

LATGALIEŠI LATVIJAS PSR TIRDZNICĪBAS UN ZVEJNICĪBAS FLOTĒ (1944–1991): IESKATS SOCIĀLAJĀ PORTRETĀ

KASPARS STRODS

Arhīvniecības maģistrs, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja

Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas vēsturnieks

E-pasts: kaspars.strods@rigamuz.lv

ANOTĀCIJA

Jau vairākus gadsimtus jūrniecība ir kļuvusi par neatņemamu Latvijas vēstures sastāvdaļu. Nozarei attīstoties, tā piesaistīja aizvien vairāk potenciālo jūrniecības speciālistu no visas Latvijas teritorijas. Arī Latgales jaunieši aktīvi piedalījās jūrniecības attīstībā, arī padomju okupācijas gados. Pētījuma mērķis ir sniegt ieskatu padomju okupācijas laikā tirdzniecības un zvejniecības flotē iesaistīto Latgalē dzimušo personu sociālajā portretā.

Atslēgvārdi: tirdzniecības flote, zvejniecības flote, jūrskolas, Latvijas PSR, sociālais portrets, Latgale.

IEVADS

Kopš 19. gadsimta otrās puses jūrniecībai bijusi nozīmīga sociālekonomiska loma Latvijas teritorijas attīstībā. Laika gaitā jūrniecībā iesaistījās arī topošie kuģniecības speciālisti no Latgales. Īpaši aktīvi šis process norisinājās padomju okupācijas periodā (1944–1991). Lielākoties tas bija skaidrojams ar Otro pasaules karu un tā postošajām sekām (represijas, ciņas Vērmahta un Sarkanās armijas sastāvā, emigrācija u. c.) uz praktiski visām dzīves sfērām, tostarp jūrniecību. To apliecina fakts, ka 1945. gada aprīlī no starpkara laika 5000 jūrniekiem Latvijas kuģniecībā bija palikuši tikai 80 (Karlsons 2003, 120). Tā rezultātā vairāki desmiti topošie jūrniecības profesionāļi

no Latgales devās uz dažādām ar kuģniecību saistītajām specializētajām mācību iestādēm – jūrskolām.

Līdz šim Latvijas historiogrāfijā šis temats tikpat kā nav atspoguļots, aprobežojoties ar atsevišķiem jūrniecības profesionāļu dzīves gājumiem veltītajiem darbiem. Tādējādi akūti trūkst informācijas ne tikai par jūrniecībā iesaistīto Latgales reģiona personu sociālo portretu, bet arī Latvijas teritoriju kopumā.

Pētījumā pamatā izmantota Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja (turpmāk tekstā – RVKM) Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas speciālistu izveidotā digitālā kartotēka “Jūrnieki un jūrniecības darbinieki”, kā arī RVKM krājumā u. c. pieejamie materiāli. Izmantotie avoti ļauj veidot priekšstatu par Latgales jūrnieku izglītību, vecumu u. c. būtiskiem sociālo portretu raksturojošiem aspektiem.

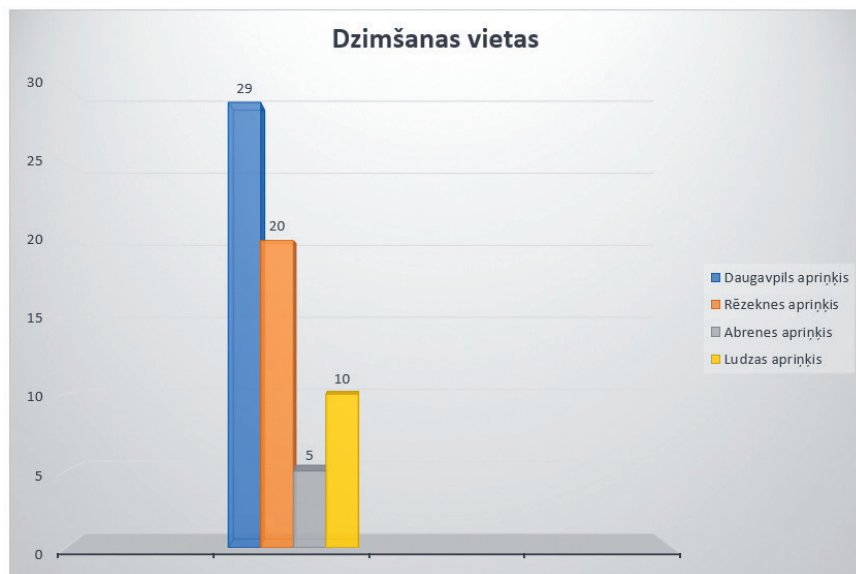
Kartotēkā “Jūrnieki un jūrniecības darbinieki” iekļauta vispārēja informācija (vārds, uzvārds, dzimšanas, miršanas datums un vieta, absolvētās mācību iestādes, atsevišķos gadījumos arī personas tautība, sociālā izcelšanās, ģimenes stāvoklis u. c.) par vairāk nekā 4000 jūrniecības darbiniekiem – tālbraucējkapteiņiem, mehāniķiem, ločiem, pedagogiem u. c., sākot ar 19. gadsimta vidu līdz pat pagājušā gadsimta 90. gadiem. Jāatzīmē, ka, veidojot konkrēto datubāzi, tajā tika iekļautas personas, balstoties galvenokārt uz muzeja krājumā pieejamajiem materiāliem un Latvijas Nacionālā arhīva fondu dokumentiem. Tomēr arhīva materiāli, galvenokārt par padomju jūrniecības darbiniekiem, netika atlasīti mērķtiecīgi, un drīzāk tam bija raksturīgs nejaušības princips. Tās pamatmērķis bija apkopot informāciju par konkrēto personu profesionālo darbību un devumu Latvijas kuģniecības attīstībā. Līdz ar to kartotēka joprojām atrodas izstrādes procesā.

Kartotēkā atrodama informācija par 64 Latgalē dzimušiem un kādu no PSRS jūrniecības izglītības iestādēm¹ absolvējušiem vai arī specializētos apmācības kursus pabeigušiem jūrniekiem. Kopumā konkrētajā kartotēkā pieejama informācija par 304 Latvijas teritorijā dzimušām personām.

DZIMŠANAS VIETAS

Par vienu no pamatkritērijiem Latgales jūrniecības pārstāvju atlasē kļuva viņu dzimšanas vietas. Šim nolūkam tika izmantots Latvijas Republikā (1918–1940) 1924. gadā izveidotais administratīvais iedalījums – apriņķi (Šķiņķis 2022). Tāpat nozīmīgs aspekts bija Latgales reģiona kultūrvēsturiskās robežas, kuras noteiktas arī 2021. gadā apstiprinātajā Vēsturisko zemju likumā (Latviešu vēsturisko zemju likums 2021).

Vairākas personas, sniedzot ziņas par savām dzīvesvietām, norādījuši rajonus, lai gan faktiski viņi dzimuši laikā, kad spēkā bija iepriekš minētais



1. diagramma. Dzimšanas vietas

Chart 1. Places of birth

administratīvais iedalījums (apriņķi). Pēc Otrā pasaules kara šis iedalījums tika mainīts, jo saskaņā ar Latvijas PSR varas iestāžu 1949. gada 31. decembra īstenoto administratīvo reformu apriņķu vietā izveidoja rajonus (Jērāns 1986, 259; Šķiņķis 2022).

Lielākā daļa no šiem cilvēkiem dzimuši Daugavpils, Rēzeknes un Ludzas apriņķi. Attiecīgi: 29; 20 un 10 personas (sk. 1. diagrammu). Vēl pieci no viņiem kā savu dzimšanas vietu norādījuši Abrenes apriņķi, bet desmit cilvēki, ka dzimuši divās lielākajās Latgales pilsētās – Daugavpilī (7) un Rēzeknē (3).

Šāds sadalījums šķiet visai loģisks, jo tieši iepriekš minētajos apriņķos un pilsētās koncentrējās lielākais Latgales iedzīvotāju skaits. Piemēram, Daugavpils apriņķi 1935. gadā dzīvoja vairāk nekā 212, bet Rēzeknes – 151 tūkstošis iedzīvotāju (Salnītis 1936, 14), kas veidoja 64 % no to kopskaita Latgalē². Līdzīgas tendences bija vērojamas attiecībā uz pārējiem reģiona apriņķiem. Jāatzīmē, ka Latgalē cilvēki galvenokārt dzīvoja lauku apgabalos, bet krietni mazāk pilsētās. Skaitliski šī proporcija sastādīja attiecīgi 84,54 un 15,46 procentus (Salnītis 1936, 23). Uz to norāda arī Latgales jūrnieku dzimšanas vietas. Tā 33 no 41 cilvēka, kuri dzimuši laika posmā no 1927. līdz 1940. gadam, kā savas dzimšanas vietas norādījuši lauku reģionus.

Tikai divi cilvēki – Pēteris Iesalnieks (dzimis 1954. gadā Balvu rajonā) un Inārijs Voits (dzimis 1950. gadā Ludzas rajonā) dzimuši pēc Latvijas PSR

varas iestāžu 1949. gada nogalē īstenotās rajonu reformas. Ņemot vērā iepriekš minēto, šajā pētījumā šīs personas iekļautas starpkaru periodā izveidoto apriņķu teritorijā.

VECUMS

No pētījumā iekļautajām personām vecākais ir 1927. gadā dzimušais kuģu vadītājs Jānis Kivlenieks, bet jaunākais – 1954. gadā dzimušais tālbraucējkapteinis Pēteris Iesalnieks.

Ielūkojoties 2. diagrammā, redzams, ka liela daļa no jūrnikiem dzimuši pagājušā gadsimta 30. gados. Tas ir visnotaļ likumsakarīgi, jo tieši šajā laika periodā Latgalē tika fiksēti augsti dzimstības rādītāji. To apliecina fakts, ka dabiskais pieaugums reģionā kopš iepriekšējās tautskaites 1930. gadā pieauga par vairāk nekā 34 tūkstošiem cilvēku (Salnītis 1936, 15).

2. diagrammā vērojamas lielas izmaiņas starp 20. gadsimta 30., 40. un 50. gados dzimušo jūrniecības speciālistu skaitu. Piemēram, 1937.–1940. gadā tie bija 23, 1941.–1944. gadā – septiņi, savukārt 1953.–1956. gadā – tikai divi cilvēki. Tas skaidrojams ar PSRS iestāžu īstenoto t. s. kadru politiku, kā rezultātā Latvijas teritorijā iebrauca aizvien vairāk jūrniecības speciālistu no citām padomju republikām, gan to, ka Latvijas PSR līdz pat Padomju



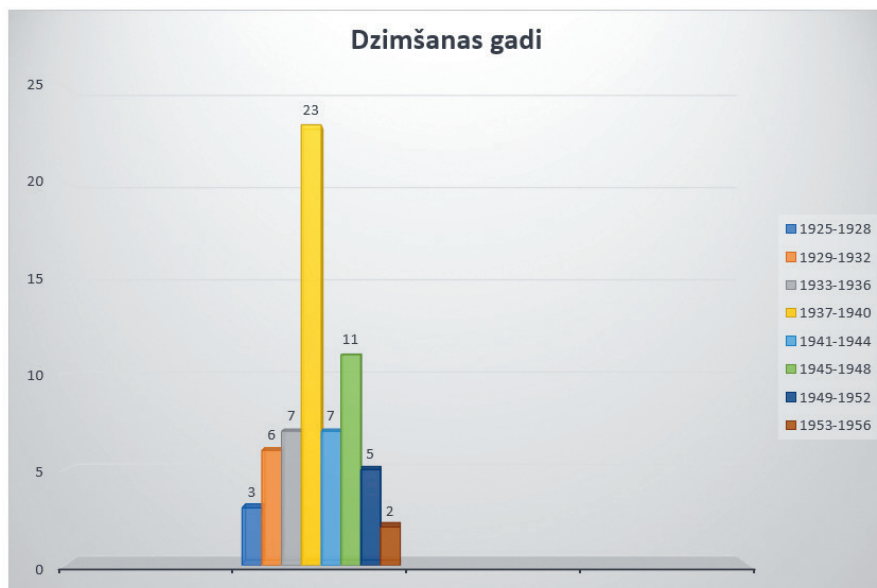
1. attēls. Kapteinis Miķelis Elsbergs, 1996./1997. g. (foto: Valdis Alberts). RVKM, JIII 5952/3

Figure 1. Captain Miķelis Elsbergs, 1996/1997 (photo: Valdis Alberts). RVKM, JIII 5952/3

Savienības sabrukumam nebija iespējas iegūt augstāko izglītību jūrniecībā. Mācību iespējas ietekmēja arī topošo jūrniecības speciālistu biogrāfija, kas nereti neatbilda padomju okupācijas režīma prasībām. Tam par iemeslu varēja būt radnieku darbība starpkaru Latvijas institūcijās, “sadarbība” ar nacistu okupācijas režīmu, tuvinieku atrašanās ārpus PSRS robežām u. c. Pēc padomju varas iestāžu vērtējuma 1949. gadā Rīgas jūrskolā politiskajām prasībām neatbilda 74 topošie kuģu vadītāji un mehāniķi, savukārt 54 “politisko pārbaudi” vēl nebija izgājuši, tomēr ne visus no viņiem reāli atskaitīja (Karlsons 2003, 127). Šajā pašā gadā no Rīgas jūrniecības skolas atskaitīja 22 audzēkņus (Karlsons 2003, 127). Turpmākajos gados līdz ar reflektantu pārbaūžu uzlabošanos šādu gadījumu skaits kļuva mazāks (Karlsons 2003, 128). Tomēr kopumā latviešu skaits jūrniecībā bija niecīgs. To raksturo arī 1958. gada statistika, kad no 670 jūrniekiem vien 100 jeb nepilni piecpadsmit procenti no to kopskaita bija latvieši (Karlsons 2003, 129). Šādas tendences saglabājās arī turpmāk.

Pētījumā nav iekļautas ziņas par vēlākajos gados dzimušajiem latgaliešiem. Tas skaidrojams ar to, ka digitālajā kartotēkā iekļāva personas, kuras dzimušas līdz 20. gadsimta 70. gadiem. Līdz ar to, iespējams, ka pārējie latgaliešu izcelsmes jūrnieki šajā datubāzē nemaz nav ietverti.

Padomju varas gados jūrniecībā, tāpat kā līdz tam, galvenokārt domnēja vīrieši. Arī tās sievietes, kuras savu dzīvi kaut kādā ziņā saistīja ar



2. diagramma. Dzimšanas gadi

Chart 2. Years of birth

jūrniecību, pamatā uz kuģiem darbojās kā pavāres, bufetnieces u. c. Šādu situāciju sekmēja apstākļi, ka sievietēm nebija iespēju mācīties specializētājās jūrniecības mācību iestādēs – jūrskolās. Piemēram, Rīgas jūrskolā (Kronvalda bulvāri) varēja iestāties tikai vīrieši vecumā no 15 līdz 30 gadiem (Jp 2008). Citos gadījumos uzņemšanas noteikumos dzimums netika norādīts, bet atsevišķas norādes apstiprināja pretējo. Tā Rīgas jūrskola (Bezdelīgu ielā) 1975. gada uzņemšanas noteikumos norādīja, ka aicināti pieteikties 20–25 gadus veci audzēkņi ar dienesta pieredzi padomju armijā (Jp 2217), kurā sievietes dienēt nevarēja. Tādējādi šajā pētījumā iekļauti tikai vīrieši.

IZGLĪTĪBA

Topošie jūrnieki nepieciešamo izglītību un kvalifikāciju ieguva galvenokārt pagājušā gadsimta 50. gadu otrajā un 60. gadu pirmajā pusē. Tas skaidrojams gan ar mācībām atbilstoša vecuma sasniegšanu, gan specializēto jūrskolu izveidi vai reorganizāciju. Piemēram, Rīgas jūrskola Kronvalda bulvāri darbu uzsāka jau 1944. gada decembrī. Tajā sagatavoja kuģu vadītājus, mehāniķus u. c. speciālistus (Miklāvs 2003, 348), tomēr laika gaitā skola piedzīvoja dažādas izmaiņas tieši piedāvāto mācību programmu apgūvē. Kopš 1948. gada darbojās arī Rīgas jūrskola Bezdelīgu ielā, kurā jaunieši apguva kuģa matroža, elektriķa, pavāra u. c. profesijas (Miklāvs 2003, 349). Analizējot jūrskolu absolventu vecumu, jāsecina, ka pamatā tas svārstījās no 17 līdz 23 gadiem. Tā Rīgas jūrskolās parasti iestājās pusaudži un jaunieši ar nepilnu (4–5 klašu), pilna apjoma (7 klašu) pamatskolas un 11 klašu vidusskolas izglītību (Bernsone 2003, 314–315).

Nereti paši jūrniecības speciālisti nenorādīja, kuru no Rīgas jūrskolām viņi absolvējuši. Tas rada zināmas neskaidrības konkrēto personu biogrāfijās. Visdrīzāk, šī informācija iekļauta attiecīgo cilvēku personu lietās, kuras glabājas Latvijas Valsts arhīvā. Tāpat absolventu skaita pieaugumu ietekmēja arīdzan Liepājas jūrskolas atvēršana 1955. gadā (Bernsone 2003, 290). Daudzi topošie jūrnieki absolvēja tieši iepriekš nosauktās izglītības iestādes (sk. 3. diagrammu). Absolventu vidū bija arī 1950. gadā izveidotās Rīgas zvejniecības skolas pārstāvji. Tās salīdzinoši neilgajā darbības laikā³ to absolvēja četri “Latgales jūrnieki”. Jāatzīmē, ka daudzu jauniešu izvēli par labu jūrskolām noteica apstākļi, ka mācības, kopmītnes, apģērbs un uzturs bija bez maksas (Bernsone 2003, 17). Jāpiebilst, ka iepriekš minēto jūrskolu absolventi ieguva vidējo speciālo izglītību (Miklāvs 1999, 43).

Kā redzams 3. diagrammā, tad vairāki jūrniecības profesionāļi mācījās Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnikumā (14) un Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā (12). To ietekmēja tas, ka Latvijas PSR nebija iespējams iegūt augstāko jūrniecības izglītību



3. diagramma. Absolvētās mācību iestādes

Chart 3. Graduate educational institutions

(Bernsone 2003, 17). Tādējādi daudzi Rīgas un Liepājas jūrskolu absolventi devās turpināt savas studijas uz iepriekš minētajām mācību iestādēm.

Sadaļā “Citi” iekļautas dažādas izglītības iestādes. Starp tām ir kuģu vadītāja Aleksandra Martinova absolvētā Tālo Austrumu Augstāko inženieru jūrskola, tālbraucējkapteiņa Mikeļa Elsberga – Rīgas Jungu skola u. c.

Jāatzīmē, ka daudzi jūrniecības speciālisti pabeidza vairākas mācību iestādes. Līdz ar to izglītības iestāžu kopskaits ir lielāks par pētījumā analizēto personu skaitu.

Šajā pētījumā netika iekļauti jūrnieki, kuri, lai gan izglītību nebija ieguvuši specializētajās jūrskolās, tomēr kuģu apkalpēs ieņēma visai augstu amatu – kapteiņa pirmā palīga posteni⁴. Padomju gados konkrētais amats galvenokārt saistījās ar Latvijas PSR Komunistiskās partijas, komjaunatnes un arī Valsts Drošības komitejas (VDK) pārstāvjiem. Nereti tieši kapteiņa pirmie palīgi uz kuģa tika norīkoti politiskās audzināšanas un citu attiecīgo iestāžu uzdevumu izpildei. Kā vienā no saviem 1946. gada ziņojumiem norādīja Valsts drošības tautas komisāra virsnieks Katčevs un Rīgas pilsētas partijas komitejas sekretārs Edgars Apinis (1902–1957), tad ar kapteiņu palīgu starpniecību “[...] tiek veikts darbs kuģu attīrīšanā no kuģošana nederīgiem un naidīgiem elementiem” (Karlsons 2003, 121).

Par konkrētā amata ideoloģisko nozīmi vedina domāt arī dzeļkuģa “Mehāniķis Gerasimovs” kapteiņa pirmā palīga Ojāra Upmaņa rakstītais:

“No 1977. gada augusta esmu dīzeļkuģa “Mehāniķis Gerasimovs” kapteiņa pirmais palīgs. Manos pienākumos ietilpst kuģa ekipāžas politiskās audzināšanas darbs, kā arī jautājumu risināšana, kas saistīti ar ekipāžas locekļu atvaļināšanu krastā. Uz kuģa darbojas sabiedriskā komisija, kas pārbauda, kā ekipāžas locekļi izlieto valūtu.” (Daugavvanags 2017, 303) Jāpiebilst, ka kapteiņa pirmo palīgu sagatavotie ziņojumi nereti saturēja kuģu apkalpei neglaimojošu informāciju, kas atsevišķos gadījumos beidzās ar attiecīgās ekipāžas locekļu sodīšanu. Tā pēc 1979. gada 1. septembra kapteiņa pirmā palīga A. L.⁵ ziņojuma partijas sekretāram S. P. par vairākkārtēju alkoholo dzērienu lietošanu uz kuģa klāja tālbraucējkapteiņa amatu zaudēja V. L. (LNA–PDVA, 704–61–1776, 112.–112. o.p. lp., 115. lp.).

Ielūkojoties iegūtās profesijas jomā, tad visvairāk (40) saņēma kuģu vadītāja diplomu. Turklāt lielākā daļa no viņiem (34) vēlākajos gados ieguva arī tālbraucējkapteiņa diplomu. Bieži vien topošie jūrniecības speciālisti par savu turpmāko profesiju izvēlējās kuģa mehāniķa arodu, tostarp latgaliešu skolnieki. To apstiprina fakts, ka teju trešdaļa (20) no pētījumā iekļautajām personām kļuva tieši par šī aroda profesionāļiem. Vēl divi jūrnieki ieguva tālbraucējstūrmaņu diplomus. Sadaļā “Citi” iekļauti pa vienam hidrotehnikim un kuģu būves inženierim.

Lai gan tas nav aplūkojamās tēmas mērķis, tomēr jāpiebilst, ka vairākas pētījumā iekļautās personas pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā turpināja savu profesionālo darbību jau demokrātiskajā sistēmā.



4. diagramma. Iegūtā specialitāte

Chart. 4. Acquired specialty

Piemēram, Miķelis Elsbergs un Antons Vjaters kļuva par Latvijas Jūrniecības savienības dibinātājiem un vadītājiem, Artūrs Brokovskis-Vaivods – Latvijas Jūras administrācijas izveidotājiem, Jānis Grāvītis – Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju u. c.

NOBEIGUMS

Līdzīgi kā citas nozares arī starpkaru Latvijas jūrniecība Otrā pasaules kara gados tika gandrīz pilnīgi iznīcināta. Pēc kara padomju okupācijas apstākļos tā pakāpeniski atsāka savu darbu. Tika atjaunota ne tikai kuģniecībai nepieciešamā infrastruktūra (ostas, flote u. c.), bet laika gaitā izveidotas vairākas specializētās izglītības iestādes – jūrskolas.

Dažādu sociālekonomisko apstākļu ietekmē arī Latgales reģiona jaunieši par savu turpmāko profesiju izvēlējās tieši jūrniecību. To sekmēja izglītības pieejamība un akūtā nepieciešamība pēc jauniem kuģniecības speciālistiem.

Latgaliēšu iesaisti kuģniecībā zināmā mērā veicināja reģiona specifika. Viens no faktoriem bija starpkaru periodā augstais lauku iedzīvotāju blīvums, kas savā ziņā izskaidro lauku jauniešu interesi par kuģniecību, vēlmi pēc karjeras un ekonomiskās stabilitātes. Nereti studijas jūrskolā radīja apstākļus turpmākajai karjeras attīstībai un mācībām kādā no PSRS augstākajām jūrniecības izglītības iestādēm. Piemēram, Admirāja S. Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā, Kaļiņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā u. c.

Tomēr kā jau daudzās Padomju Savienības nozarēs arī jūrniecībā bija visai konservatīva vide, kurā dominēja vīrieši, bet sievietes pamatā pildīja pavāra, bufetnieču u. c. mazāk kvalificētus un atalgotus darbus. Šī tradīcija tika pārņemta no iepriekšējiem gadsimtiem, kad sievietes parādīšanās uz kuģa klāja saistījās ar dažādiem negatīviem pieņēmumiem, aizspriedumiem un mītiem. Kopumā Latgales jūrnieku iesaiste jūrniecības nozarē sekmēja tās attīstību, turklāt daudzi no viņiem kļuva par atjaunotās Latvijas Republikas kuģniecības pamatlicējiem.

SAĪSINĀJUMI

LNA PDVA – Latvijas Nacionālā arhīva Personāla dokumentu valsts arhīvs

LPSR – Latvijas Padomju Sociālistiskā Republika

PSRS – Padomju Sociālistisko Republiku Savienība

RVKM – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs

IZMANTOTIE AVOTI UN LITERATŪRA

AVOTI

- Latviešu vēsturisko zemju likums, 2021. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/324253-latviesu-vesturisko-zemju-likums> (skatīts 19.10.2022.).
- Lichnye dela rabochikh i sluzhashchich, uvolennykh v 1981. g. "L". LNA-PDVA, 704–61–1776, 112.–112. o.p. lp., 115. lp.
- Miklāvs, A., Cekuls, A., Bernsone, I., Kārklīņa, I., sast., 2014–2022. *Jūrniki un jūrniecības darbinieki*. Datu bāze. Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.
- Miķelis Elsbergs. RVKM, inventāra Nr. JIII 5952/3.
- Pravila priema v Rihzhkoe Morekhodnoe uchilishche. Ministerstva Morskogo flota. RVKM, inv. Nr. Jp 2008.
- Salnītis, V. (sast.), Skujenieks, M. (red.), 1936. *Ceturtdā tautas skaitīšana Latvijā. Iedzīvotāju skaits, dzimums un pavalstniecība*. Rīga: Valsts statistiskā pārvalde.
- Usloviņa prijoma. Rihzhskaja Morehodnaja shkola, 1975. RVKM, inv. Nr. Jp 2217.

LITERATŪRA

- Bernsone, I., galv. red., 2003. *Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000*. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.
- Daugavvanags, A., 2017. VDK loma kontrabandas lietu izmeklēšanā (1945–1985): atsevišķu piemēru analīze. Jarinovska, K., Kangeris, K., Šēnberga, D., zin. red. *VDK zinātniskās izpētes komisijas raksti*, 4. sēj. *LIELAIS BRĀLIS TEVI VĒRO: VDK un tās piesegstruktūras*. Rīga: LPSR Valsts drošības komitejas zinātniskās izpētes komisija, 285–310.
- Jērāns, P., galv. red., 1986. *Latvijas padomju enciklopēdija*. 8. sēj. Rīga: Galvenā enciklopēdiju redakcija.
- Karlsons, G., 2003. Latviešu jūrniki: profesiju aizlieguma veidošanās piemērs, 1945.–1953. gads. Caune, A., atb. red. *Padomju okupācijas režīms Baltijā 1944.–1959. gadā: Politika un tās sekas* (Latvijas Vēsturnieku komisijas raksti, 9. sēj.). Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 119–138.
- Miklāvs, A., 1999. *Jūrniecības izglītība Latvijā no 18. gs. 2. puses līdz mūsdienām*. Rīga: Latvijas Jūras akadēmija.
- Miklāvs, A., 2003. Jūrskolas Rīgā. Bernsone, I., Vjaters, A., Freiberga, A., red. *Latvijas Jūrniecības Gadagrāmata 2003*. Rīga: Latvijas Jūrniecības savienība, 339–349.
- Šķiņķis, P., 2022. Administratīvi teritoriālais iedalījums Latvijā. *Nacionālā enciklopēdija*. Pieejams: <https://enciklopedija.lv/skirklis/22981-administrat%C4%ABvi-teritori%C4%81lais-iedal%C4%ABjums-Latvij%C4%81> (skatīts 27.11.2022.)

ATSAUCES UN PIEZĪMES

- ¹ Pētījumā nav iekļauta informācija par militāras ievirzes mācību iestāžu absolvējušajiem jūrnikiem.
- ² Pēc 1935. gada tautas skaitīšanas datiem Latgalē dzīvoja vairāk nekā 567 tūkstoši iedzīvotāju (Salnītis 1936, 12).
- ³ Skolu likvidēja 1959. gadā.
- ⁴ Šādu amatu izveidoja 1945. gada oktobrī, un tā pienākumu pildīšanai nebija nepieciešama jūrniecības izglītība (Bernsone 2003, 18).
- ⁵ Personas iniciāļi.

LATGALIANS IN THE MERCHANT AND FISHING FLEET OF THE LATVIAN SSR (1944–1991): INSIGHT INTO THE SOCIAL PORTRAIT

KASPARS STRODS

MA in archival science, historian at Department of Latvian Navigation History in Museum of the History of Riga and Navigation

E-mail: kaspars.strods@rigamuz.lv

ABSTRACT

For several centuries, maritime topic has become an integral part of Latvian history. As the industry developed, it attracted more and more potential maritime specialists from all territory of Latvia. The young people of Latgale also actively participated in the development of maritime sphere, including during the years of Soviet occupation. The aim of the current publication is to provide an insight into the social portrait of persons born in Latgale who were involved in the merchant and fishing fleet during the Soviet occupation.

Keywords: Merchant fleet, fishing fleet, maritime schools, Latvian SSR, social portrait, Latgale.

Summary

Since the second half of the 19th century, the maritime sphere has played an important socioeconomic role in the development of the territory of Latvia. During the time, it developed rapidly, as a result of which increasing numbers of people were involved in this industry, including prospective shipping specialists from Latgale. This process was especially active during the period of the Soviet occupation (1944–1991), when several dozen future maritime specialists from Latgale went to maritime schools established in Riga and Liepāja.

Under the influence of various socioeconomic conditions, the young people of Latgale region also chose maritime sphere as their future profession. This was facilitated by the availability of education and the acute need for new navigation specialists.

The social portraits of the “Latgalian sailors” confirm the fact that the popularity of the maritime industry in the Soviet years was often determined by its accessibility and socio-economic benefits (free education, food, career opportunities, etc.). In general, this was explained with World War II and its devastating consequences (repressions, the struggle of the local

population in the Wehrmacht and the Red Army, emigration, etc.) practically in all spheres of life, including the maritime industry.

To a certain extent, the involvement of Latgalians in navigation was also facilitated by the specificity of the region. One of them was the high density of the country population in the interwar period, which somewhat explains the interest of country youth in navigation, the desire for a career and economic stability. In some cases, studies at the maritime school created conditions for further career development and studies in one of the highest maritime educational institutions of the Soviet Union, for example, at Admiral S. Makarov's Higher Naval Engineering School in Leningrad, Higher Naval Engineering School in Kaliningrad, etc.