

Kuģu būve jubileja



Šogad (2012.g.) aprit 160 gadi, kopš Pabažu kuģu būvētavā uzbūvēja un ūdenī ielaida vienu no pirmajiem Vidzemes piekrastes zemnieku būvētajiem kuģiem.

Pētot, vācot materiālus un apkopojot tos, ir izveidojies priekšstats par kuģi būvi kā tādu, par šajā laikā uzbūvētiem kuģiem, to būvmeistariem, kuģu kapteiņiem u.t.t. Piedāvāju ieskatam.

Kuģu (liellaivu, brigu un „malkas janču” būve) Vidzemes piekrastē 19.gadsimta 1.pusē.

19.gadsimta sākumā Krievijas impērijas valdība izplata Vidzemes guberņā vairākus likumus, kas ir labvēlīgi latviešu kuģu būves un jūrniecības attīstībai.

Tāds ir 1800.gadā izdotsais likums par kuģniecības un kuģubūves paplašināšanu, kas atļauj jūrmalniekiem būvēt kuģus savām vajadzībām – savu produkciju pārvaļadšanai. Tāds ir 1806.gadā izdotsais papildus likums, kas atļauj būvniekiem savus uzbūvētos kuģus arī pārdot. Tāds ir 1807.gadā izdotsais likums, kas pieprasa par katru uzbūvēto kuģi, kas ir garāks par 8,5 m, precīzi dot ziņas – kas, kad, kādā muižā būvējis, kam kuģis pieder. Bija jānorāda kuģa izmēri, izmantoto koku īpašnieki. Pateicoties šiem likumiem, šodien ir iespējams vairāk uzzināt par tajos laikos uzbūvētiem kuģiem, to būvmeistariem, kuģu izmēriem u.t.t..

Jūrniecības attīstībai svarīgākais likums ir dzimtbūšanas atcelšana Vidzemē 1819.gadā un tam sekojošā uzvārdu došana. Nu jūrmalniekiem ir dota zināma pārvietošanās brīvība, kas veicina doties ar kuģiem tālākos pārbraucienos.

19.gadsimta sākumā Latvijas piekrastē kuģi tiek būvēti, ņemot vērā sentēvu pieredzi laivu būvē. Savas liellaivas, brigas un „malkas jančus”, kā tos nedaudz ničīgi sauca, būvē zemnieki turpat savos dzimtajos ciematos. Šajā laikā kuģu būvētāji neizmanto nevienu svešu kuģu būvmeistaru. Liellaivas būvējot, neizmanto zīmējumus vai skices. Parasti par paraugu tiek izmantota kāda veca laiva, kuru pēc vajadzības vai nu palielina, vai pārveido.

Kuģus darina no priedes koka. Vispirms priedes dēļus izliec pēc iecerētās laivas korpusa līnijas, tad tos sanaglo pārlaidībūvē – katrs nākamais dēlis tiek pienaglots nedaudz pāri iepriekšējam ar vienīgām dārgākām šā kuģa dzelzs detaļām – naglām. Dēļu spraugas aizdrīvē ar pakulām un aizpiķē. Brangas veido no priežu saknēm, kuras ar paegļu tapām pievieno pie dēļu apšuvuma. Pēc tam visu kuģi no iekšpuses un ārpusē nodarvo. Nu kuģis ir gatavs nolaišanai ūdenī. Arī takelāža ir vienkārša – priedes koka masts ar divām pašāustām linu burām, kuras ir nostiprinātas ar pašu vitām kapepju tauvām. Kuģa korpusa pakalgalā ir piekārtā stūre. Šiem kuģišiem ir vēl arī airi, jo šādam mazam kuģītim tie var līdzēt bezvējā nokļūt krastā vai arī nostumties no sēkļa.

Ir zināms, ka ap 1840.gadu Vidzemes piekrastē ir reģistrētas 40 dažādas liellaivas ar 20-30 lastu (40-60 reģ.t.*) nestspēju.

Lielus zaudējumus Kurzemes un Vidzemes laivniekiem rada Krimas karš (1853-1856), jo angļu un franču flote bloķē Krievijas valsts rietumu piekrastes ūdeņus. Divos kara gados tiek iznīcināta gandrīz visas zvejnieku laivas.

Kuģu būve 19.gadsimta 2. pusē.

19.gadsimta vidū sākās latviešu burinieku, tā saukto zemnieku kuģubūve Latvijā. Atsaucoties Krišjāņa Voldemāra aicinājumam, Latvijas piekrastē dzīvojošie zemnieki sāk mācīties tikko nodibinātajās jūrskolās, paši būvē no koka tāljūras buriniekus, jo ārzemēs, tāpat Rīgā, Liepājā un Ventspilī būvētie kuģi ir dārgi. Tajā laikā kokmateriāli ir lēti, darbspēka netrūkst, preču ko pārvađāt ir pietiekami, pašiem savi kapteiņi un stūrmaņi arī ir izauguši – tas viss ietekmē tik straujo zemnieku buru kuģu būvi.

Latvijas pirmie burinieki ar nestspēju virs 100 NRT tiek uzbūvēti 1857.gadā – tie ir **Pabažos būvētais Jānim Miķelsonam un Pēterim Balodim piederošais „Victoria”** un Mangaljos būvētais Miķelim Miķelsonam piederošais „Peter Sofia”.

Saulkrastu teritorijas piekrastē tai laikā ir trīs kuģu būves vietas: Pabažos, Pēterupē un Skultē., kur laika posmā no 1852.gada līdz 1913.gadam tiek uzbūvēti 52 (iespējams, vēl vairāk) burinieki.

Lai buru kuģi uzbūvētu, ir nepieciešami jau pieredzējuši būvmeistari, kuriem uzticēt būves vadību. Ar meistaru tad vienojas par kuģa lielumu, tipu un izmaksām. Būvmeistars pēc mēroga izgatavo kuģa modeli vai pusmodeli, kuru tad vēlāk izmanto, būvējot kuģi. Modeli veido no bezzarainiem alksņa dēļiem, precīzi noteiktā mērogā, tā, ka pēc tā var noteikt būves gaitā visu galveno detaļu izmērus un pat puslīdz droši atrast iecerētā burinieka korpusa smaguma centru, lai varētu precīzi vēlāk uzstādīt mastus.

Nākamais darbs, ko veica kuģubūves meistars, ir lietaskoku atlase mežā. Kokus izvēlas īpaši piemērotus katrai kuģu detaļai jau līdz februārim. Būvei izmanto priedes koku – izturīgākām detaļām – ozolu. Katru koku iezīmē, februārī parasti nozāgē (tad stumbros vismazāk sulas), izved no meža un izžāvē. Pēc tam katru balķi vajag sazāgēt plankās un brusās. Tas ir grūts un precīzs darbs: balķi uzliek uz speciālām sastatnēm un divi vīri – viens augšā, otrs apakšā – ar garu, šim nolūkam paredzētu zāģi balķi sazāgē vajadzīgā biezuma dēļos un brusās. Pēc tam dēļi tiek žāvēti, ievērojot sentēvu likumu: dēļi jāliek grēdās tā, lai to gali būtu vērsti uz ziemeļiem-dienvidiem, citādi, žūstot tie sagriežoties kā korķa vilķi.

Kad dēļi izžuvuši, tos sutina zemē ieraktā ar velēnām apkrautā krāsnī, lai tos varētu pieliekt un piestiprināt karkasam. Atkarībā no burinieka lieluma, būvmeistara vadībā strādā 15-30 cilvēku, kalēju un darvas tecinātāju ieskaitot.

Netālu no būves vietas ir smēde, kur kalējs gatavo vajadzīgās detaļas no dzelzs. Katram būvmeistaram ir savs uzticams kalējs, jo dzelzs ir dārgs materiāls, un brāķi darbā nedrīkst pieļaut.

Pirmajā vasarā liek ķīli, vadņus** un brangas, otrajā – veido apšuvumu un, ja paspēj, kuģi nolaiž jūrā. Kuģus būvē parasti klajā laukā, jūrmalas kāpās, kur var ērti pievest būvmateriālus, kā arī vietā, kur būtu vieglāk ievilkt kuģi jūrā.

Mūsu pusē jūrnieku skaits ir krietni pāri simtam (ieskaitot arī skultiešus), un tas ir tikai runājot par kapteiņiem un stūrmaņiem, bet uz kuģiem brauca arī bocmaņi, matroži un koki. Ne velti Krišjānis Valdemārs nolemj atvērt jūrskolu arī Skultē jau 1874.gadā, jo tieši no šīs apkārtnes ir daudz mācīties gribētāju.

Taču skolas atvēršanai trūkst līdzekļu.

Burukuģu noriets

Visvairāk burinieku Latvijā uzbūvē 1900-1904, kopā 97. Pēc 1904.gada burinieku būve stipri samazinās, jo krītas vedmaksas un burinieki vairs nespēj izturēt pieaugušo konkurenci ar tvaikoniem. Taču latviešu zemnieku flote nemirst tehnikas progresā izraisītā dabiskā nāvē, bet gan to iznīcina 1.pasaules karš.

Karam sākoties, lai aizsprostotu vācu zemūdenēm un karakuģiem ieeju līcī, krieviem ienāca prātā lieliska doma: salādēt ostās esošos buriniekus ar akmeņiem un tos nogremdēt pret Irbes šaurumu. Tur, kur bija seklāks, buriniekus nogremdēja vienu blakus otram, bet tur, kur dziļāks – buriniekus gremdēja vienu otram virsū. Šajā piegājienā tika iznīcināti sešdesmit zēģelnieku – vesela flote. Burinieki 1.pasaules kara laikā gāja bojā uzbraucot minām, tos gremdēja vācu zemūdenes, daļa burinieku no vāciešu puses tika saņemti kā laupījums un aizvesti prom no Latvijas.

Par visai Latvijas tirdzniecības flotei nodarītiem zaudējumiem liecina skaitļi: 1914.gada 1.janvārī Latvijas ostās ir pierakstīti 333 burinieki, bet 1920.gada 1.janvārī skaitījās vairs tikai 45 zēģelnieki.

Mūsu piekrastē pēdējo burinieku „*Roland*” ūdenī ielaiž 1913. gadā. Tā īpašnieks ir Jānis Kiršteins. Tas ir vienīgais šeit tapušais motorburinieks – kuģis ar tvaika palīgdzinēju. Motoru uzstāda kādā Rīgas kuģubūvētavā.

Pirmajos gados pēc LR nodibināšanas mēģināja atjaunot burinieku būvi. 1920-33 ūdenī nolaida ap 30 burinieku. Taču burinieku laiks jau ir pagājis.

** reģistra tonna (RT) – 2,83m³*

*** vadnis – kuģa priekšgala vai pakalģala šķautni veidojošs elements, kas ir it kā ķīļa turpinājums.*



Buru kuģa būve 20.gs.sākumā.



Buru kuģa būve 20.gs. sākumā.

Foto no Ainažu jūrniecības muzeja.



Balķu zāģēšana plankās un brusās.

Foto no LNB roktrakstu nodaļas.

Informāciju sagatavoja:

Dagnija Gurtiņa,

Saulkrastu sabiedriskā muzeja speciāliste