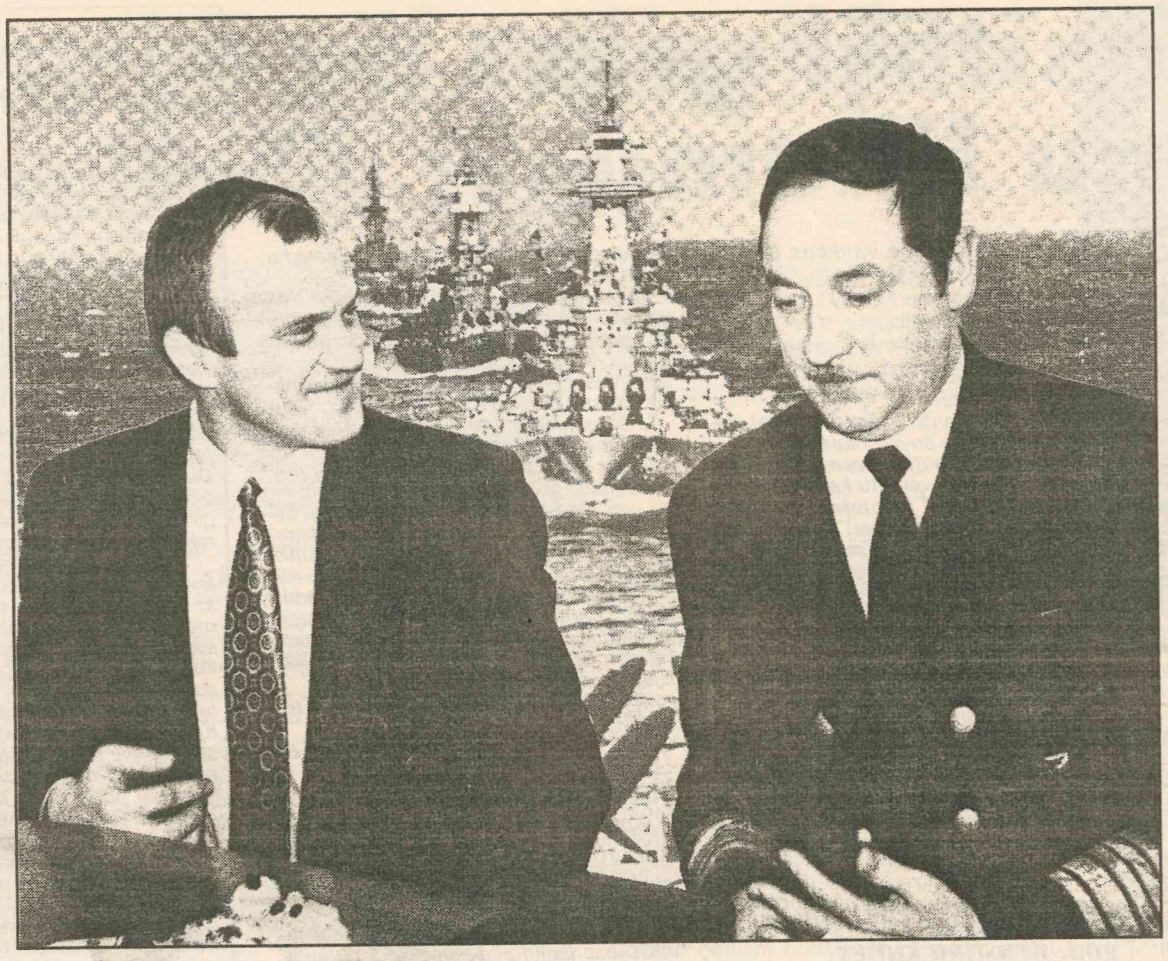
Karaflote sargā Latvijas mantu

Netāli vecos laikos Latviju sauca par jūras republiku. Tagad nav dzirdēts, ka mēs daudzinātos kā jūras valsts, kaut gan kā jūra, tā sauszeme ir turpat vien, kur bijusi.
Par zveju problēmām "LA" raksta ik otrdienu, toties par Jūras bruņotajiem spēkiem zināms mazāk. Tāpēc šoreiz uz sarunu redakcijā bija aicināts Jūras spēku komandieris GAIDIS ZEIBOTS. Sarunas ievaddaļā bija klāt arī agrākais Jūras spēku komandieris JĀNIS ĀDAMSONS. "LA" vārdā jautājumus uzdeva galvenais redaktors VOLDEMĀRS KRUSTIŅŠ.



Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots (no labās) kopā ar ministru J. Ādamsonu veidojuši mūsu kara floti, kopā iekļuvuši banku advokātu intrigās un kopā nezaudē možu garu, lai notiktu, kas notikdams.

V. K. Pirmais jautājums: agrākajos laikos jūras ceļi bija kontrabandistu pilni, vai tas tā turpinās joprojām?

J. Ā.: — Galvenā kontrabandas daļa patiešām iet pār jūru.

V. K.: — Tātad mums ir iespējas aprakstīt, kā latviešu robežsargi tumšās naktīs jūrā gūsta blēžus?

J. Ā.:— Domāju, ka tādas iespējas ir. Taču robežu pilnībā tomēr nosargāt nevaram, jo visā tās garumā mums nepietiek spēku. Bet ne jau tur būtu tie kontrabandistu vārti! Lielajās ostās ir tāda nekārtība, ka negodīgiem cilvēkiem ir daudz izdevīgāk doties pa taisno uz Rīgu, Ventspili vai Liepāju, iedot kukuli, kas, salīdzinot ar lielas kravas vērtību, nav nekas.

V. K.: — Tātad primitīva vēsturiskā kontrabanda vairs nav cieņā, jo to bez bažām var īstenot pa civilizētiem ceļiem?

J. Ā.: — Tā ir, bet mēs pie tā strādājam.

G. Z.: — Lūk, pērnajā gadā caur ostām valstī ienākušas kravas 35 miljonu tonnu apmērā. Bet valsts muita vēsta, ka lielākā kontrabanda no šā apjoma bijusi tikai viens konteiners ar ledusskapjiem. Smieklīgi runāt! Vai cits piemērs: pa mūsu teritoriālajiem ūdeņiem jau mēnešus trīs braukā Krievijas kuģis "Ohta". Vadā degvielu saviem kuģiem. Nule tas bija piestājis Rīgas ostā. Pirms tas izbrauca, mūsu cilvēki pārbaudīja viņu dokumentus un atklāja, ka nav nekādu atzīmju par izbraukšanu no ostas. Tātad neviens viņus nepārbaudīja.

J. Ā.: — Manuprāt, lielākos kontrabandas vedumus ir palīdzējuši atklāt jūrnieki. Piemēram, sadarbībā ar Rīgas muitu tepat Rīgas pievārtē atklājām, ka tiek pārsūknēta degviela. Toreiz vainīgie dabūja sodu ap 56 tūkstošiem latu.

G. Z.: — Meklējot atbildi par kontrabandas ceļiem, salīdziniet paši: jaudīga automašīna varbūt var pārvest desmit tonnu kravas, bet viens "izsprucis" kuģis ieved piecus tūkstošus tonnu vismaz.

J. Ā.: — Kravu skaits caur Latvijas ostām acīmredzot palielināsies, jo vismaz man zināmie ārvalstu uzņēmēji ievērojuši, ka Latvijā palielinās drošība. Kaut vai tā pati mafija, kas saimnieko Krievijā, te nav pie tādas varas.

V. K.: — Vai Krievijas osta Ustjluga mums ir reāls bieds vai tikai bubulis?

G. Z.: — Nākotnē viņi būs stipri sāncenši. Bet savi desmit gadi līdz tam var paiet.

J. Ā.: — Daudz ir atkarīgs no mūsu valdības politikas efektivitātes šajā jomā.

V. K.: — Un no valdības rīcības ātruma.

J. Ā.: — Tas tiesa. Ja būs labi muitas noteikumi, tad Krievijas ostu izkonkurēsim. Lūk, viens angļu uzņēmējs man teica, ka viņš Liepājas ostā ieguldītu ap 100 miljoniem ASV dolāru. Bet viņam vajadzīgas garantijas: nostiprināta Latvijas austrumu robeža, lai nenāktu noziedzības vilnis, un otra — nepieciešams Liepājas attīstības projekts, kuru liepājnieki nevar vien izveidot. Visu laiku it kā top, amerikāņi izstrādājot, bet — nav.

V. K.: — Par mūsu robežu visādi zobojamies: caura kā siets, caura kā ķemme utt. Kas būtu jādara, lai to savestu kārtībā?

J. Ā.: — Netvarstīsim tās tantiņas ar somiņām! Skatīsim automašīnas, vilcienus un kuģus! Kas tad ir izdarīts uz valsts austrumu robežas? Nekas! Par šo apgalvojumu atbildēšu jebkurā tiesā! Ir taču tehnika, kas spēj pārraudzīt visas lielās "fūres" gluži kā ar rentgenu. Tas nemaz tik dārgi nemaksā.

Drīzāk jau kādam nav īpaši izdevīgi tādu pārbaudi veikt. Uz Lietuvas un Igaunijas robežas jau ir pilis saceltas, bet austrumos nav neviena kaut elementāra kontroles punkta. Kāpēc mēs piekritām atvērt punktu Terehovā, kur Krievijas pusē gan ir varens monstrs, bet mums — divas suņubūdas? (Pēc sarunas presē bija informācija, ka līdz šim postenim Latvijas daļā ir neizbraucams ceļš. — J. M.). **Kad krievi slēdza savu punktu Terehovā, mūsējie, bikses saķēruši, drāzās līdzi uz Opuļiem. Tagad tiem atver Terehovu, nu skriesim atpakaļ! Kur paliek mūsu valsts seja? Es, vēl būdams robežsargu komandieris, Krievijai skaidri atbildēju: celtniecību Terehovā beigsim 1995. gada jūlijā un tāpēc turpināsim kontrolēt Opuļos. Nu, es aizgāju, un kontrolpunktu Terehovā tomēr atvērām... Zaudējām politiski. Starp citu, Holandes šoferi tur jau sarīkoja streiku.**

G. Z.: — Vai atceraties, kā Grīga kungs aicināja kontrabandistus ķert? Ko tad tur vairs ķers, ja viņi visi jau nāk ar viltotiem zīmogiem?

V. K.: — Tā jau būtu atsevišķa tēma, bet galvenais ir skaidrs: sekmīga robežas kontrole iedrošinās ārzemniekus tranzītam caur Latviju, un tad valstij būs nauda. Kamēr robežas būs nedrošas un caur tām sprauksies blēži, biznesmeņi mums neticēs. Tas ir jānokārto. Bet no jums gribētos dzirdēt, kāda ir Jūras spēku vieta mūsu armijā šodien un kāda bija šo spēku nozīme pirms kara.

G. Z.: — Šodien galvenais uzdevums ir palidzēt sargāt ekonomisko robežu. Palīdzam muitai, kontrolējam valsts ekonomisko zonu. Skatāmies, lai mūsu jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos tiktu pildīti Latvijas likumi, īpaši jau zvejas tiesību lietās. Pirms kara Jūras spēkiem tomēr bija vairāk militāra nozīme, jo divas zemūdenes — tas bija liels spēks. Tāpat trīs mīnu traleri, mīnas, pretmīnu aizsardzība — tas bija kara flotes galvenais uzdevums. Varbūt arī šodien vairāk vērības vajadzētu veltīt gatavībai aizstāvēt valsti, bet aizvadīto trīs gadu vēsturiskā situācija vairāk likusi domāt par to, kā Latvijai nostāties uz kājām. Jau starptautiskie noteikumi paredz virkni papilduzdevumu, kas jāveic katras valsts kara flotei. Piemēram, jūras piesārņošanas novēršana, vērojumi dabas aizsardzības jomā. Protams, ka to nedara nez kāda īpaša Vides aizsardzības ministrijas flote, to veicam mēs. Latvija nav tik bagāta, lai mēs būtu tikai karavīri.

V. K.: — Varbūt tad varat pateikt skaidri: cik lielu daļu jūras robežas jūs spējat pieskatīt?

G. Z.: — Kontrolējam visu ap 500 km garo jūras robežu. Varbūt salīdzinoši mazāk tas notiek Rīgas līcī. Toties no Rojas līdz pat Lietuvai mums strādā tā pati Kievijas radiolokācijas sistēma. Reizēm palīgā lūdzam aviāciju un dažs labs lielvalstu kuģis par nelikumīgām darbībām tad iemaksā Latvijai apaļas summas. Bet dažbrīd jābrīnās, cik ilgi nevaram pieveikt viegli sakārtojamas lietas. Piemēram, Rīgas ostas kustības dienests nekādi nevarēja izprast, ka atļauju kuģa kustībai dodam tikai tad, kad ir pārliecība, ka muita un robežsardze savu darāmo veikusi. Trūkst sadarbības. Mums jau ir nelaba slava, ka tieši caur Latviju varot viegli izsprukt uz Skandināviju. Nupat no kuģa "Rēzekne" "noņēmām" vienu Krievijā noziegušos turienes pilsoni, kas uz Latviju bija atbēguļojis no Grieķijas. Mangaļu ostā bez bēdu ticis kuģī un — aiziet!

V. K.: — Kāda tad ostās ir kuģu pārbaudes kārtība?

**G. Z.: — Vispirms kuģi pārbauda komisija un kapteinis parakstās, ka viņa kuģis atbilst visām prasībām. Tad kuģis saņem tīrības apliecību. Pēc tam kuģis var iet līdz pirmajam ostas punktam, kur to pārbauda muitnieki un robežsargi. Ja kuģis ir ārzemnieku, tad pārbaudi veic arī Latvijas pārstāvis. Ja kuģis ir Latvijas, tad pārbaudi veic tikai