

17.01.2013

„Kuģa kāzas”



Katram kuģim, tāpat kā cilvēkam, ir savs vārds. Burinieku īpašnieki par kuģa vārdu jau sāk domāt pēdējā ziemā, kad jūru vēl klāj ledus. Izdomātais vārds tad ir jātur slepenībā, nedrīkst to izpaust, izplāpāšanās būtu kuģim slihta zīme.

Kad vārds ir izdomāts, zēģelnieks uzbūvēts, īpašniekiem un būvniekiem ir pienācis visatbildīgākais, visgrūtākais un svinīgākais darbs – burinieka nogādāšana ūdenī, tā sauktās „kuģu kāzas”.

Nav joki lieta ievilkāt jūrā 30 vai pat 40 metrus garu un ap 200 tonnām smagu kuģa korpusu. Mūsu, Vidzemes jūrmalā, tas sevišķi grūti izdarāms, jo, pirmkārt, nav piemērota slīpuma kāpu un, otrkārt, kuģim nepieciešamais dziļums sākas tikai aiz trešā sēkļa vaļņa.

„Kuģu kāzām” vispirms ir jāsagaida piemērots laiks, lai kādas dienas nebūtu vētra, kas varētu kuģi izmest krastā un sadragāt. Pēc tam tiek izziņots tuvākā un tālākā apkārtnē, ka tiks nolaists ūdenī jauns kuģis. Ierodas talcinieki – kaimiņi, radi, interesenti. Kā jau kāzās, ir gan muzikanti, gan mielasts. Tikai līdz mielastam gan jāpagaida! Vispirms jaunais kuģa korpus ir jānolaista ūdenī. Pa īpaši izveidotu ieziepētu koka reni, lai labāk slidētu, kuģi ar vinčām velkot un ar smagiem balķiem sitot pa burinieka pakalģalu, „dzen” uz jūru. Šis darbs ir ilgs un laikietilpīgs, bet zēģelnieks collu pa collai dodas pretī jūrai. Kad jaunā kuģa priekšgals pieskaras ūdenim, kuģa īpašnieks nosauc izvēlēto vārdu skaļi. (Vēlākos laikos modē nāk stipru dzērienu pudeļu dauzīšana pret kuģi). Kādu vārdu pirmo nosauc, tāds arī kuģim paliek, jo atpakaļ vārdu nemt nedrīkst – tā ir slihta zīme.

Interesants gadījums ir noticis, iespējams Ainažos. Tur jaunais kuģis ir sācis pārāk ātri slidēt uz jūru un tā saimnieks un tātad arī krusttēvs sapīnies tauvās un parauts līdz. Apmulsumā nobijies un zauscais kā zirgam: “Tprrrr!”. Var jau būt, ka šis gadījums ir izdomāts, bet ir droši zināms, ka 1882.gadā Ainažos ūdenī nolaista divmastu gafelšoneris ar vārdu „Tprrrr” un ar šādu vārdu braucis visu savu mūžu.

Vienā dienā nogādāt burinieku aiz trešā sēkļa izdodas reti. Tad, kad ūdens dziļuma dēļ savus pienākumus nevar veikt ne stūmēji, ne vilcēji, tad tos nomaina vīri laivās. Dažreiz pat nepieciešams gaidīt ūdens uzplūdums, lai kuģa korpusu nogādātu drošos ūdeņos – tālāk no krasta. Labākajā gadījumā „kuģa kāzas” ilga 2-3 dienas, bet citreiz pagāja pat nedēļa.

Nolaizot kuģi ūdenī, tas vēl ir tikai kuģa korpus bez mastiem un takelāžas. No mūsu piekrastes tos parasti aizvelk kāds no Rīgas ostas tvaika velkoniem uz Vecmilgrāvi, Daugavgrīvu vai Kīpsalu, kur nākamais burinieks tiek pabeigts – iegūstot staltā gafelšonera vai barkentīna izskatu. Reti kad kuģa aprīkošana notika dzimtajā ciemā. Buriniekiem enkurus un ķēdes piegādāja no Lielbritānijas – tas izmaksāja ļoti dārgi, bet tuvumā nekur tādus piemērotus enkurus neka.

Kuģu vārdu izvēlē atspoguļojas attiecīgā laika cilvēku jūtas, sapni un iztēle. Mūsu vecvecitēvi arī ir bijuši jauni, un tādēļ nav jābrīnās, ka tik daudziem kuģiem ir doti sieviešu vārdi – tie ir kuģu īpašnieku sievu, līgavu vai meitu vārdi. Pabažos, Pēterupē un Skultē kuģiem tiek doti „Anna Matilde”, „Anna Olga”, „Betty”, „Amalie”, „Anna Katarīna”, „Dorothea”, „Katarīna”, „Maria”, „Julia Victoria” u.c. Tiek doti arī dēlu vārdi: „Ernest David” vai kuģis nosaukts īpašnieka uzvārdā: „Baltzer”. Tiek dots zvaigžņu vārds – „Capella”, kā arī vārds no latviešu mitoloģijas – „Kaupo”, no Bībeles – „Noas”. /Foto ar kuģi „Amalie”/ Kuģis svešās zemēs reprezentē savu valsti. Skultē 1883.gadā būvētais kuģis nesa vārdu „Lettonia”. Pabažos 1873.gadā būvētā kuģa īpašnieki Simanis Celms un Pēteris Balodis vēlējušies arī savu dzimto pusi darīt zināmu citiem, un tādēļ savu divmastu gafelšoneri nosauca „Peterskapelle” vārdā.

Burinieku izmaksas Ap 1870.gadu piekrastes burinieka viena NRT (buriniekiem, par kuriem ir runa, NRT ir 100 un vairāk) izmaksā ap 25 rubļiem, bet 1890.gadā – jau 75 rubļus. Tai pašā laikā burinieku īpašnieki, kuru kuģus būvē Rīgas speciālās darbnīcās, par katru NRT 1880.gadā maksā 130 rubļu. Atkarībā no burinieka lieluma, kuģis, būvēts piekrastes jūrmalas ciemā, izmaksā no 7-25 tūkstošiem. 2/3 izmaksā kuģa korpus, atlikusi 1/3 vērtības tiek samaksāta par takelāžu un pārējo burinieka aprīkojumu.

Burukūģu būvniekari. Ja liellaivas un „malkas jāncūs” spēj uzbūvēt paši zemnieki, tad tālbraucēju burinieku būvē ir nepieciešami zinoši kuģu būvniekari, kuri vada visu būves gaitu. Tālbraucēju burinieku būves sākumā savā pieredzē dalījās vietējie vācu kuģu būvniekari. Baltijas jūrmalnieki pieņēma vācu būves pieredzi, bet burinieku takelāžas tipus gan nē. Pie vāciešiem brāļiem Gūtšmitiem mācās kurzemnieks **Jānis Kāpmanis**, kurš mūsu piekrastē (no Pabažiem līdz Skultei ieskaitot) vēlāk uzbūvē vairākus zēģelniekus: gafelšoneri*„Emma Maria” (1882.), barkentīnu**„Lettonia” (1883.), gafelšoneri „Noas” (1888.) un barkentīnu „Briedis” (1891.).

Lielā loma latviešu kuģubūves attīstībā ir igauņu meistariem, sevišķi sāmsaliešiem. Lai gan igauņiem kuģubūves tradīcijas ir senākas, paši savus buriniekus būvē reti. Tādēļ darbu meklējot, igauņu meistari darbojas Latvijas piekrastē, būvē buriniekus un apmāca latviešus. Viens no tādiem ir sāmsalietis **Redīks Tūms**, kurš jaunībā ir mācījies burinieku būvi pie Liepājas vācu meistariem un vēlāk tos galvenokārt būvē Kurzemē. Redīks Tūms Skultē uzbūvē gafelšoneri „Bethania”(1894.) un barkentīnu „Rudolf”(1904.)

Sāmsalas nāk arī zēģelnieku meistars **Minkels Mangjuss**, kurš pārsvarā kuģus būvē Ainažos. Viņa būvētie kuģi tajā laikā uzstāda vidējā ātruma rekordu – 7,5 mezgli***. Šī meistara vadībā Pabažos uzbūvē trīsmastu gafelšoneri „Marta Maria” (1891.)

Viens no pirmajiem latviešu meistariem ir liepupietis **Pēteris Andersons**. Starp viņa uzbūvētiem lieliem buriniekiem ir arī Pēterupē uzbūvētais šoneris „Amalie”(1885.) P.Andersons ir ļoti izdarīgs cilvēks: viņš spēj kuģu būvi vadīt, uzturēt krogu un ir arī kuģu rēderis – īpašnieks.

Ievērojams Vidzemes kuģu meistars ir duntietis **Pēteris Krauze**, kurš savu meistarmāku apguvis Vācijā. Bez slavenās Liepupē būvētās trīsmastu barkentīna „Rotas”, kas pirmā šķērsoja ekvatoru, P.Krauze uzbūvē vēl 12 lielus buriniekus, no tiem 6 Skultē („Adolf”, „Anna Olga”, „Betty”, „Jonathan”, „Noas” un „Rute”) un vienu Pabažos – „Kaupo”.

Liepupietis, kuģu būvniekars, **Andrejs Bušmanis** Pēterupē 1885.gadā uzbūvēja divmastu gafelšoneri „Theodor”.

Skultē ir dzīvojuši vairāki kuģu būves meistari: **Jānis Rumpis** – kuģus būvējis Vecmuižā un Duntē, **Mīkēlis Brinkmanis**, **Jānis Alksne** ar savu dēlu **Mīkēli Alksni** – iespējams uzbūvēja trīs mastu gafelšoneri „Baltzer” 1894.gadā Skultē.

Ir zināms, ka 1882.gadā tiek nolaists ūdenī kuģu būvniekara **Jēkaba Jākobsona** divu mastu gafelšoneris „Woldemar”. Pats būvniekars apbedīts Saulkrastu kapsētā.

Mūsu piekrastē darbojušies arī citi kuģu būves meistari, par kuriem nav nekādu ziņu, kā tikai uzvārdi viņu uzbūvēto kuģu aprakstos. Tādi ir: **S.Grēve**, **E.Klonns**, **L.Kurtze**, **A.Apse**, bīriņietis **M.Mikēlsons** un kāds **Aļeksejevs**.

* gafelšoneris – burukūģis, kuram visos mastos uzstādītas neregulāras četrstūra formas slīpās buras, kuru augšējās malas piestiprinātas pie gafeles. (Gafele – aiz viena gala pie masta piestiprināts apalkokks).

** barkentīna – burukūģis ar 3-5 mastiem, kuros ir taisnās buras, izņemot pakalģeju – beznāmastu, kam ir slīpās buras.

*** mezgls – kuģa ātruma mērvienība, kas atbilst vienai jūras jūdzei stundā (1852m/h).

Nosaukums cēlies senatnē, kuģa ātrumu mērot ar auklu, kurā pēc vienādām atstarpēm bija iesieti mezgli.

Dagnija Gurtina,
muzeja speciāliste



Trīs mastu barkentīna RUDOLF būvēta Skultē 1904.gadā.

Foto no Ainažu jūrmieciņas muzeja.