

**DAUGAVPILS UNIVERSITĀTE
DAUGAVPILS UNIVERSITY**

**VĒSTURE:
AVOTI UN CILVĒKI**

XXVII

**HISTORY:
SOURCES AND PEOPLE**

**DAUGAVPILS UNIVERSITĀTE
AKADĒMISKAIS APGĀDS "SAULE"**

2024

Saleniece, I., atb. red. *Vēsture: avoti un cilvēki. XXVII*. Daugavpils: Daugavpils Universitātes Akadēmiskais apgāds "Saule", 2024. 190 lpp.

Daugavpils Universitātes zinātnisko rakstu krājums "Vēsture: avoti un cilvēki" ir anonīmi recenzēts periodisks izdevums ar starptautisku zinātniskās redakcijas kolēģiju. Tā mērķis ir prezentēt aktuālo pētījumu rezultātus vēstures zinātnes, kā arī historiogrāfijas un vēstures palīgzinātņu jomā. Rakstu krājums iznāk vienu reizi gadā latviešu, angļu un krievu valodā.

Redkolēģija

Irēna Saleniece (Daugavpils Universitāte, Latvija) – atbildīgā redaktore
Sandra Grigaravičiūtē (Lietuvas Genocīda un pretošanās pētniecības centrs, Lietuva)

Maija Grizāne (Daugavpils Universitāte, Latvija)

Ēriks Jēkabsons (Latvijas Universitāte, Latvija)

Andris Levāns (Latvijas Universitāte, Latvija)

Olaf Mertelsmann (Tartu Universitāte, Igaunija)

Henrihs Soms (Daugavpils Universitāte, Latvija)

Geoffrey Swain (Glāzgovas Universitāte, Apvienotā Karaliste)

Vitālijs Šalda (Daugavpils Universitāte, Latvija)

Michal Šimáně (G. Mendeļa Universitāte, Čehija)

Juris Urtāns (Latvijas Kultūras akadēmija, Latvija)

Literārie redaktori:

Jana Butāne-Zarjuta, Sandra Meškova, Anatolijs Kužņecovs

Tehniskie redaktori:

Žanete Gabranova, Laima Grišule

Makets:

SIA "AR Drukātava"

Iekļauts EBSCO datubāzē.

ISSN 978-9934-39-021-0

© Daugavpils Universitāte, 2024

Saleniece, I., ed. *History: Sources and People. XXVII*. Daugavpils: Daugavpils University Academic Press "Saule", 2024. 190 p.

The collection of articles "History: Sources and People" of Daugavpils University is a double-blind peer-reviewed periodical with the international editorial board. It publishes articles aimed at presenting the research findings in the field of history, as well as historiography and auxiliary historical disciplines. It is published once a year in Latvian, English, and Russian.

Editorial Board

Irēna Saleniece (Daugavpils University, Latvia) – editor in chief
Sandra Grigaravičiūtė (Genocide and Resistance Research Centre of Lithuania, Lithuania)
Maija Grizāne (Daugavpils University, Latvia)
Ēriks Jēkabsons (University of Latvia, Latvia)
Andris Levāns (University of Latvia, Latvia)
Olaf Mertelsmann (University of Tartu, Estonia)
Henrihs Soms (Daugavpils University, Latvia)
Geoffrey Swain (University of Glasgow, United Kingdom)
Vitālijs Šalda (Daugavpils University, Latvia)
Michal Šimáně (Mendel University, Czech Republic)
Juris Urtāns (Latvian Academy of Culture, Latvia)

Literary editors:

Jana Butāne-Zarjuta, Sandra Meškova, Anatolijs Kuzņecovs

Technical editors:

Žanete Gabranova, Laima Grišule

Lay-out:

RA Drukātava Ltd

Included in EBSCO database.

ISSN 978-9934-39-021-0

© Daugavpils University, 2024

SATURS / CONTENTS

Una Bērente

Etnogrāfisko slieču transportlīdzekļu historiogrāfija
un izpētes perspektīvas..... 6

Haralds Bruņinieks

Lietisko avotu liecības par nacionālajiem partizāniem
Ilūkstes apriņķī (1945–1949)..... 14

Rūdolfs Brūzis

Arheoloģiskie izrakumi Višķu sinagogas vietā..... 24

Guntis Gerhards, Antonija Vilcāne, Elīna Pētersone-Gordina

Vikingu laikmets Latvijā: Lejasbitēnu kapulauka
starpdisciplināra izpēte..... 31

Anna Jabłońska

The Image of the Past in Songs between the Middle Ages (10th c.)
and the 18th Century in Poland 39

Audronē Janužytė

Becoming a Dissident: The Cases of Aleksandras Štomas
and Tomas Venclova..... 46

Juris Jefuni

“Sakrālās valsts” ideja un krievu diaspora Latvijā (1918–1940)..... 57

Inta Krūmiņa

Latvijas Satversmes sapulces Izglītības komisijas darbība (1920–1922) 72

Maija Krūmiņa

Latvijas iedzīvotāju bēgļu gaitas Vācijas teritorijā 1944.–1945. gadā..... 79

Сигитас Лужис

От сражений с поляками к схватке с французами: пярлойские
партизаны в Клайпедском «восстании» 1923 г. 87

Vladislavs Malahovskis

Latgaliskuma jautājums latgaliešu emigrācijas pārstāvju korespondencē
un publicistikā 96

Александр Петров

Охрана природы в Советской Латвии: материалы Комитета народного
контроля Латвийской ССР (1965–1990)..... 103

Galina Sedova (Nun Euphrosyne)

Organ Master Edouard Schultz: from Dinaburg to Polotsk,
the 19th century 115

Marika Selga

The Robert F. Kelley Papers in the Georgetown University Special Collection	125
--	-----

Henrihs Soms

Ukrainas valstiskuma veidošanās Latvijas preses skatījumā: 20. gadsimta sākums – 1920. gads.....	132
---	-----

Kaspars Strods

Jūras transports Latvijā līdz Pirmajam pasaules karam: ieskats Latvijas PSR un atjaunotās Latvijas Republikas historiogrāfijā	142
--	-----

Vitālijs Šalda

Jautājums par dzimto valodu kā mācību valodu Latvijas tautskolās 1914.–1919. gadā	153
--	-----

Michal Šimáně

Restoration of Secondary Vocational Education after World War II during the Third Czechoslovak Republic (1945–1948).....	168
---	-----

Juris Urtāns

Latgales pilskalnu saraksti (19. gadsimta vidus – 20. gadsimta sākums).....	178
--	-----

Ziņas par autoriem / Authors	186
---	------------

Kaspars Strods

Jūras transports Latvijā līdz Pirmajam pasaules karam: ieskats Latvijas PSR un atjaunotās Latvijas Republikas historiogrāfijā

Atslēgas vārdi: jūras transports, jūrniecība, Latvijas PSR¹, Latvijas Republika, historiogrāfija

Kopsavilkums

Jūrniecības attīstību Latvijas teritorijā noteica sociālekonomiskie apsvērumi, tās izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis – garā piekraste, kā arī senās nozares tradīcijas, kura savu uzplaukumu piedzīvoja 19. gs. otrajā pusē. Līdz ar burinieku būvi pieauga pārvadāto kravu apjoms, ko veicināja arī Latvijas jūras piekrastē esošo Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu modernizācija. Šajā publikācijā galvenais akcents vērsts uz jūras transporta atspoguļojumu pagājušā gadsimta otrās puses – Padomju Latvijas un neatkarīgās Latvijas vēsturnieku darbos. Lai gan jūras transports nokļuva abu (Latvijas PSR un atjaunotās Latvijas Republikas) historiogrāfiju uzmanības lokā, tomēr to centrā pamatā nonāca tikai nedaudzi tās izpētes aspekti. Piemēram, padomju vēsturnieki aprobežojās ar Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu attīstības, kravu pārvadājumu, tāpat arī kuģu tehnisko izmaiņu ietekmi uz kravu un pasažieru pārvadājumiem. Lai gan atjaunotajā Latvijas Republikā autori veica pētījumus, kuru uzmanības centrā nonāca iepriekš minēto lielo ostu attīstība, tomēr plašākā kontekstā jūras transporta nozare palika nepētīta. Izņēmums ir jūras navigācija – konkrēti bāku, kā arī atsevišķi pētījumi, kuri skāra kuģu būvi, kuģu līnijas u. c., pamatā turpinot iepriekšējā historiogrāfiskajā tradīcijā iesāktu tēmu loku apzināšanu. Turklāt galvenokārt ar populārzinātnisku ievirzi, tādējādi praktiski neskarot jūras transporta tēmu tās visplašākajā nozīmē. Proti, pasažieru pārvadājumu līnijas, kuģniecības kompānijas un virkni citu jautājumu, kam ir būtiska loma Latvijas jūras transporta, dažādu sociālo vēstures aspektu izpratnes sekmēšanā. Piemēram, 20. gadsimta sākumā izveidoto starptautisko pasažieru pārvadājumu līniju un kompāniju ietekmi uz nozares attīstību Liepājas un visas Eiropas kontekstā, vai Krievijas impērijas emigrantu ietekmi uz Liepājas ekonomisko attīstību, sociālajiem procesiem pilsētā u. c. Līdz ar to šie jautājumi joprojām paliek par baltajiem plankumiem Latvijas jūrniecības vēsturē.

¹ Latvijas Padomju Sociālistiskā Republika.

Ievads

Vairāku gadsimtu laikā jūrniecība bija neatņemama Latvijas teritorijas sociālekonomiskās attīstības sastāvdaļa. Līdz ar jaunlatvieša Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) aktivitātēm 19. gadsimta otrajā pusē jūrniecība Latvijā piedzīvoja strauju attīstību (jūrskolu dibināšana, kuģu būve u. c.). Nozīmīgu lomu šajā procesā ieņēma jūras transports, kas nodrošināja dažādu kravu un pasažieru pārvadājumu ievērojamu apgrozījuma pieaugumu Latvijas teritorijā izveidotajās ostās.

Tēmas un ierobežotā teksta apjoma dēļ šis raksts nepretendē uz visaptverošu, detalizētu izvēlētā jautājuma historiogrāfijas apskatu. Tas ir mēģinājums sniegt ieskatu jūras transporta tematikas atspoguļojumā Latvijas PSR un atjaunotās Latvijas Republikas historiogrāfijā.

Jūras transports ir ūdenstransporta veids, kuru izmanto dažādu kravu un pasažieru pārvadāšanai gan jūrās, gan okeānos. Tradicionāli tas tiek saistīts ar kuģu floti, ostām, navigācijas iekārtām, kuģu remontdarbnīcām u. c. (Jērāns 1983, 525; Sea transport).

Latvijas PSR historiogrāfija

Pirmie jūrniecības tematikai veltītie darbi Latvijas PSR iznāca pagājušā gadsimta 50. gados (Булгаков 1952; Pinksis, Freibergs, Lejiņš 1955; Straziņš, Drīzulis, Krastiņš u. c. 1955), bet galvenokārt 19. gadsimta 60.–70. gados. Tajos uzmanība pievērsta vairākiem ar jūras transportu (flotēm, ostām², ūdensceļiem) saistītiem jautājumiem. Konkrētajos izdevumos akcentēta straujā industrializācijas ietekme uz ostu attīstību, īpaši uzsverot to nozīmi “Krievijas ārējās tirdzniecības sakaros” (Бирон, Дорошенко 1970, 204).

Laika gaitā pētnieki pievērsušies Rīgas pilsētas ekonomiskajai izaugsmei. Paralēli jau pieminētajai industrializācijai daudzi kā nozīmīgus kuģniecības attīstību ietekmējošus faktorus atzīmē lauksaimniecības un kokrūpniecības produktu ražošanas pieaugumu, to eksportu u. c. aspektus (Bīrons 1968a; Козин 1968). Industrializācijas ietekmē 1869. gadā dibināja kuģu būvētavu “Lange un dēls” (arī “A. Lange un J. Skuje”)³ (Pāvele 1965, 102; Vilka 1978, 41; Сколис 1974, 42). Atsevišķos tekstos izcelta konkrētā uzņēmuma “darba efektivitāte”. Proti, līdz 1912. gadam tajā uzbūvēja 232 dažāda tipa kuģus (Сколис 1974, 42; Pāvele 1965, 102), savukārt citā izdevumā minēts, ka 1893.–1900. gadā uzņēmums izgatavoja 72 kuģus (Vilka 1978, 50). Tādējādi pētnieki izceļ “Lange un dēls” nozīmību Krievijas impērijas kuģu būves industrijā.

² 1963. gadā iznāca Liepājas tirdzniecības ostas vēsturei veltīts darbs “Гавань янтарного моря: очерки по истории Лиепайского морского торгового порта” (Фрейберг 1963).

³ 1965. gadā izdevums iznāca krievu valodā.

Bez tam atsevišķi autori fragmentāri pievēršas neilgi pirms Pirmā pasaules kara plānotajiem Rīgas un Liepājas kuģu būvētavu projektiem, īpaši izceļot pēc vācu izcelsmes inženiera Karla Heinriha Cīzes (*Carl Heinrich Ziese*, 1848–1917) (Melkonovs 2013, 19–22) iniciatīvas izveidoto Mīlgrāvja kuģu būvētavu⁴ (Яковлев 1968, 8; Сколис 1974, 51–52).⁵

Viens no plašāk pētītajiem jautājumiem pagājušā gadsimta 60.–70. gados publicētajos darbos ir Rīgas ostas attīstība 19. gadsimta otrajā pusē – 20. gadsimta sākumā. Tajos uzsvērts, ka pēc tirdzniecības apgrozījuma 20. gadsimta sākumā Rīga bija lielākā eksporta ostā visā Krievijas impērijā, savukārt importa ziņā vairākās preču grupās atpalika tikai no Sanktpēterburgas (Pāvele 1965, 108; Сколис 1974, 40–43; Bīrons 1978b, 166). Šos procesus sekmēja 19. gadsimta otrajā pusē īstenotā Andrejostas, Mīlgrāvja un Bolderājas ostu teritoriju labierīkošana (Pāvele 1965, 110). Arī vēsturnieki Jans Skolis (1909–1979) un Anatolijs Bīrons (1929–2006) pievērsa uzmanību ostu teritoriju attīstībai, tostarp fārvaterā⁶ padziļināšanai, dambju izveidei u. c. faktoriem (Сколис 1974, 50–55; Bīrons 1978, 63).

Vairākās publikācijās Rīgas ostas pagātnei pētījis vēstures zinātnu doktors A. Bīrons, uzsverot iepriekš minētās ostas attīstību, tās tirdzniecības (eksporta, importa) lomu Krievijas impērijā 19. gadsimta otrajā pusē līdz pat 1914. gadam (Бирон 1968a; Бирон 1968b; Bīrons 1978a; Bīrons 1978b). Vienā no pirmajām publikācijām viņš izcēla Rīgas ostas izbūves procesā īstenotos ūdens ceļu padziļināšanas darbus, noliktavu u. c. nepieciešamās infrastruktūras izbūvi, kā arī lauksaimniecības preču eksporta pozitīvo ietekmi uz Latvijas teritorijā esošo ostu attīstību (Бирон 1968b). Nereti savus apgalvojumus autors pamato ar dažādiem iepriekš nepublicētiem statistikas datiem.

Atbilstoši padomju režīma ideoloģiskajām nostādnēm A. Bīrons uzsver starpkaru Latvijas un vācbaltiešu “buržuāzisko” vēsturnieku vēlmi “noklusēt” milzīgo Iekšējās krievijas lomu Latvijas ostu attīstībā 19.–20. gadsimtā (Бирон 1968, 226–228). Līdzīgus secinājumus autors izsaka arī citos pētījumos (Бирон, Дорошенко 1970, 204), kas atbilda padomju režīma ideoloģiskajām nostādnēm. Jāpiebilst, ka, lai gan Krievijas impērijas ekonomiskā politika zināmā mērā sekmēja Latvijas ostu un jūras transporta attīstību, tomēr šādi autora apgalvojumi bija nepamatoti un drīzāk atbilda laikmeta un pastāvošās padomju iekārtas diktētajām ideoloģiskajām nostādnēm, kuras ietvaros vērsšanās pret starpkaru

⁴ Cīzes kuģu būvētava, arī “Cīze” un “Šihau”. No 1925. gada – Mīlgrāvja kuģu būvētavas un mašīnu fabrika.

⁵ Jāatzīmē, ka padomju okupācijas gados šajā teritorijā izveidoja Rīgas kuģu remontrūpniecību (Сколис 1974, 51–52).

⁶ Ar navigācijas zīmēm iezīmēts kuģu satiksmes ceļš.

Latvijas valstiskumu un tās atbalstītājiem kļuva par neatņemamu PSRS okupācijas režīma politikas sastāvdaļu.

1972. gadā izdota A. Birona apjomīgā zinātniskā publikācija “Latvijas ostu ārējā tirdzniecība” (krievu valoda), kurā autors pievēršas Latvijas teritorijā esošo Ventspils, Liepājas un Rīgas ostu modernizācijas, tirdzniecības (eksporta un importa) u. c. aspektiem (Бирон 1972). Var piekrist apgalvojumam, ka 19. gadsimta otrā puse bija lūzuma punkts straujam Latvijas ostu kravu apgrozījuma pieaugumam, ko ietekmēja gan importa, gan eksporta, kā arī ārējās tirdzniecības operāciju maiņa (Бирон 1972, 480). To apliecina fakts, ka 19. gadsimta pēdējos piecos gados kopējais kravu apgrozījums, salīdzinot ar tā paša gadsimta 60. gadu otro pusi, gandrīz četrkārtšajās (Бирон 1972, 481). Pēc A. Birona domām, būtisks iemesls tam bija vairāku dzelzceļa līniju izbūve visā Krievijas teritorijā (Бирон 1972, 485).

Nozīmīgu lomu Rīgas ostas izaugsmē ieņēma tvaikoņi, kuru skaits pakāpeniski pieauga. Piemēram, 19. gadsimta 60. gadu beigās to skaits sasniedza 400, bet gadsimta izskaņā vairāk nekā 1 500, turklāt šajā pašā laika posmā teju seškārtīgi (no 1892 līdz 330) samazinājās ienākušo burinieku skaits (Бирон 1972, 529). Uz šādām izmaiņām norāda arī citi vēsturnieki. Piemēram, J. Skolis raksta, ka 1886.–1890. gadā Rīgas ostā ienāca 787 burinieki, bet tvaikoņu skaits – gandrīz divas reizes lielāks – 1453 (Сколис 1974, 41). Ienākušo kuģu skaits palielinājās arī Liepājas un Ventspils ostās. A. Bīrons pamatoti atzīst, ka pierakstīto kuģu skaits iepriekš minētajās ostās bija neliels, jo, piemēram, Rīgā tas sasniedza vien 250 burinieku un tvaikoņu (Бирон 1972, 531–532). Šādas tendences bija vērojamas ne tikai Latvijas teritorijās, bet arī citās Krievijas impērijā esošajās ostās.

Jāpiebilst, ka, neskatoties uz A. Birona negatīvo nostāju pret “vācbaltiešu buržuāziju”⁷ (Бирон, Дорошенко 1970, 204), viņš plaši izmanto tieši vācu autoru veidotos statistikas apkopojumus, sevišķi eksporta un importa atspoguļošanā.

Vien retais autors izceļ regulāro kravu pārvadājumu līniju būtisko lomu eksporta un importa attīstībā. Šo procesu nodrošināja daudzi tvaikoņi, kuri, piemēram, divas reizes nedēļā kursēja uz Londonu, trīs reizes nedēļā – Hamburgu u. c. ostām (Сколис 1974, 47–49). Atsevišķos izdevumos pieminētas dažas pasažieru un kravu pārvadājumu līnijas. Piemēram, Liepāja–Ņujorka, Pēterburga–Liepāja–Vladivostoka, Liepāja–Štetina, Liepāja–Libeka, kā arī lielākās tvaikoņu kompānijas – “Rīgas tvaikoņu apvienība”, “Krievu–Baltijas kuģniecības sabiedrība” u. c. (Яковлев 1968, 6–7, 11–12). Diemžēl detalizētāka informācija par šiem jautājumiem nav sniegta.

⁷ Šādam A. Birona apgalvojumam nebija pamata, tomēr tas pilnībā atbilda padomju ideoloģiskajai doktrīnai, kurā, izmantojot marksisma teoriju, “buržuāziju” – kapitālistisko sabiedrības daļu – uzskatīja par komunisma režīmam nedraudzīgu un tās attīstību apdraudošu.

Nosacīti pēdējais darbs⁸, kas iznācis Latvijas PSR pastāvēšanas beigu posmā, ir pazīstamā kuģniecības vēstures entuziasta, novadpētnieka Arvja Popes (1933–2007) populārzinātniskais izdevums “Burinieku gadsimts Latvijā” (Pope 1989), kurā viņš pievēršas 19. gadsimta buru kuģu būvniecības fenomenam Latvijas teritorijas jūras piekrastē, to gaitām dažādās pasaules jūrās, okeānos, jūrskolu dibināšanai, nogrimušajiem buriniekiem u. c. Šis izdevums pamatā ir iepriekš publicētās informācijas apkopojums populārzinātniskā izklāstā.

Neatkarīgās Latvijas Republikas historiogrāfija

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas jūras transporta tematika atkārtoti nonāca pastiprinātā profesionālu vēsturnieku un novadpētnieku uzmanības lokā. Īpaši plaši jūras transporta vēsture aplūkota Latvijas Jūrniecības savienības periodiskajā izdevumā “Latvijas Jūrniecības gadagrāmata” (iznāk kopš 1991. gada). Tajā publicēti vairāki ar populārzinātnisku ievirzi veidoti raksti. To vidū ir vēsturnieka Jāņa Hartmaņa (1957) publikācija par Latviešu jūrniecības sabiedrībām (Hartmanis 1991), etnogrāfa un kuģniecības vēstures pētnieka Valda Kroņa (1944–1998) ieskats 19. gadsimta burinieku būvē (Kronis 1991) u. c.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja (turpmāk tekstā – RVKM) vēsturnieks Aigars Miklāvs (1951) pievēršies Latvijas ostu labiekārtošanai un ekonomiskajai attīstībai pagājušā gadsimta sākumā (Miklāvs 2007, 378–381), sevišķi padziļināti viņš aprakstīja Rīgas ostas rajonu attīstību 19.–20. gadsimtā (Miklāvs 2009; 2011). Tāpat A. Miklāvs pētījis Latvijas kuģu būves un remonta rūpnīcu vēsturi (Miklāvs 2002). Autors secina, ka Ainažu jūrskolas atvēršana sekmēja latviešu jūrnieku un kuģu īpašnieku braucienus uz citu valstu ostām, bet kokmateriālu eksports cēla kuģu būves izmaksas (Miklāvs 2002, 306–307, 310), savukārt jūras transportu attīstību veicināja vairāku kuģniecības sabiedrību izveide, kā rezultātā līdz Pirmajam pasaules karam Latvijas jūras piekrastē uzbūvēja 550 buriniekus (Miklāvs 2002, 311–312). A. Miklāvs izceļ straujo tvaikoņu ienākšanu Krievijas impērijas flotē 20. gadsimta sākumā, to būvniecību un remontu Rīgā (Miklāvs 2002, 313–315).

Vienai no lielākajām Latvijas ostām – Liepājai – savu izdevumu “Liepāja. Osta gadsimtu griežos” (Kriķis 2019) veltījis kuģniecības vēstures entuziasts Juris Kriķis (1944). Bez Liepājas ostas pārbūves un labiekārtošanas, tirdzniecības u. c. aspektiem autors pievēršies arī maz pētītajiem pasažieru pārvadājumiem no Liepājas uz Eiropas, Ziemeļamerikas u. c. kontinentu ostām 19.–20. gadsimtā (Kriķis 2019, 18–27; 95–98; 99–107). Emigrantu plūsmu no Liepājas ostas J. Kriķis aprakstījis jau 2017. gada publikācijā “Jūrniecības gadagrāmata 2016”

⁸ 1985. gadā iznāca A. Popes grāmata “Zvaigznes krastā”.

(Kriķis 2017, 400–411). Autors secina, ka lielais emigrantu skaits radīja labvēlīgs apstākļus daudzu pasažieru kuģu pārvadājumu kompāniju izveidei un kopējais pārvadāto pasažieru skaits 1909.–1913. gadā sasniedza teju 229 tūkstošus cilvēku (Kriķis 2017, 401–403). Jākonstatē, ka atsevišķos apgalvojumos J. Kriķis pārspilē. Piemēram, viņš uzsver, ka Liepājas osta “daudz neatpalika no lielajiem Vācijas izceļošanas centriem” (Kriķis 2017, 405), tomēr patiesībā, salīdzinot J. Kriķa sniegtos statistikas datus, to kaut kādā mērā varētu attiecināt vien uz 1908. gadu, kad Liepājas ostā fiksēti nedaudz vairāk par 19 tūkstošiem emigrantu, bet Brēmenē un Hamburgā šis skaits bija attiecīgi 25 411 un 30 265 (Kriķis 2017, 405). Pārējos gados tas svārstījās ap 25–33 procentiem no iepriekš pieminēto Vācijas ostās fiksēto emigrantu skaita (Kriķis 2017, 405).

1998. gadā tika publicēta vēstures doktores Lidijas Malahovskas (1939–2011) monogrāfija “Latvijas transporta vēsture. XIX gs. otrā puse – XX gs. sākums” (Malahovska 1998). Tajā autore atsevišķā nodaļā pētījusi Latvijas ostu attīstību 19. gadsimta otrajā pusē – 20. gadsimta sākumā (kuģu ceļu (fārvateru), piestātņu rekonstrukciju un izbūvi u. c.). Darba noslēgumā L. Malahovska atzīst, ka ostu un dzelzceļa izbūve Latvijā sekmēja “ekonomisko sakaru diapazona paplašināšanos” un izmaiņas eksporta un importa operāciju struktūrā, tomēr atzina, ka ostu attīstības tempi nespēja tikt līdzī straujajam preču pieaugumam jaunuzveidotajām dzelzceļa līnijām (Malahovska 244–245). Konkrētā monogrāfija tapusi pēc Latvijas Valsts Universitātē 1971. gadā aizstāvētās disertācijas “Dzelzceļu un ostu izbūve Latvijā 19. gadsimta otrajā pusē” (Malahovska 1971).

Darbā daudzviet jūtamas padomju perioda ideoloģiskās nostādnes, kas atspoguļo konkrētā laika posma ietekmi uz autori un viņas radītajiem zinātniskajiem tekstiem, no kurām pētniece acīmredzami nav spējusi pilnībā norobežoties arī pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas. Piemēram, L. Malahovska nereti lietoja padomju iekārtā bieži izmantotos marksisma apzīmējumus “kapitālisms”, “buržuāzija” u. c. (Malahovska 1998, 112, 117), kaut arī teksta veidošanas procesā autore varēja atteikties no šādu ideoloģisku klišēju izmantošanas. Neskatoties uz to, monogrāfija vērtējama kā nozīmīgs ieguldījums jūras transporta vēstures izpētē. Jāpiebilst, ka autorei zinātniskās publikācijas par attiecīgo tēmu iznāca arī turpmāk (Malahovska 2005). Rīgas ostas un tai pieguļošo teritoriju pagātne plaši atspoguļota A. Popes apjomīgajā pētījumā “Rīgas osta deviņos gadsimtos” un vairākos citos izdevumos (Bernsone 1994; Štrauhmanis 2000; Vāveris 2022).

Nozīmīgs papildinājums Latvijas jūras transporta izzināšanā bija 1998. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja speciālistu sagatavotā grāmata “Latvijas Jūrniecības vēsture 1850–1950” (Bernsone 1998). Enciklopēdijā iekļauta informācija par 19. gadsimtā Latvijas teritorijā būvētiem buriniekiem, kuģu

kompānijām, bākām, ostām u. c. Izdevums balstīts daudzos vēstures avotos, tostarp Latvijas Nacionālā arhīva, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma u. c. materiālos. Uz to norāda enciklopēdijas beigās sastādītie avotu un literatūras saraksti, kas var veicināt konkrētās tēmas izpēti.

Par navigācijas iekārtām – Latvijas jūras piekrastes bākām vēsturiski tehnisku (no to izveides līdz pat mūsdienām) apkopojumu izdevumā “Latvijas bākas”⁹ veicis ilggadējais RVKM vēsturnieks Andris Cekuls (1959) (Cekuls 2010).

Noslēgumā jāpiemin ekonomista, bijušā Latvijas Republikas ekonomikas ministra Edmunda Krastiņa (1958) darbs “Kuģniecība Latvijā” (Krastiņš 2021), kas satur vispārējo Latvijas kuģniecības pagātnes izpēti. Izdevuma autors cenšas aprakstīt Latvijas kuģniecības vēsturi, sākot no 16. gadsimta līdz pat Latvijas valstiskuma atjaunošanai. Tomēr saturiski šāda pieeja neļauj pievērsties detalizētam konkrēto tēmu izvērsumam, tādējādi radot diezgan fragmentāru iespaidu par Latvijas kuģniecības būtiskākajām problēmām (jūras transports, kuģu ceļi u. c.).

Nobeigums

Latvijas jūras transporta vēsture ir visai plaša un komplicēta. Gan Latvijas PSR, gan atjaunotās Latvijas historiogrāfijā tā nokļuva akadēmisku pētnieku un novadpētnieku uzmanības centrā. Padomju okupācijas periodā veiktie pētījumi pamatā akcentēja Latvijas teritorijā esošo Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu izveidi, to ekonomisko (eksporta, importa) nozīmi straujajos Krievijas impērijas industrializācijas attīstības procesos. Atsevišķi autori fragmentāri min konkrētas kuģu kravu un pasažieru pārvadājumu līnijas, kā arī uzsver pārmaiņas Krievijas impērijas tirdzniecības flotē, respektīvi, pakāpenisko pāreju no buriniekiem uz tvaikoņiem. Tomēr detalizētāk šo tēmu pētniecība netiek izvēsta.

Pēc Latvijas Republikas valstiskuma atjaunošanas jūras transporta pagātnei veltītie teksti periodiski tika publicēti dažādos izdevumos. Līdzīgi kā padomju okupācijas varas gados, daudzos rakstos uzmanība galvenokārt pievērsta Latvijas lielo ostu (Rīgas, Liepājas un Ventspils) izbūvei un modernizācijai. Atsevišķos izdevumos un publikācijās autori rakstīja par jūras bākām, kuģu remontrūpniecām, burinieku būvi, pasažieru pārvadājumu līnijām u. c. tematiem, pamatā populārzinātnisku publikāciju veidā. Tomēr plašākā mērogā tas joprojām ir viens no neizpētītajiem jautājumiem Latvijas historiogrāfijā, kas zināmā mērā ir saistāms ar citu (Latvijas valsts proklamēšana, Kārļa Ulmaņa autoritārais režīms (1934–1940), Padomju Savienības un nacistiskās Vācijas okupācijas režīmu darbība u. c.), tēmu lielāku aktualitāti, kā arī akadēmisku vēsturnieku trūkumu.

⁹ 2012. gadā iznāca grāmatas papildinātais izdevums (Cekuls 2012).

Būtiska problēma daudzos darbos ir zinātniskā aparāta neesamība, kas apgrūtina sniegtās informācijas verificācijas iespējas, tomēr vairāku grāmatu beigās ievietoti izmantotās literatūras saraksti. Nereti daudzos izdevumos vairums faktu atkārtojas, kas mudina domāt par jaunu zinātnisku un faktoloģisku atziņu trūkumu un iepriekšējo zināšanu “atražošanu”. Iespējams, ka šāda pieeja izrietēja no konkrētā izdevuma satura (akadēmisks rakstu krājums, populārzinātnisks izdevums u. c.) un mērķauditorijas.

Līdz šim fragmentāri vai teju nepētīti ir vairāki jūras transporta attīstības jautājumi. Piemēram, konkrētas kuģu līnijas, pasažieru un kravu pārvadājumu ūdens ceļi (maršruti), kuģu sabiedrības un kompānijas u. c. jautājumu izpēte ļautu iezīmēt Latvijas teritorijā esošo ostu lomu jūras pārvadājumu nozarē, ārvalstu kompāniju darbību u. c. gan Krievijas impērijas, gan citu pasaules valstu (Lielbritānijas, ASV u. c.) jūras transporta kontekstā, ļautu izprast ārvalstu investoru ietekmi uz šīs nozares attīstību. Līdzšinējie pētījumi norāda uz 19. gadsimta otrās puses un 20. gadsimta sākuma jūras transporta tematikas izpētes stāvokli un tās “baltajiem plankumiem”. Daļēji tas skaidrojams ar to, ka daudzi dokumenti atrodas Krievijas Federācijas arhīvos, kuri objektīvu iemeslu dēļ nav pieejami. Tomēr kopumā šādu avotu eksistence norāda uz turpmākajām tēmas pētniecības perspektīvām.

Avoti un literatūra

- Bernsone, I. (1994) Rīgas osta cauri gadsimtiem. Grām.: *Daugavas raksti: no Rīgas līdz jūrai*. Rīga: Zinātne, 71.–89. lpp.
- Bernsone, I., galv. red. (1998) *Latvijas Jūrnieceības vēsture 1850–1950*. 1. sējums. Rīga: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs.
- Bīrons, A. (1978a) Rīgas ostas pārkārtošana un paplašināšana. Grām.: *Rīga 1860–1917*. Rīga: Zinātne, 63.–71. lpp.
- Bīrons, A. (1978b) Rīgas ostas turpmākā izbūve un tās eksporta un importa operācijas. Grām.: *Rīga 1860–1917*. Rīga: Zinātne, 163.–172. lpp.
- Cekuls, A. (2010) *Latvijas bākas*. Rīga: A/S Capital.
- Cekuls, A. (2012) *Latvijas bākas*. Rīga: Latvijas Jūras administrācija.
- Hartmanis, J. (1991) Pirmās latviešu kuģniecības sabiedrības. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 89/90*. Rīga: Zinātne, 23.–28. lpp.
- Jērāns, P., galv. red. (1983) *Latvijas Padomju enciklopēdija*. 4. sējums. Rīga: Galvenā enciklopēdiju redakcija.
- Krašņš, E. (2021) *Kuģniecība Latvijā*. Rīga: Autora izdevums.
- Kriķis, J. (2017) Emigrācija caur Liepājas ostu no 19. gs. beigām līdz 1924. gadam. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2016*. Rīga: Latvijas Jūrnieceības

savienība, 400.–411. lpp.

Kriķis, J. (2019) *Liepāja. Osta gadsimtu griežos*. Rīga: Jumava.

Kronis, V. (1991) No zemnieku kuģubūves vēstures Latvijā. Grām.: *Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata 89/90*. Rīga: Zinātne, 29.–33. lpp.

Malahovska, L. (1971) *Dzelzceļu un ostu izbūve Latvijā 19. gs. otrajā pusē*. Promocijas darbs. Latvijas Valsts universitāte.

Malahovska, L. (1998) *Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums*. Rīga: LV fonds.

Melkonovs, J., red. (2013) *Rīgas kuģu būvētavai 100*. Rīga: AS Rīgas kuģu būvētava.

Miklāvs, A. (2002) Kuģu būve un remonts Latvijā. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2002*. Rīga: Latvijas Jūrnieceības savienība, 303.–319. lpp.

Miklāvs, A. (2007) Latvijas ostas 20. gadsimta sākumā. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2006*. Rīga: Latvijas Jūrnieceības savienība, 378.–381. lpp.

Miklāvs, A. (2009) Rīgas ostas Otrais rajons. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2008*. Rīga: Latvijas Jūrnieceības savienība, 394.–412. lpp.

Miklāvs, A. (2011) Rīgas ostas Pirmais rajons. Grām.: *Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2010*. Rīga: Latvijas Jūrnieceības savienība, 408.–425. lpp.

Pāvele, M. (1965) Kapitālisma attīstība un imperiālisma sākuma posms Rīgā (19. gs. – 20. gs. sākums). Grām.: *Rīga apcerējumi par pilsētas vēsturi*. Rīga: Latvijas valsts izdevniecība, 97.–126. lpp.

Pinksis, I., Freibergs, G., Lejiņš, V. (1955) *Revolucionārā Liepāja*. Rīga: Latvijas Valsts izdevniecība.

Pope, A. (1985) *Zvaigznes krastā*. Rīga: Zinātne.

Pope, A. (1989) *Burinieku gadsimts Latvijā*. Rīga: Zinātne.

Pope, A. (2000) *Rīgas osta deviņos gadsimtos*. Rīga: Jumava.

Sea transport. OEDC. Pieejams: <https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4277> (skatīts. 11.01.2023.)

Strazdiņš, K., Drīzulis, A., Krastiņš, J. u. c. red. (1955) *Latvijas PSR vēsture*. 2. sējums. Rīga: Latvijas PSR Zinātņu akadēmija.

Štrauhmanis, J. (2000) *Latvijas ostas*. Rīga: Latvijas Jūras akadēmija.

Vāveris, G. (2022) Ieskats Rīgas ziemeļu teritoriju vēsturē. Grām.: *Dzīve līdzās ostai*. Rīga: LU LFMI, 14.–29. lpp.

Vilka, B. (1978) Rīgas rūpniecība 19. gs. 60.–80. gados. Grām.: *Rīga 1860–1917*. Rīga: Zinātne, 33.–45. lpp.

Vilka, B. (1978) Rīgas rūpniecības attīstība 90. gadu kāpinājuma posmā. Grām.: *Rīga 1860–1917*. Rīga: Zinātne, 45.–51. lpp.

Бирон, А. (1968а) Экспорт сельскохозяйственной продукции из латвийских портов в начале XX в. (1901–1913 гг.). В кн.: *Экономические связи*

Прибалтики с Россией. Рига: Зинатне. с. 226.–245.

Бирон, А. (1968b) Портовое строительство в Латвии во второй половине XIX и начале XX в. В кн.: *Экономические связи Прибалтики с Россией.* Рига: Зинатне. с. 246.–266.

Бирон, А. (1972) Внешняя портовая торговля Латвии. В кн.: *Очерки экономической истории Латвии 1860–1900.* Рига: Зинатне. с. 480.–545.

Бирон, А., Дорошенко, В. (1970) Советская историография Латвии. Рига: Академия наук Латвийской ССР Институт истории.

Булгаков, Б., ред. (1952) *Восстановление и реконструкция рижских городских набережных.* Рига: Институт экономики Академии наук Латвийской ССР.

Козин, М. (1968) Влияние русского хлебного экспорта на сельскохозяйственное производство в Латвии (вторая половина XIX в.) В кн.: *Экономические связи Прибалтики с Россией.* Рига: Зинатне. с. 206.–225.

Сколис, Я. (1974) Крупнейший в России. В кн.: *Рижский морской порт.* Рига: Лиесма. с. 35–57.

Фрейберг, Г., ред. (1963) *Гавань янтарного моря: очерки по истории Лиенайского морского торгового порта.* Лиепая.

Яковлев, И. (1968) На баррикады выходят моряки. В кн.: *На морской вахте.* Рига: Звайгзне. с. 6.–51.

Maritime Transport in Latvia before World War I: insight into the Latvian SSR and the restored Republic of Latvia historiography

Key words: sea transport, maritime, Latvian SSR, the Republic of Latvia, historiography

Summary

In the second half of the 19th century with the activities of the Young Latvian Krišjānis Valdemārs, seafaring in Latvia experienced rapid development (establishment of maritime schools, shipbuilding, etc.). Sea transport played an important role in this process as it ensured a significant increase of shipping of various cargos and passenger transport in the ports established on the territory of Latvia. The present article does not claim to be a comprehensive, detailed survey of the historiography of the chosen topic. It is an attempt to provide an insight into the reflection of sea transport in the historiography of the Latvian SSR and the restored Republic of Latvia. The topic of Latvian maritime history, including sea transport, is quite broad and complex. In the historiography of the Latvian SSR and independent Latvia, sea transport became the focus of attention

of several researchers. The studies carried out during the period of the Soviet occupation basically emphasized the importance of establishment of the ports of Rīga, Liepāja, and Ventspils, their economic (export, import) importance in the development of the rapid industrialization processes in the Russian Empire. Certain authors fragmentarily wrote about cargo and passenger shipping lines emphasizing changes in the Russian merchant navy, respectively, the gradual transition from sailing ships to steamships. However, a more detailed study of these topics has not been developed. After the restoration of the statehood of the Republic of Latvia, the topic of sea transport in many articles focused mainly on the construction and modernization of the large ports of Rīga, Liepāja, and Ventspils. In separate editions and publications, the authors also wrote about lighthouses, ship repair factories, sailing ships, passenger lines, etc., mainly in the form of popular articles. Until nowadays there are a lot of important topics about sea transport that have been fragmented or almost unstudied. For example, specific shipping lines, passenger and cargo waterways (routes), shipping organizations and companies, etc. The present studies indicate the research status on sea transport in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century and its “blank spots”. The low research level is partially explained by the unavailability of archival materials, because large part of the cases are located in the Archives of the Russian Federation, which are inaccessible for objective reasons. At the same time, the existence of such materials points to the future research perspectives.