

Burinieku būve

Šogad aprit 160 gadi, kopš Pabažu kuģu būvētavā uzbūvēja un ūdenī ielaida vienu no pirmajiem Vidzemes piekrastes zemnieku būvētajiem kuģiem.

Pētot, vācot materiālus un apkopojot tos, ir izveidojies priekšstats par kuģi būvi kā tādu, par šajā laikā uzbūvētiem kuģiem, to būvmeistariem, kuģu kapteiņiem u.t.t. Piedāvāju ieskatam.

Kuģu (liellaivu, brigu un „malkas janču” būve) Vidzemes piekrastē

19.gadsimta 1.pusē.

19.gadsimta sākumā Krievijas impērijas valdība izplata Vidzemes guberņā vairākus likumus, kas ir labvēlīgi latviešu kuģu būves un jūrniecības attīstībai.

Tāds ir 1800.gadā izdotsais likums par kuģniecības un kuģubūves paplašināšanu, kas atļauj jūrmalniekiem būvēt kuģus savām vajadzībām – savu produkciju pārvadāšanai. Tāds ir 1806.gadā izdotsais papildus likums, kas atļauj būvniekiem savus uzbūvētos kuģus arī pārdot. Tāds ir 1807.gadā izdotsais likums, kas pieprasa par katru uzbūvēto kuģi, kas ir garāks par 8,5 m, precīzi dot ziņas – kas, kad, kādā muižā būvējis, kam kuģis pieder. Bija jānorāda kuģa izmēri, izmantoto koku īpašnieki. Pateicoties šiem likumiem, šodien ir iespējams vairāk uzzināt par tajos laikos uzbūvētiem kuģiem, to būvmeistariem, kuģu izmēriem u.t.t..

Jūrniecības attīstībai svarīgākais likums ir dzimtbūšanas atcelšana Vidzemē 1819.gadā un tam sekojošā uzvārdu došana. Nu jūrmalniekiem ir dota zināma pārvietošanās brīvība, kas veicina doties ar kuģiem tālākos pārbraucienos.

19.gadsimta sākumā Latvijas piekrastē kuģi tiek būvēti, ņemot vērā sentēvu pieredzi laivu būvē. Savas liellaivas, brigas un „malkas jančus”, kā tos nedaudz nicīgi sauca, būvē zemnieki turpat savos dzimtajos ciematos. Šajā laikā kuģu būvētāji neizmanto nevienu svešu kuģu būvmeistaru. Liellaivas būvējot, neizmanto zīmējumus vai skices. Parasti par paraugu tiek izmantota kāda veca laiva, kuru pēc vajadzības vai nu palielina, vai pārveido.

Kuģus darina no priedes koka. Vispirms priedes dēļus izliec pēc iecerētās laivas korpusa līnijas, tad tos sanaglo pārlaidbūvē – katrs nākamais dēlis tiek pienaglots nedaudz pāri iepriekšējam ar vienīgām dārgākām šā kuģa dzelzs detaļām – naglām,. Dēļu spraugas aizdrīvē ar pakulām un aizpiķē. Brangas veido no priežu saknēm, kuras ar paegļu tapām pievieno pie dēļu apšuvuma. Pēc tam visu kuģi no iekšpuses un ārpusē nodarvo. Nu kuģis ir gatavs nolaišanai ūdenī. Arī takelāža ir vienkārša – priedes koka masts ar divām pašautām linu burām, kuras ir nostiprinātas ar pašu vītām kaņepju tauvām.



Kuģa korpusa pakalgalā ir piekārtā stūre. Šiem kuģīšiem ir vēl arī airi, jo šādam mazam kuģītim tie var līdzēt bezvējā nokļūt krastā vai arī nostumties no sēkļa.

Ir zināms, ka ap 1840.gadu Vidzemes piekrastē ir reģistrētas 40 dažādas liellaivas ar 20-30 lastu (40-60 reģ.t.*) nestspēju.

Lielus zaudējumus Kurzemes un Vidzemes laiviniekiem rada Krimas karš (1853-1856), jo angļu un franču flote bloķē Krievijas valsts rietumu piekrastes ūdeņus. Divos kara gados tiek iznīcināta gandrīz visas zvejnieku laivas.

Kuģu būve 19.gadsimta 2. pusē.

19.gadsimta vidū sākās latviešu burinieku, tā saukto zemnieku kuģubūve Latvijā. Atsaucoties Krišjāņa Voldemāra aicinājumam, Latvijas piekrastē dzīvojošie zemnieki sāk mācīties tikko nodibinātajās jūrskolās, paši būvē no koka tāljūras buriniekus, jo ārzemēs, tāpat Rīgā, Liepājā un Ventspilī būvētie kuģi ir dārgi. Tajā laikā kokmateriāli ir lēti, darba spēka netrūkst, preču ko pārvadāt ir pietiekami, pašiem savi kapteiņi un stūrmaņi arī ir izauguši – tas viss ietekmē tik straujo zemnieku buru kuģu būvi.

Latvijas pirmie burinieki ar nestspēju virs 100 NRT tiek uzbūvēti 1857.gadā – tie ir **Pabažos būvētais Jānim Miķelsonam un Pēterim Balodim piederošais „Victoria”** un Mangaļos būvētais Miķelim Miķelsonam piederošais „Peter Sofia”.

Saulkrastu teritorijas piekrastē tai laikā ir trīs kuģu būves vietas: Pabažos, Pēterupē un Skultē, kur laika posmā no 1852.gada līdz 1913.gadam tiek uzbūvēti 52 (iespējams, vēl vairāk) burinieki.

Lai buru kuģi uzbūvētu, ir nepieciešami jau pieredzējuši būvmeistari, kuriem uzticēt būves vadību. Ar meistaru tad vienojas par kuģa lielumu, tipu un izmaksām. Būvmeistars pēc mēroga izgatavo kuģa modeli vai pusmodeli, kuru tad vēlāk izmanto, būvējot kuģi. Modeļi veido no bezzarainiem alkšņa dēļiem, precīzi noteiktā mērogā, tā, ka pēc tā var noteikt būves gaitā visu galveno detaļu izmērus un pat puslīdz droši atrast iecerētā burinieka korpusa smaguma centru, lai varētu precīzi vēlāk uzstādīt mastus.

Nākamais darbs, ko veica kuģubūves meistars, ir lietaskoku atlase mežā. Kokus izvēlas īpaši piemērotus katrai kuģu detaļai jau līdz februārim. Būvei izmanto priedes koku – izturīgākām detaļām – ozolu. Katru koku iezīmē, februārī parasti nozāgē (tad stumbros vismazāk sulas), izved no meža un izžāvē. Pēc tam katru baļķi vajag sazāgēt plankās un brusās. Tas ir grūts un precīzs darbs: baļķi uzliek uz speciālām sastatnēm un divi vīri – viens augšā, otrs apakšā – ar garu, šim nolūkam paredzētu zāģi baļķi sazāgē vajadzīgā biezuma dēļos un brusās. Pēc tam dēļi tiek žāvēti, ievērojot sentēvu likumu: dēļi jāliek grēdās tā, lai to gali būtu vērsti uz ziemeļiem-dienvidiem, citādi, žūstot tie sagriežoties kā korķa vilķi.

Kad dēļi izžuvuši, tos sutina zemē ieraktā ar velēnām apkrautā krāsnī, lai tos varētu pieliekt un piestiprināt karkasam.

Atkarībā no burinieka lieluma, būvmeistara vadībā strādā 15-30 cilvēku, kalēju un darvas tecinātāju ieskaitot.

Netālu no būves vietas ir smēde, kur kalējs gatavo vajadzīgās detaļas no dzelzs. Katram būvmeistaram ir savs uzticams kalējs, jo dzelzs ir dārgs materiāls, un brāķi darbā nedrīkst pieļaut.

Pirmajā vasarā liek ķīli, vadņus** un brangas, otrajā – veido apšuvumu un, ja paspēj, kuģi nolaiž jūrā.

Kuģus būvē parasti klajā laukā, jūrmalas kāpās, kur var ērti pievest būvmateriālus, kā arī vietā, kur būtu vieglāk ievilkt kuģi jūrā.

„Kuģa kāzas”

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

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

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

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

Interessants gadījums ir noticis, iespējams Ainažos. Tur jaunais kuģis ir sācis pārkā ātri slīdēt uz jūru un tā saimnieks un tātad arī krusttēvs sapinies tauvās un parauts līdzī. Apmulsumā nobijies un uzsaucis kā zirgam: ”Tprrrū!”. Var jau būt, ka šis gadījums ir izdomāts, bet ir droši zināms, ka 1882.gadā Ainažos ūdenī nolaists divmastu gafelšoneris ar vārdu „Tprrrū” un ar šādu vārdu braucis visu savu mūžu.



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

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

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

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

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

Liela loma latviešu kuģubūves attīstībā ir igauņu meistariem, sevišķi sāmsaliešiem. Lai gan igauņiem kuģubūves tradīcijas ir senākas, paši savus buriniekus būvē reti. Tādēļ darbu meklējot, igauņu meistari darbojas Latvijas piekrastēs, būvē buriniekus un apmāca latviešus. Viens no tādiem ir sāmsalietis **Rediks Tūms**, kurš jaunībā ir mācījies burinieku būvi pie Liepājas vācu meistariem un vēlāk tos

galvenokārt būvē Kurzemē. Rediks Tūms Skultē uzbūvē gafelšoneri „Bethania”(1894.) un barkentīnu „Rudolf”(1904.)

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

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

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

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

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



Aļeksejevs.



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

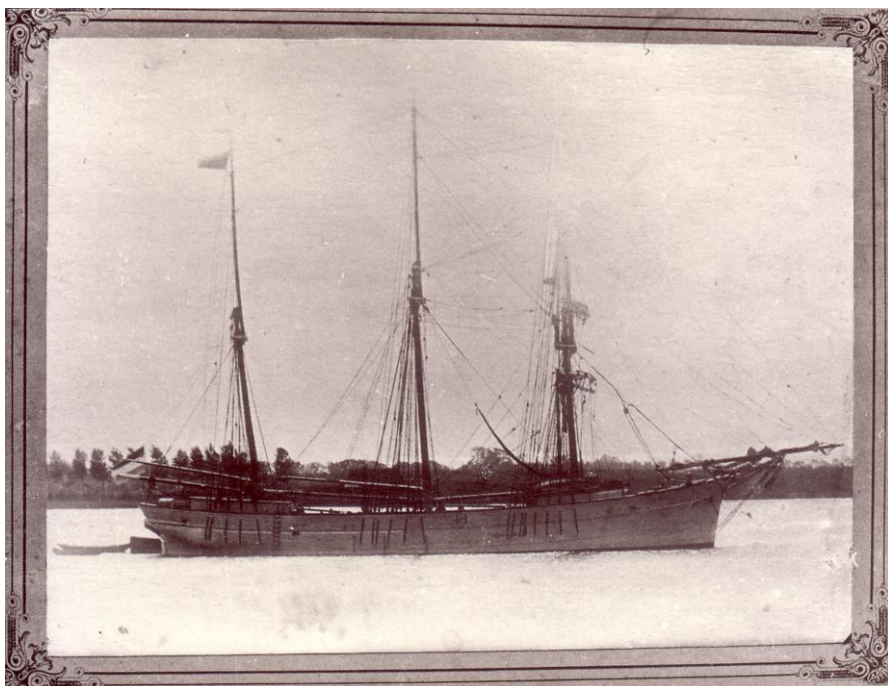
Mūsu piekrastē darbojušies arī citi kuģu būves meistari, par kuriem nav nekādu ziņu, kā tikai uzvārdi viņu uzbūvēto kuģu aprakstos. Tādi ir: **S.Grēve**, **E.Klonns**, **L.Kurtze**, **A.Apse**, bīriņietis **M.Miķelsons** un kāds

Kuģu īpašnieki

Buru kuģu būve ir dārgs process. Tādēļ arī katram buriniekam pārsvarā ir vairāki īpašnieki, kuri kopīgi liekot naudu, varēja atļauties būvēt piekrastē kārtējo burinieku. Zēģeļnieku būvmeistari J.Jākobsons un J.Kāpmanis ne tikai būvē kuģus, viņi ir arī to līdzīpašnieki. Viņiem ne tikai padodas šo kuģu būve, bet arī sarunas ar vietējiem muižniekiem, kuri atļauj ne tikai vietu kuģu būvei, bet arī pārdod kokmateriālus. Vēlāk kokmateriālus pārdod arī vietējie turīgākie zemnieki. Viens no tādiem uzņēmējiem mūsu pusē ir „Brankšu” dzirnavu īpašnieks Mārtiņš Vītols, kurš ir gafelšonera „Woldemar” līdzīpašnieks.

Sīmanim Grēvem, kura tēvs ir dzirnavu īpašnieks, pieder tādi kuģi kā „Anna Olga”, „Daniel”, „Emma”, „Lettonia”, „Betty”, kā arī kuģis „Ernest David”, kas nosaukts divu jaunāko dēlu vārdos. Jaunākais dēls Dāvids mirst bērnībā, bet otram dēlam Ernestam Grēvem ir pat iespēja braukt par kapteini uz savā vārdā nosauktā burinieka.

Daudzi kuģu īpašnieki piedalās savu kuģu būvē un pēc tam dodas ar tiem peļņā. Bieži vien paši ir savu kuģu kapteiņi. Tādi ir: Jānis Ēķis, Johans (Jānis) Balcers, Sīmanis Muižulis, Jānis Ulups u.c.



Kuģu kapteiņi

Mūsu jūrmalciemumos tolaik dzīvo daudz zvejnieku dēli, kuri ir beiguši Ainažu vai Mangaļu jūrskolu un nodarbojas ar kuģubūvi vai brauc jūrā kā augsta ranga jūrniece – stūrmaņi vai kapteiņi. Jūrā braucēju arods ar laiku veidojas kā dzimtas amats. Tādas dzimtas mūsu pusē ir: Grēvi, Laši, Bites, Kiršteini, Balceri, Muskari u.c. Jūras arāji ir turīgi, apkārtņē ievērojami cilvēki un tādēļ viņi veido sava veida sabiedrības grupu šeit piekrastē, kurā satiekas, runā par kuģu būvi, kuģošānu, peļņu, kurā iepazīstas, iemīlas un apprecas. Līdz ar to, pasekojot kādas dzimtas „kokam”, var redzēt, ka rados viens otram ir jau iepriekš nosauktās dzimtas locekļi. Tā, piemēram, Grēves dzimtā Sīmaņa vecākais dēls Jānis, dvīņi Mārtiņš un Miķelis mācās par kapteiņiem Ainažu jūrskolā, bet Ernests – Mangaļos. Meita Anna apprecas ar citu vietējo kapteiņu dzimtas atvasi – Jāni Balceru, tādējādi tiek paplašināts dzimtu rūpals. Trešo kapteiņu paaudzi veido Jāņa dēls Jānis, kurš mācās Mangaļu jūrskolā.

Ievēriības cienīgas ir arī viena no Grēves dvīņubraļu gaitām. Miķelis, strādājot par kapteini, veic vairākus bīstamus braucienus, tā sapelnot ievērojamus līdzekļus, par kuriem viņš, atgriežoties Latvijā, no Bīriņu muižas īpašnieka Paula Moltrehta nopērk lielus īpašumus. 20. gadsimta sākumā viņam pieder Pēterupes aptieka, zvejnieku biedrības nams *Enkurs* un lielākais un modernākais četru dzīvokļu īres nams Pēterupē (nams Raiņa ielā 5). Pēterupes baznīcai Miķelis Grēve uzdāvina zvanu un kroņlukturus.

Interesanti arī ir tas, ka kapteiņi Jānis un Miķelis Miķelsoni, kuri ir dzimuši Skultes Kursiešu mājās, kopā ar ainažniekiem Andreju un Juri Veidēm 1868.gadā no grāfa Mellīna nopērk Ainažus par 58 000 sudraba rubļu. Līdz ar to viņi iegūst īpašumā visu Ainažu muižu un pagasta teritoriju.

Var minēt pabažnieku Jāni Asari, kurš ir ne tikai kapteinis un sabiedriskais darbinieks, bet arī Ainažu kuģu piestātnes īpašnieks; skultieti tālbraucēju kapteini Mārtiņu Biti, kurš 1912. gadā atklāj jaunu ūdensceļu caur Beringa šaurumu.

Mūsu pusē jūrnieku skaits ir krietni pāri simtam (ieskaitot arī skultiešus), un tas ir tikai runājot par kapteiņiem un stūrmaņiem, bet uz kuģiem brauca arī bocmaņi, matroži un koki. Ne velti Krišjānis Valdemārs nolemj atvērt jūrskolu arī Skultē jau 1874.gadā, jo tieši no šīs apkārtnes ir daudz mācīties gribētāju. Taču skolas atvēršanai trūkst līdzekļu.

Burukuģu noriets

Visvairāk burinieku Latvijā uzbūvē 1900-1904, kopā 97. Pēc 1904.gada burinieku būve stipri samazinās, jo krītas vedmaksas un burinieki vairs nespēj izturēt pieaugušo konkurenci ar tvaikoņiem. Taču latviešu zemnieku flote nemirst tehnikas progresa izraisītā dabiskā nāvē, bet gan to iznīcina 1.pasaules karš.

Karam sākoties, lai aizsprostotu vācu zemūdenēm un karakuģiem ieeju līcī, krievi ienāca prātā lieliska doma: salādēt ostās esošos buriniekus ar akmeņiem un tos nogremdēt pret Irbes šaurumu. Tur, kur bija seklāks, buriniekus nogremdēja vienu blakus otram, bet tur, kur dziļāks – buriniekus gremdēja vienu otram virsū. Šajā piegājienā tika iznīcināti sešdesmit zēģelnieku – vesela flote. Burinieki 1.pasaules kara laikā gāja bojā uzbraucot mīnām, tos gremdēja vācu zemūdenes, daļa burinieku no vāciešu puses tika saņemti kā laupījums un aizvesti prom no Latvijas.

Par visai Latvijas tirdzniecības flotei nodarītiem zaudējumiem liecina skaitļi: 1914.gada 1.janvārī Latvijas ostās ir pierakstīti 333 burinieki, bet 1920.gada 1.janvārī skaitījās vairs tikai 45 zēģelnieki.

Mūsu piekrastē pēdējo burinieku „*Roland*” ūdenī ielaiž 1913. gadā. Tā īpašnieks ir Jānis Kiršteins. Tas ir vienīgais šeit tapušais motorburinieks – kuģis ar tvaika palīgdzinēju. Motoru uzstāda kādā Rīgas kuģubūvētavā.

Pirmajos gados pēc LR nodibināšanas mēģināja atjaunot burinieku būvi. 1920-33 ūdenī nolaida ap 30 burinieku. Taču burinieku laiks jau ir pagājis.

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

** barkentīna – burukuģis ar 3-5 mastiem, kuros ir taisnās buras, izņemot pakalējo – bezānmastu, kam ir slīpās buras.

*** mezgls – kuģa ātruma mērvienība, kas atbilst vienai jūras jūdzei stundā (1852m/h). Nosaukums cēlies senatnē, kuģa ātrumu mērot ar auklu, kurā pēc vienādām atstarpēm bija iesieti mezgli.

Muzeja speciāliste Dagnija Gurtiņa