienas ar dēla kuģi nebija sakaru. Izrādījās, kuģim bija jāievēro radio klusēšana, bet krastā palicējiem tas rada spriedzi un satraukumu.

Kapteinis Kārlis Zakss

– Protams, laiki ir mainījušies, un tagad neviens vairs nestrādātu tādos apstākļos, kādos bija jāstrādā pagājušā gadsimta piecdesmitajos, sešdesmitajos un pat septiņdesmitajos gados. Ēriks teica, ka kādā no reisiem viņa komandai pusgadu nebija iespēja ne reizes nokāpt krastā, tomēr arī bez tā jūrnieku dzīve tagad ir salīdzinoši dinamiska un mainīga, ir civilizēti darba un sadzīves apstākļi, krastu un ostu kaut pa gabalu var redzēt. Bet savulaik uz zvejas kuģiem seši mēneši, izņemot sardzes laiku, pagāja tā, ka cilvēks vispār nebija īsti gulējis un atpūties, kur nu vēl krastu kaut pa gabalu redzējis. Piedevām nekādas mehanizācijas, piecdesmitajos gados pat sakaru un radio nebija. Var tikai pabrīnīties, kā to visu varēja izturēt. Ja tagad man būtu jāstrādā un jādzīvo tādos apstākļos, es pat nezinu, kā uz to reaģētu, bet toreiz man bija astoņpadsmit un visu uztvēru kā pašu par sevi saprotamu.

Arī to, ka nav bijis ūdens, ar ko nomazgāties. Gunārs piebilst, ka drēbes mazgājuši jūras ūdenī, labi vēl, ka bijis ūdens, ko padzerties. Un abi kungi uzbur ainiņu, kuru gan var iztēloties, bet grūti saprast, kāpēc cilvēks labprātīgi sevi pakļāvis tādiem fiziskiem un morāliem pārbaudījumiem. Nu, spriediet paši. Ziema, ārā ap nulli, ūdens temperatūra kādi plus četri grādi, uz klāja ledus. Vīri ceļas ap četriem no rīta, lai vilktu tīklus no jūras. Rokas tā nosalušas, ka kļuvušas nejutīgas, un tikai tad, kad telpā tās nedaudz sasilušas, vīri delnās sajūt sāpes. Asais tīklu audums līdz asinīm sagriezis zvejnieku rokas. Un kur tad vēl augoņi, kas sliktās pārtikas un vitamīnu trūkuma dēļ vīriem metušies visās iespējamās vietās, jo īpaši uz plaukstu locītavām, padusēs un uz kakla. Bet darbs negaida, lai tev augoņi vai rokas lupatās.

Gunārs Zakss stāsta, ka 1953. gadā, kad pirmie zvejas kuģi devušies Atlantijas ekspedīcijā, tas ir bijis milzīgs pārbaudījums cilvēku izturībai. Vēlāk, kad uz Atlantiju gājuši modernāki kuģi, darba un sadzīves apstākļi jau bijuši nesalīdzināmi labāki, bet darba organizācija gan bijusi tālu no civilizēta līmeņa. „Ko jūs!” abi kapteiņi vienā balsī iesaucas, kad iejautājos par zivju resursu saprātīgu izmantošanu un apkārtējās vides saudzēšanu. Kādi resursi, kāda daba! Par to neviens nedomāja. Kad siļķes gāja uz nārstu, norvēģi savās šērās tām nogrieza ceļu un vārda tiešā nozīmē smēla laukā. Padomju zvejas armija, pie kuras piederēja arī Latvijas zvejnieki, nevēlējās atpalkt un devās uzbrukumā okeānu resursiem. Vīri, nodzenot sevi līdz pēdējam un bendējot veselību, cēla bagātīgus lomus, kurus vēlāk nevarēja nodot bāzēm. Kādreiz pat vairāk nekā mēnesi bijis jāmuļļājas pie bāzes kuģa, lai nodotu sazvejoto, bet pa to laiku zivis pagalam un jāgāž jūrā. Ja bāze nepieņem, tad mucām vāki vaļā un viss pāri bortam. Piemēram, kuģis „Belorusija”, uz kura strādāja Gunārs Zakss, nebija refrīžerators, tāpēc vasarā, kad rūmēs sagūla vairāk nekā desmit tonnas nozvejoto zivju, bet bāze nepieņēma, nereti tās nācās izgāzt jūrā. Tā vienkārši bija, un neviens par to neuztraucās. Iedomājoties pūstošu zivju smaku, kļūst nelabi, bet, ja zivju smaka ir jācieš sešus un vēl vairāk mēnešus bez pārtraukuma? Zaksi saka, ka pie visa pierod, arī pie zivju smakas. Neticu, bet viņi apgalvo, ka tas ir fakts. Tomēr zivju miltu smaka gan bijusi nepaciešama.

G.Z.: – Kad uz lielā saldētājtralera strādāja miltu mašīna, no kuģa nāca tāda smaka, ka no tās nebija glābiņa. Nezinu, kā cilvēki tur varēja strādāt! Mums uz „Pozdņakova” 1967. gadā arī bija neaizmirstams atgadījums. Palaidām miltu maļamo mašīnu, viss labi, zivis slīd pa lentēm, darbs kūsā līdz brīdim, kamēr *ieklemējās* gultņi. Tos nevarēja ieelļot, jo mūsu poļu brāļi, kuģu būvētāji, tišām bija nepareizi salikuši gultņu mehānismu. Kamēr novērsa tehniskās problēmas, zivis puva. Smirdoņa uz klāja bija tāda, ka nevienu īpaši nevajadzēja steidzināt. Visi strādāja, lai iespējami ātrāk atkal varētu palaist līniju.

K.Z.: – Kad es strādāju uz „Belorusijas”, mums bija tāds gadījums. Virsniekiem bija atsevišķa duša. Kā sāk laist ūdeni, nāk pretīga smaka, bet mēs nevaram saprast, no kurienes. Beidzot ņemam caurules, un izrādās, ka apakšā ir naturāli pieķēzīts. Arī tas bija mūsu poļu draugu sveiciens brālīgajiem padomju zvejniekiem.

Par ambīcijām

G.Z.: – Kad vēl mācījāties Rīgas zvejniecības jūrskolā, mūsu pasniedzēji centās celt topošo stūrmaņu pašapziņu. Hugo Legzdiņš, ienākot klasē, mūs uzrunāja: „Sveiki, stūrmaņi!”, bet pasniedzējs Kārlis Majors vienmēr teica: „Sveiki, kapteiņi!”

K.Z.: – Tas bija gluži vai asinīs – tev jābūt kapteinim. Mācījos arī no saviem darba skolotājiem. 1957. gadā vēl gāju par matrozi, bet 1958. gadā jau biju trešais stūrmanis. Tad mani norīkoja uz „Belorusijas”, kur nobraucu līdz 1962. gadam, kad iestājos Ļeņingradā. Esmu pieredzējis arī veco kuģi „Kaļiņingrada”, kas bija tāds 1918. gadā būvēts liels zārks, vēl kniedēts. Bet mācību laikā visus sešus gadus gāju praksē gan uz „Rīgas”, gan „Kondas”. Uz „Kondas” bija tāds slavens Krievijas latvietis kapteinis Štrumfs Aleksandrs Jakovļevičs, mēs viņu saucām par Balerīnu. Es personīgi redzēju kapteiņa diplomu, kas bija izdots cara laikā. Viņš bija perfekts savā stājā, akurāts, nekad nepacēla balsi un neizpaua emocijas. Uz tilta bija izturēts, gluži kā no reglamenta grāmatas. No mūsu kapteiņiem viņam līdzīgs bija Kondruss. Es pie viņa biju otrais stūrmanis un allaž brīnījos, kā tik mierīgi un aukstasinīgi var uztvert kritiskas situācijas. Reiz pie Farēru salām piedzīvojām lielu vētru, kad mūsu kuģi gandrīz izmeta uz salas, kuģis bija piedzīts pilns ar ūdeni, bet kapteinis nezaudēja mieru, kas arī mums deva pārliecību, ka nekas kritisks nevar notikt. No kapteiņa Štrumfa varēja daudz mācīties, arī no kapteiņa Vītola un visbeidzot arī no mana brāļa Gunāra, pie kura biju par dublieri uz kuģa „Trudovaja slava”.

Pēc studiju beigšanas mani gribēja nosūtīt uz Arhangeļskas kuģniecību, bet pēc sadales tomēr nonācu „Latvijas jūras kuģniecībā”.

G.Z.: – Vai atceries, ko tas ministra vietnieks no sadales komisijas par tevi teica?

K.Z.: – Viņš neko sevišķu neteica.

G.Z.: – Re, pats tagad neatceries, bet es atceros, ko brālis man stāstīja. Sadales komisija skatoties, ka Kārlis nāk no zvejniekiem, un spriež, ka tad jau jābūtu pie viņiem atpakaļ, bet ministra vietnieks noteicis – nē, nē, viņš ir labs puisis, mēs viņu norīkosim uz kuģniecību. Lūk, tā tu nonāci „Latvijas kuģniecībā”! Un ar to bijī vinnētājs.

– Vai darbs tirdzniecības flotē bija prestižāks?

K.Z.: – Pie zvejniekiem stūrmanim būtībā nav īsti stūrmaņa darbs, viņš kļūst par zvejniecības sastāvdaļu, jo viss ir pakārtots zvejai, bet tirdzniecības flotē stūrmanis tiešām ir stūrmanis. Vēl zvejas flote bija nepievilcīga ar milzīgo kadru mainību un nemitīgajām reformām. 1968. gadā sāku strādāt kuģniecībā un par kapteini nobraucu divdesmit vienu gadu no 1972. līdz 1993. gadam, kad sāku strādāt „Latvijas kuģniecības” krasta darbā. Mans pēdējais amats bija menedžmenta priekšnieks. Varu teikt, ka esmu „Latvijas kuģniecību” pilnībā izbaudījis uz savas ādas. Es personīgi redzēju, kāda bija situācija, kad no LK pazuda tie četrdesmit miljoni. Agrā rītā eju iekšā kuģniecībā, un man pretī no Avotiņa kabineta nāk toreizējais Ministru prezidents Māris Gailis. Pēc divām dienām Avotiņš dispečeru sanāksmē jautā galvenajam grāmatvedim Griezņim: „Griežņa kungs, kā ir, vai mums pietiks naudas, ko izmaksāt algās?” Uz to Griezņis atbildēja: „Nu, algām vēl pietiks, bet ar to arī viss.” Iedomājieties, kuģniecībai tukšs konts pie astoņdesmit četriem strādājošiem kuģiem. Visa privatizācija bija absurda, un arī tagad brīnos, kā Latvijā var noslēpt patiesos kuģniecības īpašniekus, ja visos kompānijas gaitēnos un pīpētavās runā par galveno akcionāru un bez viņa ziņas pat mats no galvas nenokrīt. Bet gan jau kādreiz viss nāks gaismā. Bija aprēķināts, ka tad, ja LK kuģus nodotu lūžņos, par to ieguvums būtu divas reizes lielāks, nekā ienesa privatizācija. Kur tad vēl menedžments, kas maksā baltu naudu, un mācību centrs. Jau Avotiņa laikā LK bija *bardaks*. Kāds mans skolotājs reiz teica, ka es nepareizi lietoju vārdu

bardaks

, jo

bardaks

– tā ir zināma kārtība, bet šī, lūk, ir nekārtība. Godīgi runājot, nevajadzēja man kāpt krastā.

G.Z.: – Nu, brālīt, nākamajā dzīvē tu varēsi nekāpt krastā!

– Laikam gan ir taisnība, ka nedrīkst pārkāpt savus principus. Bet, runājot par darbu jūrā, es, tāpat kā Ēriks, nelietotu apzīmējumu – romantika. Darbs jūrā vai nu patīk un ir pie sirds, vai arī nav, un tad jūrā nav ko meklēt! Uz kuģa pat miegā tu dzirdi, kā strādā dzinējs. Jūra – tā ir vīriešu dzīve un vīriešu darbs!

Kapteinis Gunārs Zakss

Esmu pieteikusies kapteini Gunāru Zaksu aizvest mājās, tāpēc sarunu turpinām arī mājupceļā.

– Kapteinis saaug ar savu kuģi. Ja jūs braucat ar savu mašīnu, ir viens, bet, kad iesēžaties svešā mašīnā, tā ir pavisam cita lieta. Kapteinim tā ir ar kuģi. Mēdz teikt, ka suns dzīvo tajā pašā enerģētiskajā laukā, kādā viņa saimnieks. Ar kuģi ir līdzīgi. Tas gan nedzīvo sava saimnieka laukā, bet saimnieks šā kuģa laukā gan. Kuģa saimnieks – kapteinis – lieliski jūt, kā jūtas viņa kuģis, bet, ja ignorē kuģa izturēšanos un raidītos signālus, tad noteikti būs kādas ziepes.

– Kā vērtējat, kāda ir bijusi jūsu karjera?

– Bez jebkādiem sarežģījumiem. Tā kā jūrskolu beidzot man nebija darba prakses, lai varētu saņemt darba diplomu, bija jābrauc par matrozi. Pagāja kāds laiciņš, vēl pietrūka trīs vai četri mēneši, lai saņemtu tuvbraucēja stūrmaņa diplomu, kad man laimējās nejauši satikt mācību kuģa „Mendeļejevs” vecāko mehāniķi, un viņš saka, ka mani vēlas redzēt kapteinis Kondruss. Uz mācību kuģiem biju gājis praksē un strādājis par matrozi. Kapteinis Kondruss saka: „Nāc pie manis par trešo stūrmani!” Es viņam savukārt izstāstu savas klapatas ar stūrmaņa diplomu, bet viņš tikai nosaka, ka gan jau visu atrisināsim, tu man esi vajadzīgs. Laikam jau prakses laikā bija noskatījies, ka esmu baigais *nagu vecis*, bet uz mācību kuģiem tādi bija vajadzīgi. Sāku braukt pie Kondrusa. Strādājām kopā ar Līdaku Harīti, Zaļo, kā mēs viņu saucām. Paldies Kondrusam, tā bija ļoti laba skola. Viņš pats mīlēja stūrmaņa darbu, tāpēc mēs ar Harīti profesionālā un cilvēciskā ziņā bijām lieli ieguvēji. Kā iesāku strādāt uz mācību kuģiem, tā ar tiem vai saaugu kopā – „Mendeļejevs”, „Meridiāns” un „Kustanaj” desmit gadus bija manas darba vietas.

Kad neklātienē pabeidzu Liepājas jūrskolu, biju otrais stūrmanis pie kapteiņa Vītola uz „Kondas”. 1965. gadā mani norīkoja par vecāko palīgu uz peldošās bāzes „Rīga”, tad par kapteiņdirektoru, bet 1970. gadā Latvijas Zivsaimniecības ražošanas apvienības ģenerāldirektors Kirejevs mani uzaicināja par savu vietnieku flotes jautājumos, kur nostrādāju piecpadsmit gadus.

– Vai nebija žēl pamest darbu jūrā?

– Bija žēl. Un es nožēloju, ka to izdarīju. Varētu likties, ka krastā bijusi veiksmīga karjera, bet par manām krasta darba pārdomām vajadzētu veidot atsevišķu stāstījumu. Mācību kuģos es biju ieaudzis. Arī ražošanā uz „Kondas” un „Rīgas” biju savā vietā. Piemēram, uz „Rīgas” ne visi varēja sastrādāties ar kapteini Kuļiņiču, bet es uzskatu, ka viņš bija izcils ražošanas vadītājs un ļoti labs skolotājs. Bet par tiem piecpadsmit gadiem krastā man slikti metas. Problēmas gadu no gada vienas un tās pašas, bet neviens risinājums nedod vajadzīgo rezultātu. Flotes apgāde bija neatrisināma problēma.

Kas attiecas uz Zvejnieku kolhozu savienību, varu teikt, ka tas bija interesants laiks. Zvejnieku kolhozu savienība mūsdienā izpratnē bija tāda kā zvejnieku kolhozu asociācija, kas pārstāvēja savus asociētos biedrus republikas un vissavienības līmenī. Faktiski bija izveidota tāda kā dubulta sistēma, bez kuras tajos laikos nevarēja iztikt. No sava priekšgājēja Miķeļa Pesses saņēmu sakārtotu saimniecību. Salīdzinot ar valsts saimniecībām, kolhozos bija lielāka saimnieciskā brīvība. Spriežot pēc statūtiem, kolhozi bija tāda kā valsts valstī, tiem it kā neviens neko nevarēja uzspiest, jo skaitījās, ka visu izlemj kolhoznieki. Parasti zvejnieku kolhozi strādāja ar peļņu, bet ko ar to darīt, varēja lemt paši. Visiem kolhoziem, izņemot starpkolhozu uzņēmumus, bija pašiem celtniecības nozare, remonta cehi un palīgsaimniecības. Arī priekšsēdētāju institūcija bija ļoti spēcīga, bet, kad nāca jaunie neatkarības laiki, tad kolhozu priekšsēdētāji lidoja kā korķi no pudelēm.

Dokumentāls atskats pagātnē

1987. gada 1. aprīļa laikrakstā „Latvijas Zvejnieks” ir publicēts materiāls „Atklāta saruna” par Zvejnieku kolhozu savienības pilnvaroto sanākumi, kurā runāja par sasniegumiem un trūkumiem zvejnieku kolhozu darbā. Šķita, ka viss kārtībā – plāni pārpildīti un peļņa vairojusies. Citāts no laikraksta: „Varētu likties, ka neko labāku vairs nevar vēlēties. Tomēr Zvejnieku kolhozu

savienības valdes priekšsēdētājs Gunārs Zakss savā pārskata referātā tikai īsumā pieminēja gūtos panākumus. Galveno uzmanību referents veltīja neatrisinātajām problēmām, pie kurām pārkārtošanās procesā nopietni jāstrādā.” Valdes priekšsēdētāja referāts toreiz ildzis pusotru stundu, un, kā var lasīt rakstā, Gunārs Zakss ne tikai analizēja un kritizēja, bet arī ieteica sasāpējušo problēmu risināšanas ceļus.

Savukārt laikraksta „Jūras Vēstis” 1. numurā, kas iznāca 1991. gada maijā, ir publicēta intervija ar Latvijas zivsaimniecības ministru Gunāru Zaksu, kur cita starpā ministrs saka: „Ļoti svarīgs un sarežģīts tagad, piemēram, ir jautājums par materiāli tehnisko apgādi. Ne tikai zivsaimniecībā. Latvijas valdība cenšas risināt šo problēmu, slēdzot līgumus ar republikām. Tā kā rublis vairs *nestrādā*, mēs dzīvojam gluži kā pirmatnējā sabiedrībā: mainām preci pret preci.” Avīzei ministrs toreiz novēlēja būt patiesai vienmēr un visur. Bet lasītājiem – strādāt un dzīvot brīvā Latvijā.

– Laikam jau darbs pirmajā valdībā nebija nekāda medusmaize? Ne velti gruzīni saviem nedraugiem velta diezgan paskarbu novēlējumu – lai tu dzīvotu pārmaiņu laikā!

– Bija izveidota Tautas frontes valdība, kuras ietvaros strādāja arī Zivsaimniecības ministrija. Tika noteikts pārejas laiks, un mūsu uzdevums bija šajā periodā pārņemt vadību zivsaimniecības nozarē, vadību iekšējos ūdeņos un Baltijas jūras ekonomiskajā zonā. Viss bija daudz sarežģītāk, nekā varēja domāt. Dotācijas, kas 1991. gadā vairs nenāca no Vissavienības zivsaimniecības ministrijas, bija aptuveni sešsimt miljardi rubļu. Tas nozīmēja: ja mēs pārņemam visu savu īpašumu, bet dotācijas nesaņemam, tad neesam spējīgi strādāt un izputam. Tajā laikā vislielāko ienākumu deva stavridu zveja Atlantijas okeānā. Vienas tonnas vērtība bija trīssimt ASV dolāru, bet viena tonna naftas, kas bija vajadzīga, lai nozvejotu un apstrādātu tonnu stavridu, maksāja divsimt desmit dolāru. Nauda bija vajadzīga arī algām, remontam un vēl daudz kam citam.

Tomēr jūrnieki un zvejnieki cerēja, ka beidzot varēs dzīvot normālos apstākļos, jo pēdējos gados, kad Latvija vēl bija Padomju Savienības sastāvā, viņu stāvoklis tiešām bija neapskaužams. Zvejnieki pusgadu plēsās jūrā, bet, atnākot krastā, izrādījās, ka nopelnītais ir tikai salmi, jo rublis gāzās ļoti strauji un ar lielu blīkšķi, bet valūtas piemaksas bija niecīgas. Diemžēl zvejnieku sapnis par labāku dzīvi nav īstenojies.

Godīgi sakot, par ministrēšanas laiku man gandarījuma nav, „Latribpoma” piecpadsmit gadi mani morāli nospieda un bija vissmagākie darba mūžā. Zvejnieku kolhozu savienībā darbs bija

interesants. Nezinu, kā es priekšnieka amatā viņus apmierināju, jo man jau nemaz tik labs raksturs nav. Bet manu raksturu veidoja jūra, tā prasa spēcīgus raksturus un necieš nolaidību. Arī dzeršanu ne, no kuras pamatā ceļas visas nelaimes. Kapteinis. Šis viens vārds izsaka visu – stāju, morāli un profesionalitāti. Uz kuģa ir jābūt kārtībai un bijāšanai. Pareizi jau teica mans brālis Kārlis, ka cilvēks nedrīkst pārkāpt savus principus. To, ko esmu darījis, nenožēloju un esmu pateicīgs visiem, ar kuriem kopā esmu strādājis un no kuriem esmu mācījies.