

Latvijas jūrnieku ceļi trimdā: izklišanas veidi, cēloņi, motīvi

Latvian Seamen's Ways to the Exile: Types and Causes

Dāvis Beitlers, *Mg. hist.*

Latvijas Universitātes Vēstures un filozofijas fakultātes doktors

Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja vēsturnieks

Palasta iela 4, Rīga, LV-1050

E-pasts: davis.beitlers@tvnet.lv

Rakstā iezīmēta neliela joma latviešu diasporas veidošanās norisē Otrā pasaules kara un pēckara gados – latviešu jūrnieku izceļošana uz Rietumiem, kam vairākumā gadījumu sekoja ilgstoši trimdas gadi. Latviešu jūrnieku ceļu svešumā nereti ietekmēja faktori, kuru dēļ šī izceļošana krasi atšķīrās no daudzu 1944.–1945. gada un aukstā kara gadu Latvijas atstājēju – bēgļu un evakuēto personu – izbraukšanas.

Atslēgvārdi: latviešu trimda, jūrniecība, emigrācija un reemigrācija, nacionālā pašapziņa.

The article provides an insight into a small part of processes that formed the Latvian diaspora during the Second World War and the post-war period, uncovering the reasons and paths of Latvian seamen exile. The factors influencing this process in many cases differed from those that influenced the outflow of many Latvians (refugees, displaced or evacuated persons) to the Western countries at this period.

Keywords: Latvian exile, maritime, emigration and re-emigration, national self-confidence.

Nav jaunatklājums, ka latviešu trimdas saimi pēc Otrā pasaules kara veidoja ne tikai 1944.–1945. gada bēgļi un nacistu evakuētās personas. Ne viens vien svešumā nokļuva darba – dienesta – gaitās; arī samērā daudzi latviešu jūrnieki – pārsvarā starpkaru un karalaika Latvijas tirdzniecības flotes darbinieki, kas Latviju atstāja kopā ar kuģiem.

Uz neatgriešanos

Kopainā veroties, redzam, ka latviešu jūrnieki pasaulē izklīda vairākos ceļos un dažādos laikposmos, saskatām vismaz trīs izceļojušo jūrnieku pamatgrupas. Pirmo – mazāko – veido tie jūrnieki, kas

dienestu uz Latvijas kuģiem kaut kādu iemeslu dēļ atstāja jau pirms kara vai kara pirmajās dienās, spītējot Latvijas Jūrniecības departamenta vēl miera laikā rakstītajiem noteikumiem, ka jūrnieks pat pēc dienesta līguma termiņa izbeigšanās nedrīkst atstāt kuģi, kamēr tas nav atgriezies kādā no Latvijas ostām.¹ Jau ievērojami lielāka ir otrā grupa – tie, kas atstāja Latviju kā bēgļi un vēlāk trimdā darbojās jūrniecības nozarē; viņu pulkā bija arī viens otrs pieredzējis jūrnieks,² arī pa kādam jūrskolniekam.³ Trešā grupa ir vislielākā, un tajā iekļaujas kuģotāji, kas nokļuva un palika “brīvajā pasaulē” jau Latvijas okupācijas varu valdīšanas gados; Rietumu ostās pātvērušies, šie jūrnieki atteicās atgriezties okupētajā Latvijā, parasti palika kopā ar savām komandām un vēlāk turpināja jūrnieka gaitas Rietumu valstu un to pilsoņu paspārnē.

Iezīmēt precīzas minēto grupu skaitliskās dimensijas gan pagaidām ir grūti.⁴ Labi zināms, ka 1940. gada vasarā, pirmo lielo pārmaiņu laikā, Amerikas⁵ un Lielbritānijas ūdeņos atradās 14 Latvijas Republikas kuģi un to komandas (neskaitot motorkuģi “Hercogs Jēkabs”, kas vienīgais kopā ar visu apkalpi atgriezās Padomju Savienībā), vēl vairāki kuģi Rietumos nonāca mazliet vēlāk – aktīvās karadarbības laikā vai pēc kara; arhīvi glabā kuģu dienesta sarakstus⁶ Latvijas ūdeņu atstāšanas brīdī. Tomēr nepilnīgas ir ziņas par vācu okupācijas varas dienestā peldošo kuģu apkalpēm, nav pilnīgu ziņu par to, cik latviešu jūrnieku nonāca (palika) Rietumos, karalaikā ejot bojā vācu okupācijas varas pārņemtajiem Latvijas kuģiem vai arī nelaižot garām iespēju izbēgt neitrālo valstu ūdeņos. Vēl pētāms, cik latviskas palika to kuģu apkalpes, ko karalaikā aktīvi nodarbināja ASV un Lielbritānija, jo nereti kuģa komandā, kuru vadīja latviešu virsnieki un kuru “uz papīra” dēvēja par peldlīdzekli ar latviešiem komandā, mūsu tautiešu īpatsvars kopskaitā

bija vien daži procenti (īpaši ASV – atšķirībā no britiem),⁷ pat ja kuģis Rietumos bija nonācis caurcaurēm “latvisks”...

Vēl vācama ziņa arī par kara izskaņā Skandināvijā nonākušo un vēlāk Padomju Savienībai izdoto kuģu apkalpēm: cik jūrnieku palika Rietumos, bet cik atgriezās Latvijā? Formāli jūrniekiem atļāva izvēlēties – palikt vai nepalikt Rietumos, bet īstenība, kā sīkāk lasīsim turpmākajās rindās, bija krietni vien raupjāka: Skandināvijā un vēl vienā otrā Rietumvalstī, kas klanijās Padomju Savienībai, vismaz pēc pašu jūrnieku liecībām,⁸ tika visādi mēģināts veicināt baltiešu jūrnieku atgriešanos Latvijā, piemēram, padarot neciešamus pagaidu uzturēšanās apstākļus. Lai nu kā, bet iespēja izbēgt no okupācijas varu dienesta Zviedrijas krastos tiklab ar visu kuģi, kā arī dezertiera kārtā vilināja daudzus; arī jūrnieku Arturu Ozolu (tāljūras kapteinis; 1913–1984) un dažus viņa līdzgaitniekus – vācu armijā 1944. gadā iesauktus latviešus: viņam kopā ar vēl dažiem citiem latviešu jūrniekiem 1944. gadā kara jūcās izdevās izbēgt no Ventspils ar vācu ātrlaivu.⁹ Oficiāli izbraucot uz Vāciju, bet pa ceļam mainot kursu uz Zviedriju, kopā ar vairākiem desmitiem latviešu bēgļu kara beigās Gotlandi izdevās sasniegt Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem “Dzintarkrasts” un “Neptuns”. Romiešu dieva vārdā titulētais kuģis, braucot no Rīgas caur Mērsragu, 1944. gada septembrī laimīgi sasniedza zviedru ostu, pirms tam sekmīgi neitralizējot un atbruņojot uz kuģa esošo trīs vīru apsardzi (divus vācu karavīrus piedzirdīja, bet vienu apakšvirsnieku nokausēja ar daiļu meiteņu palīdzību, tēlojot kuģa kapteiņa Arnolda Leiškalna (1906–1992) dzimšanas dienas svinības). “Dzintarkrasts” nepilnu mēnesi vēlāk atstāja Liepājas ostu, lai pārvestu kādu kravu uz Vāciju, bet ceļā “nejauši” atrāvās no pavadošām vācu laivām, atbruņoja sešu vīru apsardzi un, mainot kursu uz Zviedriju, trīs dienas vēlāk sasniedza ostu Gotlandē.¹⁰

Nākamais būtiskākais vaicājums, uz ko iespējams censties atbildēt jau tagad, ir par motīviem, kas jūrniekus pamudināja Latvijā neatgriezties. Kara priekšvakarā tie bija izņēmuma gadījumi, kad kāds latviešu jūrnieks pārtrauca dienestu uz Latvijas kuģa – parasti labākas dzīves meklējumos;¹¹ vēlāk – jau pēc Latvijas okupācijas – motīvi kļuva daudz nopietnāki.

Kara sākumā jūrnieku plūsmu iespaidoja kuģošanas bīstamība, un varam pieļaut, ka trimdā palika arī daļa to latviešu jūrnieku, kas kara laikā, kuģiem pietādot kādas valsts ostā, dezertēja no dienesta, atsakoties kuģot bīstamos karadarbības apstākļos. Šādās laikmeta sprukās iekrita, piemēram, divu Latvijas kuģu apkalpju locekļi 1940. gada sākumā Roterdamā.

“Pa lielākai daļai mūsu kuģu komandas, kuras tikko šķērsojušas Ziemeļjūru vai kurām jādodas uz turieni, atrodas smagā garīgā depresijā, un vairākkārt ļaudis nav bijuši pierunājami otrreiz doties līdzīgā braucienā, jo tie ceļā esot pārdzīvojuši tīri paniskas bailes. [...] Šis apstāklis rada lielas grūtības kuģu kapteiņiem un lieku darbu mūsu pārstāvniecībām, kurām jācinās ar ļaužu bēgšanu (gan oficiāli, nomunsturējoties,¹² gan vienkārši atstājot kuģi) no kuģiem un jāizlieto visi iespējamie līdzekļi komandas piesaistīšanai darbā,”

konfidencialā ziņojumā Latvijas Republikas Ārlietu ministrijai 1940. gada 24. janvārī žēlojās Latvijas ģenerālkonsuls Roterdamā Bruno Pavasars, piebilstot, ka nevajadzīgu satraukumu jūrniekos radījusi “diezgan pārspilēta informācija” presē par citu kuģu bojāejas gadījumiem, kurai žurnālisti tiecoties piešķirt “sensacionālu ietērpu”.¹³ Tomēr visas šīs bažas neizrādījās nemaz tik pārspilētas: jau nākamajā dienā, 25. janvārī, Ziemeļjūrā nacistiskās Vācijas karaspēks, kurš ar zemūdeņu un kara lidaparātu spēkiem uzbrukt neitrālo valstu kuģiem šajos

ūdeņos bija sācis jau pašā kara ieskaņā, torpedēja latviešu kuģi “Everene”, kas no Anglijas uz Latviju veda akmeņogļu un elektro vadu kravu, un lieki norādīt, ka šāds uzbrukums kādam kuģim Ziemeļjūrā – Latvijas un britu tirdzniecības saka-riem ļoti būtiskā apvidū – un ārpus tās ne tuvu nebija pēdējais...

Viens no visgrūtāk pārbaudāmajiem trimdā palikšanas dzinūļiem ir nacionālās pārliecības motīvs, kas, protams, vēlāk tika izcelts un pasvītrots trimdas sabiedriski idejiskajā telpā, līdzīgi tam, kā padomju varas mediji daudzinaja tos, kuri atgriezās Latvijā un pārgāja padomju dienestā. (Salīdzinoši mazāk publisko apsveikumu saņēma tādi jūrnieki kā kapteinis Mārtiņš Osis (1894–1965) un daži viņa domubiedri, kas gan vismaz uz kādu laiku palika Rietumos, bet pēc kara centīgi darbojās padomju varas dienestā.¹⁴) Latviešu jūrnieki vēstulēs Latvijas pārstāvjiem Rietumos atkal un atkal pauduši savu lojalitāti Latvijai, naidu gan pret padomju, gan nacistu varnešiem un kvēlu vēlmi pāriet sabiedroto pusē vācu okupācijas laikā. Latviešu jūrnieku vairākums, liekas, nemīlēja nevienu no Latvijas okupācijas režīmiem. Kapteinis Kārlis Vētra (1908–?), tikai “lai nebūtu jābrauc vācu dienestā”, pat centies savu kuģi – motor-kuģi Bru – pēc iespējas ilgāk noturēt remonta rūpnīcā Dānijā.¹⁵ Protams, ir grūti, pat neiespējami novērtēt to, cik lielā mērā šādas nacionālās stājas atblāzmas katrā individuālā gadījumā bija dziļas pārliecības izpausme, tomēr vēstures avoti piedāvā spilgtu daiļrunību.

“Ļoti vēlētos nokļūt Anglijā, lai varētu piedalīties Eiropas atbrīvošanā no vācu jūga. Esmu ar mieru ziedot visu savas dzimtenes brīvībai,”¹⁶

savu uzticību Latvijas Republikai un vēlmi sekmēt Rietumu sabiedroto uzvaru karā 1942. gada 16. decembra vēstulē Latvijas

sūtniecībai Londonā apliecināja kravas tvaikoņa "Gauja" (pārdēvēts par *Fridrich*) jūrnieks Artūrs Jansons, kurš pirms dažiem mēnešiem bija pametis savu kuģi Holmsundas ostā Zviedrijā. Tā kā Lielbritānijas flotei Otrā pasaules kara gados un arī pēc kara posmā trūka kuģotāju, tad latviešu jūrnieku centieni iekļūt britu kuģotāju rindās gan kara laikā, gan pēc tā parasti tika atbalstīti; arī amerikāņi latviešus šai laikā nodarbināja labprāt, iespējams gan, izrādot lielāku politisko piesardzību pret svešzemniekiem savā flotē. Rietumu lielvaru pilnvaras baudošie tautieši – Latvijas Republikas pārstāvji Rietumos – gandrīz ikvienam latviešu jūrniekam, kurš izšķīrās palikt vai izbēgt Rietumu zemēs, tur arī gribēdams palikt, piešķīra teju nācijās varoņa laurus. Patosu netaupīja arī Latvijas pilnvarotais Stokholmā Voldemārs Salnais (1886–1948), vēstulē tvaikoņa "Vizma" pirmajam stūrmanim Paulam Skultem (1898–1990) uzsverot cēlo brīvās Latvijas ideju:

*"Varu Jūs apsveikt ar palikšanu ārzemēs. No piedzīvojumiem zinu, ka emigranta dzīve nav salda, bet taču labāka nekā zem krievu sarkanā velna. Bez tam, ja kas nebūt vēl darāms mūsu nelaimīgās tautas un valsts labā, tad tas ir vismaz patlaban iespējams tikai ārzemēs, bet ne pašā Latvijā. [...] Patlaban vēl – diemžēl – ir katram, kas esam palikuši ārzemēs un atrodamies emigranta stāvoklī, atsevišķi jārūpējas, lai kaut kā sagādātu savu dienišķo maizīti. Bet pie visām šīm grūtībām, protams, nedrīkstam galvu nokārt un aizmirst, ka tagad mums visiem līdz ar visas mūsu tautas nospiedošo vairumu ir varbūt tikai viens dzīves mērķis, t. i. mūsu valsts un tautas atbrīvošana."*¹⁷

Šķiet, visbūtiskākais okupētās Latvijas atstāšanas vai "brīvās pasaules" neatstāšanas motīvs, ko atnesa karš un tābrīža starptautiskais stāvoklis, bija bailes no padomju varas politikas neparedzamības;

jau atmiņas par 1919. gadu un padomju impērijas slava vien diez vai sekmēja alkas nevilcinoties atgriezties – nebija jāpieredz pat "baigā gada" asiņainie "jaukumi". Tā Lielbritānijā nonākušā tvaikoņa "Miervaldis" kapteinis Fricis Freienbergs (1892–1941), uzzinājis par padomju varas ienākšanu Latvijā, 1940. gada 18. jūnija vēstulē Latvijas diplomātam Vilim Tomsonam, kurš tobrīd ilgstoši uzturējās Latvijas sūtniecībā Londonā, baiļojās: "*Vai Jūs zināt ko tuvāki par notikumiem mūsu zemē? Man bail, ka mūs nepievieno lielajai kaimiņu valstij.*"¹⁸ Īpašas bailes nonākt atpakaļ Latvijā vēl gadiem pavadīja latviešu jūrniekus, kuri vienā vai citā valstī – parasti ASV vai Kanādā – bija ieceļojuši nelegāli un kurus bija ieslodzījuši vietējie imigrācijas dienesti; proti, pastāvēja iespēja tikt deportētam uz izcelsmes valsti, kas, spītējot politiskajām pārmaiņām, latviešu jūrniekam joprojām bija Latvijas teritorija, no kurienes varētu sākties, piemēram, bezmaksas ceļojums uz kādu apvidu viņpus polārajam lokam.¹⁹ Iespējams, mazliet pārspilējot ar draudu piesaukšanu, izmisusi un noraizējusies, ka viņas dēlu varētu piemeklēt tieši šāds liktenis, bija ASV imigrācijas dienestu 1948. gadā apcietinātā latviešu jūrnieka Gvido Alkšņa māte Zviedrijā:

*"Neizprotu tikai īsti attiecībā uz deportēšanu, uz kurienu viņu grib sūtīt? Esmu arvienu briesmīgās bailēs, kad tikai viņu ar varu vai viltu nesūta uz Latviju! Ceru vismaz, ka tad viņam par to teiks? Normāli un loģiski spriežot, viņu tagadējos laikos nevarētu vienkārši ņemt un nosūtīt uz Latviju, kur arī paši amerikāņi tagad zin, ka tas nozīmētu nāves spriedumu."*²⁰

40. gadu otrajā pusē – 50. gados ar Latvijas pārstāvniecības palīdzību no šāda likteņa paglābās ne viens vien latviešu jūrnieks, kurš tā vietā, lai nonāktu "Dzimtenē", saņēma, teiksim, deportāciju uz

Argentīnu ar legālas iecelšanas un uzturēšanās dokumentiem²¹ vai pazudušos personas dokumentus un galvojumu par Latvijas pilsoņa statusu.²² Visbiežāk šīs lietas virzīja Latvijas sūtniecība Vašingtonā, bet daudz veikuši arī citi diplomātiskie, konsulārie un sabiedriskie darbinieki (arī pēc privātas ierosmes) “brīvajā pasaulē” – tādi kā, piemēram, starptautiskā bēgļu aprūpes dienesta *Church World Service* darbinieks Rūdolfs Libeks Ņujorkā.²³

Ar gadiem G. Alkšņa pieredzei līdzīgi draudi noplaka, tomēr vēl 70. gados – iespējams, arī vēlāk – latviešu jūrniekus, kas mītnes valstu kuģniecības firmu uzdevumā kuģoja gandrīz visas pasaules ūdeņos, vajāja pašu pieredzes un īgauņu jūrnieku bridinājumu²⁴ nokaitētās bailes izkāpt kādā padomju ostā, kurā varētu uzglūnēt čekas vērigā acs; un, jo garāks laiks aizvadīts trimdā, jo lielākas jūrnieka bažas par to, ka, nonākot čekistu nagos, varētu nākties atbildēt arī par ilgstošo prombūtni “pūstošajos Rietumos” (neraugoties uz visām padomju reemigrācijas kampaņām un trimdinieku rosināšanu atgriezties).²⁵ Šo problēmu sastopam pieminētu ne vienā vien vēstures avotā, no kuriem visspilgtākais varbūt ir izcilā tālējūras kapteiņa, bijušā leģionāra Imanta Baloža (1924–2001 Kanādā) atmiņas par izkāpšanu padomju ostā Tuapsē pie Melnās jūras 1974. gadā:

“Mums, protams, noteica, kur varam un kur nevaram iet un kad jābūt atpakaļ. Zaldāts ar plinti visu laiku pie gangway’a²⁶ un visas kontrolē. Neparasti! Drikstējām pavadīt laiku un arī iepirkties Internacionālajā Jūrnieku klubā. Vakaros skaistas meitenes tur nāca “mācīties angļu valodu”. Ilgi domāju, [...] iet malā vai nē, tomēr saņēmu dūšu un gāju pastaigāt. Tālu netiku, kad kāds pienāca klāt un teica, ka viņš esot jaunais aģents un viņam gadījies arī iet pa to pašu ceļu. Vai varot man piebiedroties? Teicās esam arī angļu valodas skolotājs

utt. Nodomāju pieņemt viņa pavadonību un padomu. Viņš bija tīri runīgs jauns vīrietis un daudz stāstīja par Tuapse un pilsētiņas vēsturi. Tā mēs paklejojām pāris dienas. Jūrnieku kluba vienā stūrī bija bildes no dažādiem USSR apgabaliem. Redzēju arī tipiskas latviešu stila mājas. Prasīju, kur tad tādas atrodas, viņš atbildēja, ka Baltijas apgabalā, un mani noskatījās. Citādi viņš par mani daudz neprasiya. Beigās, kad kārtojām dokumentus izbraukšanai, viena čekas dāma mani labi nopētīja, paskatījās manā Kanadas pasē un noteica: “Ak tad tas bijāt jūs, kas sūtīja vēstuli uz Rīgu?” [...] Kad tikām projām, atklātā jūrā, bija daudz ko pārdomāt. Pasē dzimšanas vieta ir uzrādīta, tāpat man bija arī “pareizie gadi”...”²⁷

Kas motivēja tos aktīvos jūrniekus, kam izdevās Latvijas, tobrīd jau padomju Latvijas, floti atstāt pēc kara – okupācijas un aukstā kara apstākļos? Jādomā, nekas jūrniekam unikāls. Viens – vispārējs nogurums no padomju ikdienas un nespēja īsti pieņemt šo stāvokli, tieksme pēc rietumnieciska dzīvesveida, kas, lieki teikt, vilināja vispirms jau jaunatni. Otrs – grūtības iekļauties padomju tautsaimniecībā, proti, strādāt apmierinošu darbu, kādu, pēc bēdzēja domām, varētu atrast saules pilnajos Rietumos tur – viņpus žogam. Pirmajās pēckara desmitgadēs latvieši kā etniski politiska grupa tika daļēji atstumti no jūrlietu nozares – viņu vietā stājās iebrāucēji no “brālīgajām republikām” –, un daudziem latviešu jauniešiem vienīgais veids, kā atsaukties jūras vilinājumam, tolaik rādījās zvejnieka gaitas tuvējos ūdeņos, jo tālējūras zvejai atļāva pievērsties retajam (vēlāk situācija uzlabojās, jo viena pēc otras darba tirgū ieplūda paaudzes, kuru pārstāvji bija par jaunu, lai būtu “sasmērējuši” biogrāfiju ar darbu vai sabiedrisko rosni starpkaru vai vācu okupācijas laika Latvijā); bet, lieki piebilst, zvejnieka vieta tomēr nebija gluži tas pats, kas ienesīgais

un dēkaiņus vilinošais tāljūras jūrnierka amats, tālab izbēgšana jūrā varēja likties kārdinošs glābiņš. Šādi izbēgšanas gadījumi bija pavisam reti, un nokļūšana uz palikšanu otrpus dzelzs priekškaram jau pēckara gados jūrnierka gadījumā parasti, protams, notika, dezertējot no kuģa apkalpes. Samērā vienkārši izbēgt izdevās, piemēram, slavenā “Hercoga Jēkaba” kapteinim Hugo Mihelsonam (1890–1975), kurš, veikli izmantojot karalaika jucekli-gos apstākļus un to, ka Latvijā vēl nebija nostiprinājušās padomju varas struktūras, ar velkoni “Una” 1945. gada pavasarī pārcēlās uz Zviedriju;²⁸ 1945. gada 15. oktobrī, jau vairākus mēnešus pēc kara beigām, mazā bēgļu laiviņā²⁹ Gotlandi sasniedza tāljūras kapteinis Edgars Blaus (1910–1989),³⁰ un, jādōmā, nosauktie kapteini nebūt nebija vienīgie šādi aizbēdzēji.

Izbēgt no kāda padomju kuģa apkalpes vēl vēlākā laikā – jau aukstā kara gados (tātad sākot ar 1946. gadu) – katram atsevišķam jūrnierkam bija sevišķi riskants lēmums; kā liecinājuši paši izbēgušie, tad izbēgšana no padomju kuģiem, laikam ritot, kļuvusi aizvien grūtāka: ja krievu jūrnierku īpatsvars tāljūras kuģu apkalpēs vēl turējās saprāta robežās, tad grožus pievilka padomju varas jūrlietu struktūras un, protams, Valsts drošības komiteja (VDK), rūpīgi uzraugot un pārmeklējot padomju kuģus, tiem tiklab atstājot padomju ostas, kā atgriežoties mājup.³¹ Latviešu jūrnierkus Ādolfu Ploni un Vilni Bertholdu pēc viņu nobēgšanas no padomju kuģa 1959. gadā Ņūfaundlendā provinces galvaspilsētā Sentdžonsā, Kanādā, vajājuši gan apzinīgākie kuģa ļaudis, gan, iespējams, Rietumos esošo VDK draudzīgo struktūru darboņi, bet ar vietējās “Daugavas Vanagu” nodaļas palīdzību abiem jūrnierkiem izdevies “*izbēgt no krievu vajāšanas*”, lai pēcāk varētu uz visiem laikiem “*baudīt brīvību Kanādā*”,³² iespējams, tomēr paliekot VDK redzeslokā pat vairākus desmitus gadu pēc dzīves

sākuma Rietumos, tāpat kā ne vienam vien līdzīgam “Dzimtenes” atstājējam...³³ 1962. gadā³⁴ riskanto lēmumu bēgt no padomju kuģa pieņēma arī 22 gadus vecais latviešu jūrnierks Māris Krusts, kas dezertēja no padomju tankkuģa “Ogre”, kad tas bija piestājis Zviedrijas krastos. Baidīdamies no vajāšanas, M. Krusts uzreiz pēc kuģa atstāšanas lūdzis patvēruma tiesības zviedru policijai Gēteborgā, un viņa lieta atstāta Zviedrijas valdības ārzemnieku komisijas izlemšanā. Lietas iznākums izrādījās labvēlīgs, un M. Krustam pavērās visas iespējas Rietumos³⁵ uzsākt iecerēto inženiera ceļu,³⁶ taču visai īpatnēja un politiski aizdomīga gan M. Krustam, gan pēcāk arī citiem latviešiem šķitusi šīs pilsētas vietējo iestāžu rīcība, saziņai pieaicinot nevis kādu no daudzajiem Gēteborgā dzīvojošajiem latviešu valodas pratējiem, bet sameklējot krievu valodas zinātāju.³⁷ Daļu no tiem latviešu (baltiešu) jūrnierkiem, kas Latviju un Padomju Savienību būtu vēlējušies atstāt aukstā kara laikā, iespējams, atturējuši pavisam konkrēti vēsturiskie notikumi – piemēram, plaši zināmais latviešu leģionāru izdošanas gadījums Zviedrijā 1946. gadā, kas, pēc laikabiedru atmiņām, radījis bažas par līdzīgu scenāriju ar “padomju” jūrnierkiem, ja tie nolemtu izbēgt.³⁸ Un tomēr, par spīti tam, minētie jūrnierki, kā jau noprotams, nebūt nebija vienīgie šādi izbēdzēji – tādu visdrīzāk bija pat vairāki desmiti.³⁹

Reizēm – arī uz atgriešanos

Izceļojušo jūrnierku vidū, protams, bija arī tādi, kas izvēlējās atgriezties okupētajā Latvijā, tomēr viņu, šķiet, bija krietns mazākums. To apgalvot pilnīgi droši liedz statistikas trūkums par jūrnierkiem, kuri atgriezās individuāli, proti, “uz savu galvu”, spītējot kuģa vadības un pārējās komandas kopējai nostājai un no dienesta dezertējot,

tādēļ vēl pētāms un nākotnē precizējams ir jautājums par daudz maz precīzu atgriezušos jūrnieku skaitu. Toties ir apzināti atsevišķi gadījumi, kad, dažādu motīvu vadīti, okupētajā tēvzemē atgriezās kuģu kapteiņi un, paklausot viņu nostājai, – arī pārējā kuģa komanda kā jūrasbraucēju kopums.

Pirmie Latvijā atgriezās jau tūlīt pēc Latvijas atstāšanas – 1940.–1941. gadā, reaģējot uz Augusta Kirhenšteina Latvijas padomju marionešu valdības rīkojumiem, kurus papildināja draudi nepakļaušanās gadījumā izrēķināties ar Latvijā palikušajiem jūrnieku piederīgajiem un pašus jūrniekus pasludināt “ārpus likuma”.⁴⁰ Un tas viss, saprotams, iesēja jūrniekos reizēm pat paniskas bailes par mājās palikušo tuvinieku likteni un jaunās varas represijām. Šo spriedzi un jucekli savās 1978. gadā tapušajās atmiņās⁴¹ atsedz arī tvaikoņa “Everasma” pirmais stūrmanis Sergejs Bols (1908–1983):

“Šeit [Buenosairesā] stāvam diezgan ilgi. Mums ir dažādas saraustītas un neskaidras ziņas. Arī kuģa telegrāfists ir uzķēris ziņas, pārraidītas no Maskavas, dažas pat latviešu valodā. Esam visi neziņā. Lasām avīzes, nekādas skaidrības – kas argentīniešiem par daļu, kas notiek Latvijā. [...] dodamies uz Callao, Peru. Pa ceļam uzķeram rīkojumus no krieviem, lai atgriežas uz Latviju, kas, protams, kuģa ļaudis uztrauca. [...] kuram gan bija patikami, kad draud izrēķināties ar ģimenes locekļiem mājās?”

Nav nekāds brīnums, ka tieši šim cēlonim bija izšķirošā loma tvaikoņa “Krīvs” liktenī⁴² un bēdīgi slavenajā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” atgriešanās gadījumā,⁴³ un draudi izrēķināties ar kapteiņa Nikolaja Grīniņa (1889–1981) Latvijā palikušo dēlu teju, teju izmainīja arī tvaikoņa “Abgara” tālākās gaitas.⁴⁴ Šī faktora dēļ nesekmīgas izrādījās citkārt sekmīgās Latvijas Republikas diplomātisko un konsulāro

pārstāvniecību pūles nepieļaut kuģu nodošanu padomju varas rokās, sūtņa Vašingtonā Alfrēda Bilmaņa cēlie mēģinājumi aizvien gādāt par Latvijas valsts interesēm (proti, lai neviens Latvijas kuģis nenonāktu Latvijas okupētāju rokās) un panākt, ka tās stādāmas augstāk par tuvinieku drošību.⁴⁵ Tiesa, paši “Hercoga Jēkaba” komandas locekļi – līdzīgi, piemēram, tvaikoņu “Everasma” un “Ciltvaira” jūrniekiem⁴⁶ – par atsaukšanos padomju varas “laipnajam” aicinājumam nav bijuši vienisprātis, un, spītējot nedrošībai un bailēm, sākotnēji to vēlējies ignorēt arī pats kapteinis H. Mihelsons.⁴⁷

Varam pieļaut, ka “Hercoga Jēkaba”, “Everasma” un “Ciltvairas” jūrniekiem, kā arī daļā citu atgriešanās gadījumu spēcīgākas par lojalitāti Latvijas Republikai kā valstiski politiskam veidojumam, bailēm no represijām vai “brīvās pasaules” kārdinājumiem varēja izrādīties ne tikai galēji dramatiskas cilvēciskās izjūtas, šai gadījumā – bailes par tuviniekiem, bet arī, iespējams, ne mazāk cilvēciskā emocionālā vēlme vienkārši atgriezties savās mājās un savā zemē. Šādu domu tēlaini un patētiski, bet, iespējams, ne absolūti maldinoši atklāj kādreizējā motorkuģa “Hercogs Jēkabs” apkalpes matroža Rikardo Kadiķa atmiņas, kas publicētas Trešās atmodas laika presē ne bez noteikta ideoloģiskā nolūka un nokrāsas:

“[Paša] drošība, komforts un situētība svešatnē iekārdināja tikai dažus. Jūrnieku vairākums izvēlējās dzimteni, kaut gan saprata, ka dodas preti nezināmiem un, iespējams, arī smagiem pārbaudījumiem.”⁴⁸

Šo vēlmi atgriezties vismaz bēdīgi slavenajā “Hercoga Jēkaba” gadījumā, iespējams, stimulēja arī kāds cits padomju varas struktūru paņēmiens jūrnieku pārvilināšanai savā pusē. Izšķirīgā brīdī, kad vēl nebija pilnīgas skaidrības, kādu kursu kuģa

vadība būs spiesta vai vilināta ieņemt, padzirdējuši par jūrnieku neapmierinātību ar zemo atalgojumu uz amerikāņu jūrnieku algu fona, Ņujorkā bāzētās padomju varas struktūras Amtorg⁴⁹ darboņi, kas jau tobrīd bija ieguvuši ietekmi kuģa vadībā, nekavējoties pārrēķināja latviešu jūrnieku algas, vienu dolāru pielīdzinot 5,3 rubļiem un piešķirot prāvas piemaksas, kā rezultātā atalgojums teju pieckāršojās.⁵⁰ (Lieki piebilst, ka padomju puse “Hercoga Jēkaba” atgriešanos un kapteiņa H. Mihelzona “pareizo” izšķiršanos apdziedāja slavas odās,⁵¹ kamēr trimdas aprindās tas bieži vien netika piedots, pat zinot par padomju iestāžu veikto šantāžu.⁵²)

Nākamais faktors, par kuru kā reālu atgriešanās motīvu arī jārūnā pielāvuma formā, tiešā veidā izrietēja no atsevišķu “brīvās pasaules” valstu politiskajām simpātijām pret Padomju Savienību. Lai arī Rietumvalstu varas iestādes latviešu jūrniekiem, kas tur nonākuši uz kuģa un tālab vairāk vai mazāk legāli (vismaz atbilstoši karalaika apstākļiem), cik zināms, nepiemēroja piespiedu atgriešanos Padomju Savienības okupētajā Latvijā,⁵³ tomēr vismaz Skandināvijā, kā jau pieminēts, jūrnieku atgriešanās Latvijā tika veicināta ar smalkākām metodēm nekā rīkojuma spēks. Skandināvijas valstu vēsturē iztarpīgā tiekšanās pēc Padomju Savienības labvēlības, izdodot tai gan latviešu leģionārus, gan visu veidu Latvijas peldlīdzekļus, ir pat izteikti zīmīga. Skaudra ir jau minētā Dānijā nonākušā motorkuģa *Bru* kapteiņa K. Vētras liecība par to, kāds liktenis pēc kara piemeklēja tos latviešu jūrniekus, kas atteikušies no “krievu uzaicinājuma atgriezties līdz ar kuģi atpakaļ dzimtenē” un kas tālab kā bēgļi 1947. gada septembra sākumā internēti un novietoti bēgļu nometnē Kopenhāgenā:

“Visi ir spiesti dzīvot nometnēs, un no dāņu valdības puses tiek darīts viss kā morāli, tā materiāli, lai padarītu viņu dzīvi iespējami

neciešamu, tādā kārtā spiežot atgriezties “dzimtenē”. Par kaut kādu tiesisku stāvokli nevar būt ne runa. Dānija ir atzinusi Latvijas iekļaušanu Padomju republiku saimē, to man personīgi pateica dāņu ārlietu ministrijā, tā kā uz mūsu eventuālu palikšanu Dānijā nav ko cerēt.”⁵⁴

Laimīgā kārtā izrādījās, ka situācija nav tik bezcerīga, un arī pašam kapteinim K. Vētram beigu beigās tomēr izdevās atrast vismaz pagaidu darbu uz dāņu kuģiem. Zem līdzīga dāņu spiediena nesalūza arī 1940. gadā dāņu pārņemtā tvaikoņa “Vizma” pirmais stūrmanis P. Skulte. Kuģi pārņemot, visus latviešu tautības kuģa ļaudis atbrīvoja no kuģa dienesta, ievietoja viesnīcā un pēc tam pārsūtīja uz Padomju Savienību, izņemot kuģa kapteini Džemu (Džeimsu?) Milleru, kuram dāņi piedāvāja palikt Rietumos un turpināt kuģot zem Dānijas karoga ar dāņu komandu, un P. Skulti, kurš, paša vārdiem runājot, atteicies atgriezties Latvijā. Divus mēnešus viņš pavadījis vietējās policijas uzraudzībā Gēteborgā, līdz sākotnējās iekšzemes pases vietā saņēmis Zviedrijas ārzemnieka pasi un darba atļauju uz jūras. Tā paša gada 14. oktobrī P. Skulte vērsās pie Latvijas konsula Zviedrijā V. Salnā, vēlēdamies uzņemt sakarus ar Zviedrijas tautiešiem un lūgdams atbalstu darba meklējumos Zviedrijā, aizliekot par viņu kādu labu vārdu Zviedrijas valsts iestādēm.⁵⁵

Ar zināmiem mudinājumiem atgriezties Padomju Savienībā, pēc pašu jūrnieku liecībām, jau 1940. gada vasarā saskārušies ne tikai skandināvu, bet arī britu ūdeņos nonākušo un Lielbritānijas valdības pārņemto kuģu komandu locekļi. Kā diplomātam V. Tomsonam 1940. gada 15. augustā rakstīja kāda cita Lielbritānijā nonākušā Latvijas kuģa – “Miervalža” – kapteinis F. Freienbergs, kāds britu valdības vai/un jūrniecības nozares pārstāvis sarunā ar latviešu jūrniekiem izrādījis neviltotu

gandarījumu, ka Latvija tomēr reiz esot atgriezusies savā “mātes zemē”,⁵⁶ kur tai esot īstā vieta, un skubinājis latviešu jūrniekus nevilcinoties doties uz Murmansku,⁵⁷ piesolīdams latviešu kuģu kapteiņus iepazīstināt ar, viņaprāt, likumīgajiem un korektajiem dokumentiem, kas apliecinot Latvijas un Igaunijas iekļaušanu Padomju Savienībā. F. Freienbergs vēstulē pauž bažas par to, ka britu varas iestādes kuģi varētu pat izraidīt uz Padomju Savienību, lai gan par jūrnieku izceļošanas brīvprātību esot bijusi lielāka drošība.

“Tad uzdeva noprošīt cilvēkiem, vai un kas grib braukt līdzī un kuri palikt še, un lai piesūta sarakstu. Vakar savējiem paskaidroju lietas apstākļus un devu tiem pāris dienas laika apdomāties. Apdomāšanās gan neskān ar jaunās [respektīvi, padomju – D. B.] iekārtas principiem, bet es to citādi nevaru iedomāties, jo cilvēkam jāizšķiras uz visu dzīvi,”

morālo dilemmu atklāja kapteinis F. Freienbergs, gan nenorādot, cik tad garš bija šis izceļotāju saraksts.⁵⁸ Un, jādomā, britu attieksmē nav nekā neparasta, jo, vismaz pēc prominentā latviešu vēsturnieka Edgara Andersona domām,⁵⁹ briti, līdzīgi skandināviem, tolaik centušies politiski laipot attiecībās ar Staļina impēriju.

Iespējams, ka ne vienu vien latviešu kuģinieku karalaika un pēckara Rietumiem atņēma arī zemāka ranga jūrnieku ticība un atsaucība padomju varas solījumiem par šķirisko un sociālo taisnīgumu, un nav nekāds brīnums, ka labklājības un taisnīguma alkas varēja būt spēcīgākas par nacionālo un pilsonisko stāju, lojalitāti Latvijas Republikai un nereti arī saviem darba devējiem – starpkaru Latvijas kuģipaiņniekiem un viņu mantiniekiem trimdā. Kā savulaik atcerējās tāljūras kapteiņa Jāņa Berga tuvinieki, šādi noskaņota bijusi ievērojama daļa tvaikoņa “Krivs” apkalpes, kas

klaji atbalstījusi varu maiņu un okupācijas varu, turklāt ne gluži tādēļ, ka jūrnieki būtu baidījušies par piederīgajiem Latvijā vai izcēlušies ar mēreni nacionālu un ļenganu pilsonisko stāju, bet tieši pateicoties izdevīgām nostādņēm padomju ideoloģijā. 1940. gada jūnijā, kad Latvijā mainījušās varas, uz kuģa jūrā sācies streiks un komanda sacēlusies pret kapteini, pārmetot viņam piederību “buržuijiem” un šķiriski pretnostatot viņu pārējai komandai, kas vairāku komandas jūrnieku ieskatā piederējusi pie strādniecības.⁶⁰ Gluži līdzīgs nemiera gars apsēda arī daļu “Ciltvairas” un “Everasmas” apkalpes,⁶¹ un, šos gadījumus uzlūkojot, līdzīgi Latvijas diplomātiem Vašingtonā varam pieļaut, ka to izceļšanos izraisīja vai sekmēja ne vien pragmatiskas problēmas (piemēram, ar algas izmaksu), bet arī kāda vara “no ārpusē”, kas centās nodrošināt kuģu atgriešanos “plašajā Dzimentē”. Latvijas sūtnis Vašingtonā A. Bilmanis tai visā saskatīja pat veselu iespējamo shēmu, kā to praktiski tika mēģināts īstenot: padomju aģenti nokaitina jeb padara neiecietīgu Latvijai lojālo kuģa kapteini, tad panāk, ka “kaitīgo” kuģa vadības elementu apcietina, lai kuģa kursu veikli nomainītu uz Austrumu pusi.⁶² Par laimi, Latvijas diplomātu rokas bija pietiekami garas, lai sadarbībā ar Dienvidamerikas un Ziemeļamerikas varas iestādēm un ostu dienestiem aizdomīgos kuģiniekus – kā dumpīgos zemākā ranga jūrniekus, tā ideoloģiski šaubīgos vai iebaidītos virsniekus – nevilcinoties apcietinātu un aizstātu ar citiem – Latvijai, pēc A. Bilmaņa domām, lojālākiem.⁶³ Līdz ar atlaistajiem virsniekiem kuģi, tam paliekot Rietumos, reizēm atstāja atsevišķi jūrnieki, kas vēlāk atgriezās Latvijā, tomēr tādu skaits bija gaužām neliels (“Ciltvairu”, piemēram, atstāja astoņi, neskaitot patriekto kapteini).⁶⁴

Protams, dzīve svešumā salīdzinājumā ar daudz maz normālu dzīvi dzimtajā zemē vairumam nemēdz šķist līdzīga svētlaiemei

Ēdenes dārzā, vismaz svešuma pirmajos gados, ko parasti raksturoja gan smags karjeras ceļš no pašas apakšas (trimdā, tāpat kā normālos apstākļos, šai ziņā bija veiksmīgākie un mazāk veiksmīgie, bet, iespējams, trimdā svešo apstākļu dēļ nokļūt mazāk veiksmīgo kategorijā varētu būt vieglāk nekā dzimtajā zemē), gan jūrasbraucēju lokā – nereta dikstāve laikā, kamēr tiek kārtotas atļaujas darbam uz kuģiem, kas jūrniekiem – ārvalstniekiem Rietumos lielākoties bija smags un ērkšķains process. Svešvalodu zināšanu trūkums, vietējo jūrnieku arodbiedrību pretestība, grūtības iegūt pilsonību mītnes zemē, kas bieži vien traucēja gan iegūt darbu uz kuģiem, gan izkāpt krastā valstīs, kuru ostās kuģis pietāja, – tās bija vien dažas no problēmām,⁶⁵ kuras nomāca latviešu jūrniekus pēckara gados “brīvajā pasaulē” un kuras, protams, rosināja atgriezties Latvijā, lai arī okupētā un anektētā.

“Mūsu [proti, trimdas – D. B.] laikrakstos kritizē personas, kas brauc atpakaļ uz Latviju, un, pēc manām domām, pilnīgi pareizi. Ja ir kāda kategorija bēgļu, kam var tiešām iet grūti un kuru atpakaļbraukšana, no mana viedokļa, zināmos apstākļos varētu būt kaut cik motivēta, tie ir tieši [...] jūrnieki,”⁶⁶

60. gadu sākumā akmeni Rietumos esošo Latvijas diplomātisko pārstāvniecību dārzā ziņā meta latviešu jūrnieks Raimonds Mūrnieks;⁶⁷ pasvītrodams jūrnieka neapskaužamo likteni citu trimdinieku vidū – sarežģītos, nepastāvīgos un neparedzamos darba apstākļus (“mētāšanās” pa pasauli, proti, valstīm ar atšķirīgām politiskajām iekārtām, kuģa un tā apkalpes juridiskās pierības maiņas⁶⁸ neparedzamība u. tml.).⁶⁹ Iespējams, pats R. Mūrnieks, kuram nekādi neizdevās izveidot latviešu jūrnieku arodbiedrību,⁷⁰ savām jūrnieka problēmām izraudzījās risinājumu, kas skaudrāks gan

par sūrā klaida jūrnieka likteņa turpinājumu, gan atgriešanos okupētajā tēvzemē, – pašnāvību.⁷¹

Latviešu trimdas jūrnieku skatus Latvijas virzienā vērsa arī, poētiski formulējot, tīra trimdinieka traģēdija, kas izpaudās divējādi. Pirmkārt, tā bija pastāvīgā prombūtne no sava tautiešu loka, kas jūrnieku gadījumā nenoliedzami bija izteiktāka nekā citu nozaru darbinieku vidū: uz sauszemes strādājošs latvietis principā varēja daudz maz regulāri iesaistīties tautiešu sabiedriskajā dzīvē, taču jūrniekam, kas bieži kuģoja tālās jūrās kopā ar sveštautiešiem apkalpē un kuģa pieturvietās, reizumis mēnešiem ilgi nebija iespējams uzturēt tiešus kontaktus nedz ar savu, iespējams, latvisko ģimeni, nedz kaut kādu latviešu kopienu.

“Es personīgi esmu bijis tikai jūrnieks, un, ja tiešām mani nevienā zemē neņemtu pretim, bet būtu jāiet cietumā uz nenoteiktu laiku tikai tādēļ, ka man nekur nav uzturēšanās atļauja un neviens par mani neinteresējas, nenovēršami es domātu par braukšanu uz Latviju, jo tur vismaz ir latvieši un arī latvietes,”⁷²

trimdas jūrnieka traģēdijas kvintesenci šai aspektā atklāj R. Mūrnieks. Otra, prozaiskāka, trimdinieka problēma, kas reizēm varēja būt izšķiroša (vismaz pirmajos trimdas gados pēc DP nometņu likvidācijas), bija pastāvīgas dzīvesvietas trūkums. Ja sauszemes saimniecības nozarēs strādājošs latvietis, rēķinoties ar vairāk vai mazāk ilgstošu trimdas stāvokli, jau pašā sākumā bija spiests meklēt pastāvīgu vai vismaz drošu pagaidu dzīvesvietu, tad jūrnieks, gadiem atrodoties jūrā un tikai neilgi izkāpjot krastā, varēja arī nebūt pastāvīgi “noenkurojies” (arī ne, teiksim, iekopis mājvietu, nodibinājis ģimeni). To nereti kavēja vai nepieļāva problēmas ar uzturēšanās atļauju un pilsonības iegūšanu, jo ne katrā zemē bija iespējams “noenkuroties” bez šiem dokumentiem, kā

to bija paveicis kāds latvietis Zviedrijā, mītot tur 15 gadus; sākotnējo – divgadu – uzturēšanās atļauju viņš bija ieguvis, iegādājoties un iekopjot nekustamo īpašumu, kas jūrniekam nebija tik vienkārši izdarāms.⁷³ Pastāvīgas dzīvesvietas trūkuma dēļ darba attiecību izbeigšana ar kāda ārzemju kuģa saimnieku jeb atbrīvošana no darba kaut uz nenoteiktu laiku (ja ne pavisam) un piespiedu reemigrācija bija ļoti bīstams un satraucošs scenārijs, un daudziem latviešu jūrniekiem pastāvīgas dzīvesvietas uz sauszemes nebija vēl 50. gadu pirmajā pusē – vidū⁷⁴ un, jādomā, arī vēlāk. Lieki piebilst, ka šāda stāvokļa iespējamība, ko latviešu jūrnieki lieliski apzinājās,⁷⁵ palikšanu trimdā nekādi neveicināja.

Pat tikai virspusēji izgaismojot Latvijas jūrnieku izceļošanu un palikšanu svešumā Otrā pasaules kara un pēckara gados, Latvijas trimdas vēstures apzināšanas un pētniecības ainā iegaismojas jauns elements – īpatns piemērs latviešu diasporas veidošanās norisēm; un tā latviešu trimdas jūrlietu vēstures izpēte atkal izraujas ārpus šaurās un specifiskās tautsaimniecības vēstures ietvariem. Latviešu jūrnieku izceļošanā, sastatot to ar 1944.–1945. gadā dzimušās latviešu trimdas veidošanās

kopainu, redzam gan saskares punktus ar pārējo trimdas sabiedrību, gan pārējiem izceļotājiem neraksturīgas iezīmes, kuras, protams, diktējusi jūrnieka aroda specifika (ilgstošā atrašanās uz kuģiem, gan Latviju atstājot, gan turpinot kuģot Rietumvalstu kuģniecības struktūrās, un nepieciešamība pēc reizēm visai pagrūti iegūstamiem tāl-jūras dienestam vajadzīgajiem dokumentiem). Šo neraksturīgo iezīmju vidū bija gan Latvijas atstāšanas veids – ar kuģiem, esot to komandas sastāvā –, gan piespiedu reemigrācijas – deportācijas – riski un brīvprātīgās reemigrācijas cēloņi. Saiknē ar klaidā nonākušajiem jūrniekiem – pretstatā absolūtajam vairākumam trimdā nonākušo latviešu – tikai daļēji un nosacīti varam lietot jēdzienu “emigrācija”, jo daudzu latviešu jūrnieku izceļošana, kas norisa darba gaitās, nav uzskatāma par apzinātu, mērķtiecīgu savas valsts atstāšanu, lai tajā kādu laiku (vai nekad) neatgrieztos; tiesa, šīs izceļošanas turpinājumam – palikšanai svešumā – vārds “emigrācija”, ja to skaidrojam kā dzīvi, uzturēšanos ārzemēs ekonomisku, politisku, reliģisku vai sadzīves iemeslu dēļ, ir gana atbilstošs. Arī nodarbinātības un darba meklējumu ziņā, kas bija svarīgs faktors jūrnieka labprātīgai palikšanai trimdā, jūrnieki allaž veidojuši visai savrupu trimdinieku grupu,⁷⁶ tomēr latviešu jūrnieku iekļaušanās Rietumu tautsaimniecībā pēc Otrā pasaules kara jau ir cita raksta temats.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- ¹ Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas Konsulārās nodaļas apkārtraksts jūrniecības lietās, 22.01.1940. Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs, Rīga (turpmāk – LNA LVVA), 2570-9-6, 21. l.p.
- ² Vairākums ilggadējo, bet vēl aktīvo jūrnieku tobrīd brauca uz vācu okupācijas varas nodarbinātajiem Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem.
- ³ Trimdā Otrā pasaules kara izskaņā nonāca ne viens vien Rīgas jūrskolas – Krišjāņa Valdemāra Kuģu vadītāju un mehāniķu skolas – audzēknis, kas vēl nebija paguvusi iegūt diplomu un turpināja mācības trimdinieku noorganizētajā Baltiešu jūrskolā Flensburgā vai mītnes valstu jūrskolās.

- ⁴ Plašāk par trimdas jūrnieku skaita noteikšanas problemātiku sk.: DĀVIS BEITLERS. Latvijas kuģi un jūrnieki Rietumvalstīs varu krustpunktos: latviešu jūrniecība trimdā 1940.–1948. gadā. In: Vēstures lūzumpunkti un robežšķirtnes arhīvu dokumentos. Latvijas Valsts vēstures arhīva zinātniskie lasījumi: IV. [Rīga]: Latvijas Nacionālais arhīvs, 2018, 187.–188. lpp.
- ⁵ Domātas galvenokārt ASV un Dienvidamerika.
- ⁶ Sk. Latvijas tirdzniecības flotes kuģu komandu dienesta līgumu reģistrācijas žurnālus un personāla uzskaites grāmatas (1939–1940). LNA LVVA, 187-1-77, 84., 89., 114., 119., 143., 171.–180. lp.; 187-3-1, 11. lp.
- ⁷ Piemēram, ASV kara apgādes dienestu nodarbinātā Graudu ģimenes tvaikoņa “Everasma” komandā (viens no t. s. “latviskajām komandām”) 1942. gada 28. februārī bija vien 13% latviešu (tiesa, viņu vidū – teju visi kuģa virsnieki), Graudu ģimenes tvaikoņa komandā 1946. gada 27. novembrī – 31% (arī iekļaujot virsniekus). Sk.: Kapteiņa Miķeļa Pērkona ziņojums Latvijas sūtniecībai Vašingtonā par tvaikoņa “Everasma” nogrimšanu, 28.02.1942. Ibidem, 293-1-1923, 16. lp.; Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomnieka Anatola Dinberga apstiprināts kuģa “Ķegums” darbinieku saraksts, 27.11.1946. Ibidem, 293-1-1927, 12. lp.
- ⁸ Piem.: Kapteiņa Kārļa Vētras vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā Alfrēdam Bilmanim. Ņūkāsļa, 12.09.1947. Ibidem, 293-1-1943, 21. lp.
- ⁹ Manfrēda Brauna vēstule Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļai (turpmāk – RVKM LKVN) ar ziņām par A. Ozolu. RVKM LKVN personas kartīte “Arturs Ozols”.
- ¹⁰ ULDIS NEIBURGS. Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs. In: Mājas Viesis 2016, Nr. 8, 35. lpp.
- ¹¹ Sk., piem., dažādu institūciju un jūrnieku ziņojumus par jūrniekiem (parasti zemāka ranga), kuri aizbēguši no kuģa 1938. gadā – 1940. gada sākumā (LNA LVVA, 2575-7-2647).
- ¹² Proti, izrakstoties no kuģa komandas locekļu saraksta (piezīme mana – D. B.).
- ¹³ Latvijas ģenerālkonsula Roterdamā B. Pavasara ziņojums Latvijas Republikas Ārlietu ministrijai, 04.01.1940. LNA LVVA, 2370-13-1818, 24. lp.
- ¹⁴ Pats M. Osis, tobrīd Brazīlijā nonākušā tvaikoņa “Ciltvaira” kapteinis, 1940. gada augustā bija nolēmis pakļauties padomju Latvijas valdības rīkojumam kuģi nodot Padomju Savienībai, tad ar Latvijas sūtniecības Vašingtonā pūlēm atcelts no kapteiņa amata un līdz 1945. gadam, kad atgriezies Latvijā, strādājis Padomju Savienības tirdzniecības pārstāvniecībā *Amtorg* ASV.
- ¹⁵ K. Vētras vēstule A. Bilmanim, 12.09.1947. LNA LVVA, 293-1-1943, 21. lp.
- ¹⁶ A. Jansona vēstule Latvijas sūtniecībai Londonā. Lenhovda (Zviedrija), 16.12.1942. Citēts pēc: NEIBURGS, Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 35. lpp.
- ¹⁷ Latvijas pilnvarotā Stokholmā V. Salnā vēstule P. Skultem, 22.10.1940. LNA LVVA, 293-1-135, 2.–3. lp.
- ¹⁸ F. Freienberga vēstule [kserokopija] V. Tomsonam. Svonzi (*Swansea*), 18.06.1940. RVKM LKVN zinātniskais arhīvs (turpmāk – ZA), Ja 11, 116. lp.
- ¹⁹ Sk., piem., apcietinājumā Kanādā nokļuvušā latviešu jūrnieka Alberta Eina vēstuli A. Bilmanim, ko viņš rakstījis 1945. gada 28. februārī (LNA LVVA, 293-1-1943, 5. lp.).
- ²⁰ Paulīnes Alksnes vēstule Latvijas sūtniecības Vašingtonā padomniekam A. Dinbergam. Vintertora, 03.01.1949. Ibidem, 41. lp.
- ²¹ Jūrniecības darbinieka Rūdolfa Liberta vēstule A. Bilmanim. Ņujorka, 15.02.1947. Ibidem, 15. lp.
- ²² Sk. jūrnieka G. Alkšņa materiālus (ibidem, 35.–100. lp.).
- ²³ R. Liberta vēstule A. Bilmanim, 15.02.1947. Ibidem, 15. lp.
- ²⁴ 1962. gadā Igauniju jūrnieku arodbiedrības darbinieki baltiešu jūrniekus “brīvajā pasaulē” brīdinoši aicināja “*nebraukt uz kuģiem, kas apmeklē padomju ostas*”, norādot, ka “*Padomju Savienība uzskata katru aizbēgušo par savu pilsoni, kaut arī tas būtu pieņēmis citas valsts pavalstniecību. Padomju vara*”

- var apcietināt jūrnieku arī tad, ja tas neatstāj ostā savu kuģi”. Sk.: Igaņu jūrnieku brīdinājums. In: Latvija Amerikā, 24.01.1962., 8. lpp.
- ²⁵ Tiesa, jāpatur prātā, ka trimdnieku uzburtajās pagātnes ainās, tāpat kā trimdas presē, “visvarenās čekas” ietekme un informētība nereti, iespējams, tika vairāk vai mazāk pārspīlēta.
- ²⁶ Kuģa celiņš jeb izkāpšanas laipa (angļu val.).
- ²⁷ IMANTS BALODIS. Dažādās vietās un laikos. [Manuskripts datorrakstā.] 20. gs. 90. gadi. 18. lp.
- ²⁸ ARVIS POPE. [Šķirkļis par kapteini H. Mihelsonu]. In: ILZE BERNSONE (galv. red.). Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950. Rīga 1998, 99. lpp.
- ²⁹ Tā bija viena no pavisam nedaudzajām laiviņām, kas atstāja Latviju jau pēc kapitulācijas. Tuvāk sk.: R[OBERTS] LĒGZDIŅŠ. Kā mēs pārbraucām Baltijas jūru. In: Laiks, 18.04.1984., 4. lpp.
- ³⁰ -ls. No 17 vēl palikuši 2. In: Tēvzeme, 14.05.1947., 3. lpp.
- ³¹ Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars”; uz Rietumiem bēgtu “daudz vairāk”, ja zinātu, ka nesūtīs atpakaļ. In: Laiks, 05.12.1962., 1. lpp.
- ³² Sirojums pa Kanadu. In: Daugavas Vanagi 1960, Nr. 3, 16. lpp.
- ³³ EDMUNDS KRASTIŅŠ. Kuģniecība Latvijā. Rīga 2019, 295. lpp.
- ³⁴ Datums zīmīgs – 18. novembris.
- ³⁵ Pēc VDK ziņām, vēlāk M. Krusts mitis Adelaidā, Austrālijā (KRASTIŅŠ, Kuģniecība Latvijā, 295. lpp.).
- ³⁶ Māris Krusts stāsta. In: Latvija Amerikā, 15.12.1962., 2. lpp.; Cer kļūt inženieris. In: Laiks, 22.12.1962., 2. lpp.
- ³⁷ Izbēgušā latviešu jūrnieka liecība: “Jaunatnē valda “ļoti latvisks” gars.”
- ³⁸ Ibidem.
- ³⁹ Ziņas vēl par dažiem, turklāt ne tikai etniskiem latviešiem, sk.: KRASTIŅŠ, Kuģniecība Latvijā, 295.–298. lpp.
- ⁴⁰ Sk., piem.: *Baltic States Investigation. Hearings before the select committee to investigate the incorporation of the Baltic States into the U. S. S. R.* Washington 1954, pp. 182, 209; A. Bilmaņa vēstule Latvijas konsulam Buenosairesā Pēterim Oliņam par N. Grīniņa iebiedēšanas mēģinājumu, 19.09.1940. LNA LVVA, 293-1-1904, 4. lp.; KĀRLIS ZVIRGZDIŅŠ. Kāpēc hercogs Jēkabs aizbrauca uz Vladivostoku. In: Laiks, 17.10.1964., 6. lpp. Lieki piebilst, ka oficiāli publicētajā lēmuma un paziņojuma tekstā nav ne vārda par represijām (sk.: Valdības rīkojums [27.07.1940.]. In: Valdības Vēstnesis, 29.07.1940., 1. lpp.; Valdības rīkojums [31.07.1940. papildinājums 27.07.1940. rīkojumam]. In: Valdības Vēstnesis, 02.08.1940., 1. lpp.) un arī padomju historiogrāfijā tās netiek pieminētas. Arī kuģa žurnālos, kuros fiksēti saņemto radiotelegrammu teksti, šī daļa, jādodomā, parasti tika izlaista, un tas skaidrojams ne tikai ar ierakstu veicēju bailēm, bet arī izplatīto (vispārpieņemto) praksi žurnālā rakstīt tikai to radioziņojuma daļu, kas tieši saistījās ar kuģa vadišanu, – tehniska rakstura informāciju (sk., piem.: Motorkuģa “Hercogs Jēkabs” klāja žurnāls. RVKM LKVN ZA, JII 2700/3, 54. lp.).
- ⁴¹ Glabājas RVKM LKVN ZA.
- ⁴² Atmiņās fiksētas tvaikoņa “Krīvs” kapteiņa Jāņa Berga (1898–1973) bailes par mājās palikušajiem tuviniekiem, un tās nevarēja būt bez pamata. J. Berga meita raksta: “Tēvam toreiz bija iespēja ievadīt kuģi kādā ārzemju ostā un lūgt politisko patvērumu. Bet viņš to nedarīja, jo viņu Dzimtenē gaidīja sieva ar bērniņu zem sirds.” Sk.: Tāljūras kapteiņa J. Berga meitas Ināras Šternbergas atmiņas par tēvu [rokraksts], 1996, 7.–8. lpp. RVKM LKVN personas kartīte “Jānis Bergs”.
- ⁴³ Sk., piem., bijušā “Hercoga Jēkaba” apkalpes locekļa stāstījumu 1982. gadā – Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (5. turpinājums). In: Laiks, 26.02.1972., 8. lpp.
- ⁴⁴ Sūtņa A. Bilmaņa vēstule P. Oliņam, 19.09.1940. LNA LVVA, 293-1-1904, 4. lp. Šķiet, ka šai problēmai līdztekus dumpjiem uz kuģa bijusi veltīta arī N. Grīniņa “nelaimīgā telegramma”

- Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, kuras teksts gan nav zināms, bet ko sūtnis A. Bilmanis piemin kādā vēstulē A. Dinbergam 15.12.1940. (sk. LNA LVVA, 293-4-225, 2. lp.).
- ⁴⁵ Ņemot vērā bailes no šiem draudiem, ne gluži korekts šķiet vēsturnieka Ulda Neiburga izteikums (sk.: NEIBURGS, Latvijas kuģi Otrā pasaules kara ugunīs, 33. lpp.), ka H. Mihelsons izrādījies “uzticīgs padomju varai”.
- ⁴⁶ Arī no šiem kuģiem daļa jūrnieku – no abiem kuģiem kopā divdesmit – brīvprātīgi atgriezās okupētajā Latvijā.
- ⁴⁷ ZVIRGZDIŅŠ, Kāpēc hercogs Jēkabs aizbrauca uz Vladivostoku.
- ⁴⁸ RIKARDO KADIĶIS. “Hercogs Jēkabs” laikmeta griežos. In: Dzimtenes Balss, 14.12.1989., 6. lpp. Daudz sarkanāks bija kāds cits R. Kadiķa raksts par “Hercogu Jēkabu”, kurā dzimtās zemes mīlestība, lai kas arī šai zemē valdītu, kā motīvs jūrnieku atceļošanai atpakaļ tika izmantots kā ļoti ērts apsvēruma (sk.: RIKARDO KADIĶIS. Uzticība dzimtenei: stāsts par “Hercoga Jēkaba” jūrniekiem un viņu varonību. In: Dzimtenes Balss, 04.01.1986., 7. lpp.).
- ⁴⁹ Pilns nosaukums *Amtorg Trading Corporation* – viena no divām “brīvajā pasaulē” esošajām kuģniecības struktūrām (otra darbojās Londonā), kuru dibināšana un vadība faktiski atradās padomju varas rokās, lai gan formāli šo varu līdzsvaroja kapitāldaļas ASV un Lielbritānijā (tuvāk sk., piem.: VLADIMIR ANDREFF. *Maturing Strategies of Russian Multinational Companies*. In: KARI LIUHTO et al. (ed.). *The Russian Economy and Foreign Direct Investment*. London 2016, p. 199). Lai gan tiešā veidā kā kuģa aģents šī struktūra nevienu Latvijas kuģi ASV neoperēja, tā, vismaz pēc Latvijas Republikas diplomātu domām, nereti paslepus iejaucās privāto kuģniecības aģentūru darbībā padomju varas interešu vārdā (sk.: A. Bilmaņa vēstule ASV Valsts departamenta Eiropas lietu nodaļas vadītāja vietniekam (*Assistant Chief of European Division, Department of State*) Lojam Hendersonam (*Loy Wesley Henderson*), 22.07.1942. LNA LVVA, 293-1-1896, 28. lp.), gan piedāvājot izdevīgus darījumus ar padomju varu, gan iesakot pēc iespējas mazāk rēķināties un kontaktēties ar Latvijas pārstāvniecībām (sk.: A. Bilmaņa vēstule A. Dinbergam, 02.01.1941. *Ibidem*, 293-4-225, 33. lp.).
- ⁵⁰ S. Starp divām pasaulēm: Hercoga Jēkaba gaitas mūsu tirdzniecības flotē (7. turpinājums). In: Laiks, 04.03.1972., 8. lpp.
- ⁵¹ Sk., piem.: M. Padomju patriotu cēlais darbs. Cīņa, 04.03.1941., 6. lpp.; “Hercogs Jēkabs” maina kursu. Padomju Jaunatne, 02.07.1966., 2. lpp. utt.
- ⁵² Sk., piem.: E. A. Latviešu jūrnieku likteņi. Tālos Krastos, 12.11.1949., 4. lpp.
- ⁵³ Piemēram, aizliedzot jūrniekiem atstāt Padomju Savienībai nododamos kuģus.
- ⁵⁴ K. Vētras vēstule A. Bilmanim, 12.09.1947. LNA LVVA, 293-1-1943, 21. lp.
- ⁵⁵ P. Skulte lūdza V. Salnajam uzrakstīt ieteikuma vēstuli Zviedrijas kuģniecības virsnieku apvienībai (*Sveriges Fartygsbefälsförening*), lai saņemtu atļauju kuģot Zviedrijas flotē. Sk.: P. Skultes vēstule V. Salnajam, 14.10.1940. *Ibidem*, 293-2-135, 1. lp.
- ⁵⁶ Šo ziņu avotā (sk. 58. atsauci) teikts – “*mother country*”.
- ⁵⁷ A. Kirhenšteina vadītās Latvijas padomju valdības pavēlēs par Latvijas kuģu atgriešanu tika noteikts, ka kuģi no Rietumu ūdeņiem nogādājami nevis atpakaļ Latvijā, bet gan Murmanskas vai Vladivostokas ostās (sk., piem.: Rikojums tirdzniecības kuģiem. In: Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums 1940, Nr. 16, 212. lpp.).
- ⁵⁸ F. Freienberga vēstule [kserokopija] V. Tomsonam, 15.08.1940. RVKM LKVN ZA, Ja 11, 117.–118. lp.
- ⁵⁹ Sk., piem., viņa rakstu sēriju “Divkosība draudzības maskā”, kas veltīta Lielbritānijas politikai un nostājai pret Latviju un Padomju Savienību kopš 1940. gada, laikrakstā “Laiks” 1980. gadā.
- ⁶⁰ I. Šternberga atmiņas par tēvu [rokraksts], 1996, 8. lpp. RVKM LKVN ZA, “Jānis Bergs”.
- ⁶¹ Sīkāk sk.: DĀVIS BEITLERS. Latvijas kuģi otrpus “diķim” un doma par brīvu Latviju. In: ANITA FREIBERGA (red.). *Latvijas Jūrniecības gadagrāmata 2018*. Rīga 2019, 391., 396.–398. lpp.

- ⁶² A. Bilmaņa vēstule P. Oliņam, 19.11.1940. LNA LVVA, 293-1-1895, 3. lp.; A. Bilmaņa vēstule A. Dinbergam, 12.01.1941. Ibidem, 293-4-225, 37. lp. u. c.
- ⁶³ Sikāk sk.: BEITLERS, Latvijas kuģi un jūrnieki Rietumvalstīs varu krustpunktos, 180.–183. lpp.; BEITLERS, Latvijas kuģi otrpus “diķim” un doma par brīvu Latviju, 389.–392. lpp.
- ⁶⁴ Latvijas goda konsulāta Sanpaulu sekretāra Nikolaja Ozoliņa ziņojums A. Bilmanim, 19.09.1940. LNA LVVA, 293-1-1904, 2. lp.
- ⁶⁵ Sikāk par tām sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Latviešu profesionālās apvienības trimdā: jūrnieceības nozares piemērs. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2018, Nr. 5, 82.–84. lpp.
- ⁶⁶ Jūrnieka Raimonda Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 5. lp.
- ⁶⁷ Nav ziņu par R. Mūrnieka politisko pārliecību, iespējamo prokomunistisko noskaņojumu, kas varētu būt stiprinājies citādā pausto pārliecību. Zināms vienīgi, ka R. Mūrnieks dzimis 1925. gada 17. maijā Bebreņē un ap divdesmit gadu nobraucis uz Latvijas un vēlāk Zviedrijas flotes tvaikoņiem kā samērā zema ranga jūrnieks – pārsvarā matrozis. Latvijā viņam bija palikuši piederīgi – māte gados (R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Panama, 25.03.1960. Ibidem, 293-1-1946, 1. lp.).
- ⁶⁸ Kā zināms, kuģi, lai arī piederēja konkrētu valstu konkrētām rēderejām, bieži varēja “baudīt” dubultu pakļautību, braucot zem kādas citas zemes karoga, kuras rēderiem kuģis tika iznomāts.
- ⁶⁹ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 5. lp.
- ⁷⁰ Tuvāk sk.: BEITLERS, Latviešu profesionālās apvienības trimdā: jūrnieceības nozares piemērs, 87.–89. lpp.
- ⁷¹ Trimdas laikraksts “Latvija” 1962. gada 20. oktobrī ziņoja: “*Parīzes–Briseles ātrvilcienā, tualetes telpās, atrasts kāds vīrieša liķis ar pārgrieztu kakla artēriju. Vagons nokabināts Ternē, Francijā, kur izmeklēšanā policija atradusi bārdas skujamo asmeniti, ar ko pārgriezta artērija, kā arī personas dokumentus, kas mēģināti iznīcināt. Mirušais bijis latvietis Raimonds Mūrnieks. Pēc policijas domām, viņš izdarījis pašnāvību. Nav zināms, kurā trimdas zemē bijusi nelaika pastāvīgā dzīves vieta.*” (Sk.: Latvieši Eiropā. In: Latvija, 20.10.1962., 4. lpp.) Vai iespējama pašnāvnieks Raimonds Mūrnieks patiesi bija latviešu jūrnieks un jūrnieku interešu aktīvis Raimonds Mūrnieks, kurš 1961. gadā, spriežot pēc vēstulēm (sk.: R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 02.02.1961. LNA LVVA, 293-1-1946, 28. lp.), ap to laiku, izskatās, iegrimis zināmā depresijā un nonācis dzīves strupceļā? Saprotais, varbūt tā ir tikai vārda, uzvārda un aptuvena laika sakritība.
- ⁷² R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā, 01.09.1960. LNA LVVA, 293-1-1946, 6. lp.
- ⁷³ R. Mūrnieka vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Baltimora, 21.11.1960. Ibidem, 24. lp.
- ⁷⁴ Jūrnieka Boļeslava Senkeviča vēstule Latvijas sūtnim Vašingtonā. Portlenda, 01.01.1953. Ibidem, 293-1-1943, 115. lp.
- ⁷⁵ Jūrnieka Erharda Zariņa vēstule Latvijas sūtniecībai Vašingtonā. Oslo, 08.09.1960. Ibidem, 293-1-1946, 7. lp.
- ⁷⁶ Skaitliski šī grupa gan nebija pārāk liela – tie bija vien dažī procenti no latviešu trimdinieku kopskaita pēckara Rietumu pasaulē (ja pieņemam, ka aktīvi jūrnieceības jomā trimdā darbojās ap diviem tūkstošiem latviešu un kopējais trimdinieku skaits bija aptuveni 120–150 tūkstoši).

SUMMARY

The exile of Latvian seamen during the Second World War and post-war period ensued in different ways and times. Some Latvian seamen left Latvia at the beginning of the war, a few months before 1940, others left the country as Latvian displaced persons in 1944–1945, yet others escaped from service during German occupation while the ships were located in neutral waters (mostly near Scandinavia). However, most of

the exiles came to the Western countries as staff of Latvian trading fleet – with ships who at the moment of occupation were located in waters or ports of the Western countries – mainly America (not only United States but also South America) and Great Britain.

The motives of seamen exile also varied and some of them today seem controversial. A few seamen left service on ships (of course, while the ship was on the other side of the Baltic Sea), fearing to cross the Baltic Sea that was becoming dangerous for shipping because of warfare. Many had qualms whether to remain or return to the occupied Latvia due to grave risk of repressions. Meanwhile, for others the main reason for leaving Latvia and enter service in the Western shipping structures could have been their sense of nationhood and – if we could say so – hostility against occupation regimes, desire to fight together with the Western Allies against Nazi Germany (during the period of German occupation); after the war, most of them did not return to Latvia and stayed in the West. A very few employees of the trading fleet of Latvia (at that moment – part of the Soviet Union's fleet) left the country even almost twenty years after the end of the war (likely, also later): the West seemed a better place for working – mostly for career in the shipping industry – and simply for comfortable living.

However, there were Latvian seamen who had left Latvia, but nevertheless returned home; and the most important reasons for this decision were fear about relatives in occupied Latvia and problems related to exile circumstances and difficulties in the politic and economic structures of the Western countries. “If there is a category of refugees who can really go hard and whose return to Latvia, from my point of view, in certain circumstances, might be motivated, are seafarers,” wrote sailor Raimonds Mūrnieks still in 1960. The seamen who went to Scandinavia, especially Denmark, at the end of the war sometimes felt pressure to return to Latvia.

Currently, it is quite difficult to estimate an exact count of those Latvian seamen who became perpetual exiles – more research is needed to establish it, because at this moment there is no complete and comprehensive data on several groups of emigrant seafarers.