

KUĢNIECĪBAS INŽENIERA, VIRSNIEKA EDGARA OTO PINKAS (1895–1941) DZĪVES LĪKLOČI

INDULIS ZVIRGZDIŅŠ*

Latvijas Zinātņu vēstures asociācija

Kopsavilkums. Pētījumā rodams plašs un vispusīgs dokumentos balstīts vidzemnieka inženiera Edgara Oto Pinkas (1895–1941) mūža izvērtējums. Tas saistīts ar kuģiem, dienestu Latvijā, Krievijā un Francijā, Parīzes Latviešu biedrību. Veicot pētījumu par E. O. Pinkas mācību un darba gaitām, autors inženiera dzīvi apzinājis no dzimšanas līdz mūža beigām, atspoguļojot viņa kā viena no labākajiem speciālistiem Latvijas jūras spēkos inženiera mehāniķa, kuģniecības inženiera, virsnieka un pedagoga gaitas. Nozīmīgs ir arī E. O. Pinkas ieguldījums Latvijas un latviešu mūzikas popularizēšanā Francijā 20. gadsimta 30. gadu sākumā. Interesi par mūziku mantojusi viņa meita, Rīgas Politehniskā institūta (RPI) absolvente (1964) Māra Pinka. Raksts tapis, izpētot Latvijas bibliotēku, arhīvu, muzeju krājumus un sazinoties ar E. O. Pinkas dzimtas turpinātājiem.

Atslēgvārdi: kuģniecības inženieris, virsnieks, Edgars Oto Pinka.

E. O. Pinkas bērnība, jaunība un izglītība

Edgars Oto (bieži saukts tikai pirmajā vārdā – Edgars) Pinka dzimis 1895. gada 17. (pēc vecā stila – 5.) aprīlī Vecgulbenes muižā [1]. Tēvs Pēteris Pinka (arī Pinke; 1855–1928) nāca no Aizkujas pagasta «Lejas Ganiņiem», netālu no tagadējās Madonas pilsētas, mājas atradās straujās Riebas upītes krastā, kur bijušas arī dzirnavas. P. Pinka esot mācījies melderā un dzirnavu būvētāja amatu Pērnavā [2], Igaunijā, pēc tam strādājis ūdensdzirnavās Stāmerienā, Gulbenē, Kalncempjos. Laulībā ar Lienu Pinku (dzim. Būda; 1863–1940) piedzima meita Marta Eiženija Pinka (prec. Šmite; 1884–1944(?)), dēls Edgars Oto un vēl divi bērni, kas miruši mazi. Muižas dzirnavnieka ienākumi bija pietiekami, lai dēlu skolotu ne tikai pagastskolā.

* Korespondējošais autors.

E-pasts: zviindulis6@inbox.lv

© 2023 Indulis Zvirgzdiņš. Izdevējs RTU Izdevniecība.

Raksts publicēts brīvpieejā saskaņā ar *Creative Commons* licenci CC BY 4.0.

(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



1. attēls. E. O. Pinka (pirmais no labās)
ar vecākiem un māsām Vecgulbenē
(1903. gada jūlijā).

No 1904. līdz 1907. gadam E. O. Pinka apmeklēja Gulbenes luterāņu draudzes skolu, līdz 1914. gadam izglītību turpināja Pleskavas Sergeja reālskolā (*Псковское Сергиевское реальное училище*) Krievijā. Mācību iestādes izvēle liecina par interesi par praktiskām, ar inženierzinātnēm saistītām lietām, un reālskolu absolventiem bija iespējas šajā virzienā studēt. Līdzīgas skolas bija arī Vidzemē, Rīgā, tomēr mācībām tika izvēlēta kaimiņu guberņa. Pa zemesceļu no Ates dzirnavām, kur tolaik strādāja tēvs, līdz Pleskavai bija tuvāk, ja brauca pa šaursliežu dzelzceļu līdz Valkai un tad ar platsliežu vilcienu uz Pleskavu. Tas bija apmēram tikpat tālu kā pretējā virzienā caur Stukmaņiem uz Rīgu. Pleskavā bija vēl citas mācību iestādes, uz kurām dažkārt devās vidzemnieki, arī Vitebskas guberņas un Kurzemes puīši – skolotāju seminārs, mērnīku skola, lauksaimniecības skola, kadetu korpuss. Daļa audzēkņu iesaistījās Pleskavas latviešu sabiedriskajā dzīvē. To vadīja vēlākais Latvijas Universitātes (LU) profesors Jānis Kauliņš (1863–1940), kas E. O. Pinkam reālskolā mācīja vācu valodu [3]. Reālskolas darbinieku vidū bija arī Pēterburgas konservatorijas absolvents dziedāšanas skolotājs Josifs Tuļčijevs (*Иосиф Тульчиев*; 1860–1938) [4]. Viņš tolaik lielā mērā organizēja mūzikas dzīvi Pleskavā, ievadīja šai jomā arī Gulbenes puses jaunieši, radot interesi par mūziku arī turpmākajiem gadiem.

Pēc reālskolas absolvēšanas, 1914. gada vasarā, E. O. Pinka iesniedza dokumentus RPI, lai studētu Mehānikas nodaļā [5]. Tomēr studijas viņš nesāka un decembrī tika atskaitīts, jo augusta beigās jauneklis kā brīvprātīgais iestājās cariskās Krievijas flotē un 1. septembrī nokārtoja

iestājeksāmenu Imperatora Nikolaja I Jūras inženieru skolā Kronštātē (*Морское инженерное училище императора Николая I в Кронштадте*). Tā pielīdzināma karaskolai, noteikumos paredzēts, ka beidzējam piecus gadus obligāti jāstrādā norādītajā vietā. Atšķirībā no RPI audzēkņim mācības izmaksāja mazāk, taču tās bija pakļautas stingram reglamentam. Skolā galvenokārt gatavoja kuģu mehāniķus Krievijas kara flotei, kā arī kuģu būvētājus. Pirmais mācību gads bija kopīgs abām specialitātēm, tajā mācīja fiziku, ķīmiju, analītisko un tēlotāja ģeometriju, diferenciālrēķinus un integrālrēķinus, lietišķo mehāniku un hidrauliku, materiālu pretestību, jūras tiesības, svešvalodas. Tālāk bija plānoti trīs gadi specializācijai. Kuģu mehāniķiem speciālie priekšmeti bija kuģu būvniecības pamati, elektrotehnika, siltummehānikas teorija, tvaika mašīnas, mašīnmezglu rasēšana, torpēdu konstrukcija. Teorētiskās mācības no 15. septembra līdz 5. maijam ietvēra arī nodarbības mehāniskajās darbnīcās, ķīmijas un elektrolaboratorijā. Sekmes vērtēja divpadsmit ballu skalā. No 15. maija līdz 15. augustam tika plānota prakse uz kuģiem. Domājams, ka Pirmā pasaules kara apstākļos izglītošanās no četriem gadiem samazināta līdz trijiem. Skolas beigšanas apliecībā ierakstīts, ka tās saņēmējam E. O. Pinkam ir augstākās speciālās izglītības ieguvēja tiesības [6; 162. lp.].

Pirmie darba gadi inženiera amatā (1917–1924)

1917. gada maijā Jūras inženieru skolas absolventu mičmani E. O. Pinku norīkoja dienestā uz 1911. gadā būvētā līnijuģa (tā sauktā drednauta) «Sevastopole». Tā bāzes osta bija Helsingforsā (patlaban – Helsinki, Somija), kas līdz Somijas neatkarības deklarācijai 1917. gada decembrī ietilpa Krievijas impērijā. Šis kuģis kaujas darbībās nepiedalījās. Iesaistoties Helsingforsas Latviešu biedrībā, mehāniķis Krievijas flotē vācis līdzekļus pilsētā nokļuvušo latviešu kara bēgļu atbalstam [7]. 1918. gada pavasarī drednautu «Sevastopole» pārvietoja uz Kronštati, augustā kuģa katlu nodaļas pārzinis E. O. Pinka demobilizējās un atgriezās pie ģimenes Gulbenē. 5. decembrī viņš kļuva Latvijas Pagaidu valdības Apgādības ministrijas pilnvaroto Valmieras un Smiltenes apkārtnē, no 3. janvāra pienākumus turpināja Liepājā. Janvāra vidū E. O. Pinku kāda pārpratuma dēļ uz īsu brīdi apcietināja vācu karaspēka pārstāvji.

1919. gada 28. janvārī gulbenietis iestājās Kalpaka bataljona inženieru sapieru rotā Liepājā, februārī virsleitnantu E. O. Pinku iecēla par ieroču pārzini un darbnīcas priekšnieku. No 5. maija viņš bija Vecauces un apkārtnes komandants, jūlijā pārcelts dienestā uz Latvijas Armijas autodarbnīcām par tehnisko vadītāju. Darbnicu, kuras

oficiālais nosaukums bija «I. auto garāža un darbnīca», vadītājs esot bijis Oto Hotte (1892–?) – RPI Mehānikas nodaļas absolvents (1916). Pateicoties inženiera E. O. Pinkas enerģijai un speciālajām zināšanām, tika nodibināta stipra un labi organizēta automobiļu karaspēka daļa [8]. 1919. gada augustā Armijas virspavēlnieka štāba pakļautībā sāka veidot Jūras daļu, no 16. septembra E. O. Pinka bija šīs daļas inženieris, oktobrī apstiprināts par Tehniskās nodaļas priekšnieku [9; 2. lp.]. Kuģošanas līdzekļiem Latvijas brīvības cīņu laikā bija īpaša nozīme cīņās pret bermontiešiem, lielākoties karavīru transportēšanā. Taču kuģu un laivu armijas rīcībā bija nedaudz, jūrniecības speciālistu pietika. 1920. gada virsnieka atestācijā attieksme pret dienesta pienākumu pildīšanu raksturota šādi: «Enerģisks, nepietiekoši apzinīgs. Trūkst prakses savā specialitātē, teorētiskās zināšanas pietiekošas» [9; 15. lp.]. Mēnesi pēc Miera līguma noslēgšanas ar Padomju Krieviju jūras virsleitnantu E. O. Pinku no dienesta atvaļināja, jo tobrīd samazināja armijas personālsastāvu.



2. attēls. E. O. Pinka (1920).

E. O. Pinka darbojās vairākās tirdzniecības organizācijās. 1922.–1923. gadā viņš bija iesaistīts uzņēmumā «Bura», kura viens no līdzīpašniekiem bija jūras kapteinis Arčibalds fon Keizerlings (*Archibald von Keyserling*; 1882–1951), pēc tam sabiedrības «Robežtirdzniecība» noliktavas vadītājs Rīgā un tagadējā Krāslavas novada Indrā. Vēlāk inženieris vadīja krasta būvniecības darbus Hansa Fridriha Šmita (*Hans Friedrich Schmidt*; ?–?) firmā. 1921. gadā E. O. Pinkam Vecgulbenes pagastā piešķirta 15,31 ha jaunsaimniecība no Gulbenes muižas Gulbiša pusmuižas zemes, to nosauca par «Indrāniem» [10]. Tur saimniekoja E. O. Pinkas tēvs, vēlāk māsa, zeme tika izrentēta. Tur šad un tad ciemojās arī E. O. Pinka [6; 148. lp.].

Kuģniecības
inženiera,
virsnieka
Edgara Oto Pinkas
(1895–1941)
dzīves likloči

3. attēls.
E. O. Pinkas
pilnvara algas
saņemšanai
Lagzdiņam
(28.12.1937).

Judrāni, 28.12.37

doti cien. Lagzdiņa kuģis,

Novērtu Jūs pilnvaru par
manas algas saņemšanu Technika
par Decembra mēnesi un lūgšu to
man iņstīt pēc sekošās adreses
Martai Smidt.

Gulbītā Judrānos
Gulbene.

Līdz ar to lūgšu arī saņemiet no
manis vēstīsmākos laimes novēlējumu
uz Jauno 1938 gadu.

Ar ticību
Jūs E. O. Pinka

manas algas saņemšana

Inženiera mehānika, kuģniecības inženiera, skolotāja un diriģenta darbs (1924–1941)

Lai gan tūlīt pēc Latvijas Neatkarības kara (Latvijas brīvības cīņām) Latvijas armijā jūras spēku praktiski nebija, bija jādoma par gandrīz 500 km garās jūras robežas aizsardzību. 20. gadsimta 20. gadu sākumā Latvija dažādās valstīs interesējās par iespējām iegūt kuģus vai zemūdenes no Pirmajā pasaules karā izmantotajām, taču nesekmīgi. Pārrunāja arī iespējas veidot krasta artilēriju, taču robežas sargāšana no Igaunijas līdz Lietuvai tādā veidā prasītu salīdzinoši lielākus līdzekļus. 1924. gadā Saeimā tika apspriests un 10. aprīlī pieņemts likums par jūras krastu aizsardzības līdzekļu iegādi, Valsts Prezidents to parakstīja 19. aprīlī [11]. Saeimā un arī Latvijas sabiedrībā ne visi to atbalstīja [12; 152.–154. lpp.]. Arī E. O. Pinka iesaistījās diskusijā un šaubījās, vai zemūdenes spēs attaisnot uz tām liktās cerības Latvijas jūras robežu aizsardzībā, trūkstot arī bāzes to izvietošanai [13; 11.–14. lpp.]. Pasākumam tika plānoti gandrīz 10 miljoni latu četros gados, par tiem Latvijai bija jāiegūst divas zemūdenes un divi mīnu traleri, arī torpēdas.

Visus peldošos transportlīdzekļus būvēja Francijas pilsētās Nantē un Havrā.

Saistībā ar gaidāmo kara flotes palielināšanos 1924. gada 1. novembrī E. O. Pinku ieskaitīja aktīvajā kara dienestā Jūras krastu aizsardzības eskadras štābā un pēc trim nedēļām norīkoja par kontrolieri pie jaunbūvējamiem kara kuģiem Francijā [9; 12. lp.]. 3. decembrī jūras virsnieks izbrauca uz Franciju, Nanti. 1925. gada novembrī viņam piešķīra komandleitnanta dienesta pakāpi. Francijā inženieris sekoja vēlākās zemūdenes «Ronis» būvniecībai, praktizējās dienestā uz zemūdenēm, iepazinās arī ar torpēdu ražošanu.

Kopš 1926. gada 1. jūnija kā atsevišķa vienība tika izveidots Zemūdens laivu divizions. Tai dienā izdotā komandiera komandleitnanta Ādolfa Berga (no 1940 – Kalns; 1892–1957) pirmā pavēle sākas šādi: «Ar šo dienu uzņemos Zemūdens laivu divizona komandiera pienākumus. .. Zemūdens laivu divizions kā viena no spēcīgākajām Latvijas flotes vienībām šodien pievienojas pārējām kaujas daļām, lai sargātu latvju jūras krastus, birdinātus ar dzintaros pārvērstām latvju senču asarām» [14]. Divizionā ieskaitīts arī inženieris mehāniķis komandleitnants E. O. Pinka (IX algu kategorijas 1. pakāpe ar izdienu no 1924. gada 20. septembra) [14]. Kopumā štatā sākotnēji iekļauti 90 vīri, E. O. Pinkas izdiena starp tiem ir visilgākā. Divizona pirmais komandieris Ā. Bergs vienlaikus pildīja arī zemūdenes «Ronis» komandiera pienākumus, zemūdeni «Spīdola» komandēja tālbraucējs kapteinis Oskars Rodiņš (1892–1955). 1926. gada augustā latviešus – nākamos kuģu komandu vīrus – sūtīja uz Franciju tur būvēto kuģu apguvei.

Viņu vidū bija arī radiotelegrāfists kaprālis Hugo Legzdiņš (1903–2004), ko zinām kā Latvijas pirmās zemūdenes «Ronis» pēdējo komandieri (1940–1941). Viņš rakstīja: «Vēl uz «Roņa» dienēja inženieris kapteinis Pinka. Nantē visai mūsu komandai vajadzēja iet uz nodarbībām pašā kuģu būvētavā, kur Pinkam bija ierādīts plašs kabinets. Šeit viņš uz liela galda izklāja zemūdenes rasējumus, zīmēja uz tāfeles, lai mūs iepazīstinātu ar «Roņa» telpām, ierīcēm un aparātiem. Divas nedēļas pirms komandas ierašanās Nantē zemūdene jau bija nolaista ūdenī, tāpēc tūlīt pēc rasējumu izstudēšanas varējām to skatīt realitātē. Šāds apmācības veids šķita ļoti pieņemams. Vispār mūsu inženieris un kapteinis rīkojās sevišķi enerģiski. Viņš pilnībā pārvaldīja franču valodu un bija ļoti muzikāls. Pēc Pinkas aizrautīgā ierosinājuma no «Roņa» komandas tika izveidots pat pūtēju orķestris. Jautājumu par instrumentiem atrisinājām pavisam vienkārši. Ņemot vērā mūsu lielo komandējuma naudu, nolēmām, ka instrumentus pirksim paši. Te nekāda īpaša aģitācija nebija nepieciešama – katrs iedeva nepieciešamos dažus simtus franku. Tad sekoja apmācība. Pats kapteinis Pinka strādāja gan kā

kapelmeistars, gan kā skolotājs. Mēs taču nebijām nekādi muzikanti, un lietu vajadzēja apgūt no pašiem pamatiem. Katru dienu pēc darba Pinka nāca uz «*Saint Anna*» (viesnīca – aut.) un nodarbojās ar orķestri stundām ilgi. Viesnīcā veidojās tāds ragu troksnis, ka apkārtējie iemītnieki sūdzējās par nemiera cēlājiem. Norunājām, ka pūtīsim klusāk, ko arī izpildījām» [15].

E. O. Pinka piedalījās abu zemūdeņu svinīgajā ielaišanā ūdenī. Ar zemūdeni «Ronis» 1927. gada maijā viņš izbrauca no Nantes uz Latviju un 20. maijā ieradās Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Turpmāk viņš pildīja zemūdenes inženiera mehāniķa pienākumus, bija otrais cilvēks aiz komandiera. Franču inženiera Žana Ernesta Simonē (*Jean Ernest Simonet*; 1866–1958) konstruētā zemūdene bija 55 metrus gara, 4,6 metrus plata, virs ūdens tās dzinējspēks bija dīzeļmotors, zem ūdens – elektromotors, ko darbina akumulatori, iegremdēšanās – līdz 50 metru dziļumam. Virs ūdens ātrums 14 mezgli (25,93 km/h), zem ūdens 10 mezgli. Tā apbruņota ar sešiem torpēdu aparātiem, zenītlielgabalu un diviem ložmetējiem [16]. Zemūdenes komandā paredzēti 32 cilvēki, parasti gan divizona pavēlēs minēti 26–28 vīri. Savā ziņā tieši mehāniķis bija atbildīgs, lai sarežģītais tehniskais komplekss darbotos droši un labi.

Vienlaikus E. O. Pinka bija arī Zemūdens laivu divizona (no 1928. gada maija – Zemūdeņu divizona) inženieris mehāniķis, kurš Latvijas armijā bija paaugstināts kapteiņa pakāpē (1927). 1930. gada rudenī viņu sūtīja mācīties Tehniskajā jūras akadēmijā Francijā. Zemūdeņu divizionā gan viņam šai laikā skaitījās atvaļinājums. Dienesta lapā rakstīts, ka virsnieks ir komandējumā zinātniskos nolūkos. 1932. gada oktobrī Parīzē latvietim E. O. Pinkam izsniedza jūras konstrukciju civilinženiera diplomu [17]. Bija apgūti 16 dažādi kursi, no tiem seši – divus gadus. 20 ballu skalā saņemts vidējais vērtējums 16,01. Virsnieks turpināja dienestu iepriekšējā vietā un «1932. gada 6. oktobrī atgriezās no viņam piešķirtā kārtējā atvaļinājuma divizona, arī zemūdenes «Ronis» inženieris mehāniķis kapteinis Pinka Edgars pēc jūras tehniskās akadēmijas beigšanas Francijā ar 1. šķiras jūras konstrukciju inženiera diplomu un stājās pie divizona, arī zemūdenes «Ronis» inženiera mehāniķa dienesta pienākumu izpildīšanas ar šā gada 17. oktobri» [18].

Francijas galvaspilsētā darbojās Parīzes Latviešu biedrība. Tautiešu kopienu veidoja tur strādājošie un arī studējošie, biedrība izmantoja Latvijas sūtniecības telpas. Kad 1931. gadā biedrībā noorganizēja vīru dubultkvartetu, par tā vadītāju kļuva kapteinis E. O. Pinka. 1932. gada pavasarī Nicas pilsēta ierosināja atpūtnieku ieinteresēšanai reizē ar tradicionālajiem ziedu svētkiem rīkot arī folkloras svētkus, kuros piedalītos dažādu tautu pārstāvji. Janvārī uzaicinājumu saņēma arī

Latvijas sūtniecība Francijā. Tika nolemts organizēt E. O. Pinkas diriģētu jaukto kori, tā pamatā bija vīru dubultkvartets. Tas tad piedalījās pasākumā Francijas Rivjērā. Dziedātāju skaits pārsniedza 30, viņu vidū bija vairāki profesionāli mūziķi, daži no tiem saistīti ar Parīzes krievu operu. Piemēram, pazīstamākā bija Rīgā dzimusī dziedātāja, mecosoprāns Elza Žebranska (1903–1996), kura Parīzē skolojās. Viņa koncertos uzstājās arī kā soliste. Tērpus koristēm galvenokārt atsūtīja no Latvijas, īpaši atsaucīgs bijis Liepājas muzejs (vadītājs Jānis Sudmalis (1887–1984)) ar agrākā Kurzemes provinces muzeja vāko kolekciju. Iespējams, palīdzēja E. O. Pinkas kontakti ar iepriekšējo dienesta vietu. Vīru tērpi darināti pārsvarā uz vietas. Februāra pēdējā dienā latvieši piedalījās kopkoncertā Parīzē, pēc tam folkloras svētku dalībnieki vilcienā izbrauca uz Nicu. Pasākumā iesaistījās 19 dažādu tautu pārstāvji, skatītāji priecājās par latviešu kora dziedāšanu un tā krāšņajiem tērpiem, novērtēts arī diriģents. Korespondences par svētkiem uz dzimteni atsūtīja arī kapteinis E. O. Pinka [19–21]. 17. aprīlī viņu ievēlēja par Parīzes Latviešu biedrības Goda biedru [22].



4. attēls. Parīzes
latviešu koris Nicā
(03.03.1932).

Nākamajā pavasarī Francijā atkārtoti rīkoja līdzīgu pasākumu. Latvijas sūtniecība kora sagatavošanai īpašā vēstulē kara flotes vadībai lūdza atļaut inženierim Pinkam ierasties Parīzē no Liepājas, tika saņemta priekšniecības atļauja. 6. februārī jūras virsniekam tika piešķirts kārtējais atvaļinājums [23], lai brauktu uz Parīzi. Arī šoreiz uzstāšanos varēja uzskatīt par Rietumeiropas iepazīstināšanu ar Latviju, tās kultūru un tradīcijām [24–25].

Dienesta vieta inženierim galvenokārt bija Liepājā, no turienes veikti dažādi mācību braucieni, arī došanās uz kopīgiem manevriem ar citu

valstu floti, atsevišķas vizītes uz citvalstu ostām. Viņš bija atbildīgs par zemūdenes «Ronis» vēstures materiālu apkopošanu, organizēja kursus Zemūdeņu divizionā jūrniekiem, darbojās virsnieku Goda tiesā.

Sākot no 1928./1929. mācību gada, inženieris strādāja par pedagogu Liepājas Valsts tehnikuma kuģu mehāniķuursos, pēc tam – arī Liepājas jūrskolā. 1931. gadā rotaprinta tehnikā izdota E. O. Pinkas sastādītā brošūra «Kuģu tvaika katli». 1936. gada februārī, ņemot vērā izglītību un arī praktiskā darba pieredzi, viņu cenzēja kā pilntiesīgu vidusskolu skolotāju ar tiesībām mācīt jūras inženieru zinātņu priekšmetus. Sākot no 1935./1936. mācību gada, Liepājas Valsts tehnikumā E. O. Pinka lasīja kursu par lidmašīnām [26]. Vēlāk viņu nomainīja Liepājas Kara ostas darbnīcu aviācijas nodaļas vadītājs Georgs Novickis (1908–1985), Latvijas Universitātes Mehānikas fakultātes 1933. gada absolvents, kurš, iegūstot Humbolta stipendiju, 1934./1935. gadā bija papildinājis zināšanas Berlīnes Tehniskās augstskolas Lidmašīnu būves nodaļā [27].

Komandkapteinis sekoja pasaules notikumiem jūrniecības, īpaši militārās flotes jomā, informējot par to arī Latvijas iedzīvotājus [28–34].



5. attēls. E. O. Pinka (ap 1935).

Gadskārtējās E. O. Pinkas atestācijas 20. gadsimta 30. gadu vidū bija pozitīvas un samērā līdzīgas, pēdējā rakstīta 1937. gada rudenī: «Atestācijas gadā ārstējies Ķemeru sanatorijā, bet veselības ziņā spējīgs arī panest kara laika grūtības. Garīgās spējas labas. Morāliski un ētiski nevainojams. Vidēji enerģisks, korekts un sabiedrīks. Alkoholu lieto, bet uz dienestu tas iespaidu neatstāj. Ārpus dienesta pasniedz stundas valsts tehnikumā Liepājā. Savus dienesta pienākumus pārzina un izpilda ļoti labi. Pret padotajiem taisns un bezpartejisks. Izturas likumības un noteikumu robežās. Pietiekoši disciplinēts. Spējīgs militāri izglītojošo kursu sarīkošanā un vadīšanā. Savu tiesību robežās patstāvīgs. Normāla pašierosme un drosme vajadzības gadījumā spert attiecīgus soļus.

Interesējas par tehniskiem jauninājumiem. Spējīgs izpildīt augstākus tehniskus amatus. Slēdziens: labs. Izbīdāms uz divizona saimniecības priekšnieka amatu» [9; 28. lp.].

Iepriekšējo trīs gadu atestācijā ieteikts virsnieku virzīt uz eskadras štāba inženiera mehāniķa amatu. Abus amatus kā iespējamus paaugstinājumus 1937. gada 5. decembrī min eskadras komandieris, RPI absolvents (1914) Teodors Spāde (1891–1970) un 9. decembrī – armijas komandieris Krišjānis Berķis (1884–1942).

Taču 1937. gadā komandkapteinim, domājams, bijusi kāda nesaprašanās ar priekšniecību. Viņam celta apsūdzība pēc Kara sodu likuma 52. panta 2. daļas (militārās cieņas un padotības pārkāpšana), kas gan 1938. gada jūlijā pārtraukta pierādījumu trūkuma dēļ [9; 33. lp.]. Tomēr 1937. gada 22. decembrī komandkapteinis no aktīvā dienesta atvaļināts «pēc paša vēlēšanās», no divizona virsnieku sarakstiem izslēgts 1938. gada 11. februārī, zemūdenes un divizona inženiera mehāniķa lietu un pienākumu nodošanas jaunajam amata izpildītājam gan pabeigta 10. martā. Pratināšanā 1941. gada 7. februārī par atvaļināšanas iemeslu E. O. Pinka sacīja: «Nepareizi izteicu apvainojumus savam priekšniekam» [35; 179. lp.].



6. attēls. E. O. Pinka (pirmais no labās) – goda viesis Gulbenes pamatskolas izlaidumā (1937. gada maijā).

Kapteinis E. O. Pinka bija viens no labākajiem speciālistiem savā nozarē [7], vienīgais jūras inženieris, kas bijis speciālists iekšdedzes dzinējos, specializējies zemūdeņu dīzeļmotoros, laivu motoros un automobiļu nozarē [8]. Viņa darbība tika augstu novērtēta – viņš apbalvots ar V (1928) [36] un IV šķiras (1936) Triju Zvaigžņu ordeni [37]. Latvijas armijas virsnieku vidū nebija daudz tādu, kuri būtu ieguvuši divus tik augstus valsts apbalvojumus [38].

Mūža nogale (1938–1941)

Pēc atvaļināšanās no armijas inženieris no Liepājas devās uz Rīgu, kur izveidoja celtniecības darbu uzņēmumu. Iekšlietu ministrijas Būvniecības departamentā viņam reģistrētas inženiera un arhitekta būvtiesības [39]. E. O. Pinkas birojs organizēja elektroinstalācijas darbus, tad pārņēma firmu «A. C. Fitzner», kuras īpašnieks repatriējās uz Vāciju, un veica arī centrālāpkures, siltūdens, gāzes ierīkošanu [40]. No 1938. gada marta līdz 1939. gada augustam inženieris dzīvoja Rīgā, Valdemāra ielā 67-7 [41], tad neilgi Ausekļa ielā 4-24 (šī vieta minēta arī kā uzņēmuma adrese), decembrī pārcēlās uz Laipu ielu 3-3. Netālu, Vaļņu ielā 39, atradās agrākā A. C. Fitznera firma, kur nu bija E. O. Pinkas birojs.

1940. gada rudenī viņu pieņēma darbā par inženieri Darba tautas komisariātā, no nākamā gada sākuma E. O. Pinka bija Tehniskās daļas priekšnieks Padomju Sociālistisko Republiku Savienības (PSRS) Upju flotes tautas komisariāta Rīgas kuģu būves un remonta fabrikā [35; 166. lp.]. To izveidoja 1940. gada rudenī no diviem nacionalizētiem uzņēmumiem – Baltijas mašīnu fabrikas «Ed. Cepps» un kuģu būvētavas «Lange», kuras kantoris bija Valguma ielā 38 [42]. Šis amats atbilda inženiera sagatavotībai un arī iepriekšējai darba pieredzei. Taču 1941. gada 24. janvārī E. O. Pinku arestēja, apvainojot sadarbībā ar ārvalstu izlūkdienestu [35; 160. lp.]. Kopā vienā lietā tika apsūdzēti un pēc tam tiesāti četri cilvēki: E. O. Pinka, Rīgas domes darbinieks (iepriekš dzelzceļnieks) Nikolajs Petrovičs (1906–1941), Daugavpils poļu skolas pārzinis (iepriekš arī dzelzceļnieks) Pēteris Daugste (1896–1941) un automehāniķis Rīgā Jānis Krols (1892–1941). Viņus neapcietināja vienlaikus. Pirmais no četrtnes tika aizturēts N. Petrovičs, kuru 7. janvāra pratināšanā minējis Jelgavas dzelzceļa stacijas dežurants Arvīds Sprinģis (1904–?). N. Petrovičs 1940. gada pavasarī lūdzis A. Sprinģi atzīmēt, cik daudz un kādas kravas caur Jelgavu ar PSRS produkciju tiekot sūtītas uz Vāciju. Tas interesējot Francijas sūtniecības darbiniekus, par ziņām solīts samaksāt. Tas sākās vēl pirms Vācijas uzbrukuma Francijai 1940. gada maijā, kad Francija, acīmredzot, pieļāva šāda uzbrukuma iespējamību, ziņas par pretinieka sagatavotību bija svarīgas, tobrīd PSRS un Vācijas sadarbību noteica savstarpēji līgumi. N. Petroviču arestēja 1941. gada 9. janvārī. Viņš pratināšanā atzina, ka iepriekš par ziņu vākšanu viņu uzrunājis J. Krols, kuram bijuši paziņas Francijas sūtniecībā. Bez A. Sprinģa N. Petrovičs kādas līdzīgas ziņas par Daugavpils dzelzceļa mezglu lūdzis arī P. Daugstem. Arestēja arī šos vīrus. J. Krols laika gaitā nenoliedza ziņu sniegšanu Francijas un arī Anglijas sūtniecību darbiniekiem. 1941. gada 18. janvārī J. Krols pieminēja, ka 1940. gada aprīlī kāds franču sūtniecības darbinieks pabijis arī mājās pie viņa paziņas inženiera E. O. Pinkas un interesējies

par militārām lietām. Te jāmin, ka J. Krolls un E. O. Pinka iepazinās 1930. gada beigās Parīzē, kur pirmais jau gadus septiņus strādāja par šoferi, savukārt otrs bija atsūtīts uz mācībām. Abi interesējās par mūziku, abi apmeklēja nelielās latviešu sabiedrības pasākumus. Šoferis bija Parīzes Latviešu biedrības kasieris, dziedāja arī E. O. Pinkas vadītājā korī. Pa laikam viņi tikās arī pēc 1933. gada, kad J. Krolls atgriezās Rīgā. Ar Francijas sūtniecību šeit J. Krollu saistīja arī tas, ka autodarbnīcā pa laikam labotas vēstniecības mašīnas. Pratinātāji pievērsa uzmanību arī tam, ka 1933. gadā E. O. Pinka iepazīstinājis J. Krollu ar Pēteri Melbārdi (1892–1941), kuru pats pazina kopš 20. gadsimta 20. gadu sākuma, kad kopīgi darbojās pierobežas tirdzniecībā. J. Krolls ar P. Melbārdi sākuši kopīgu darījumu nelegālu preču piegādē no Vācijas, gan neveiksmīgi. P. Melbārdis arestēts jau 1940. gada 30. jūnijā un tika apvainots kā amerikāņu, angļu, franču, vācu izlūkdienestu aģents, nāvēssodu viņam izpildīja 1941. gada 25. martā [43].



7. attēls. E. O. Pinka apcietinājumā (1941).

Pratināšanā 1941. gada 7. februārī inženieris E. O. Pinka stāstīja, ka iepriekšējā gada pavasarī viņu dzīvokli apmeklējis kāds cilvēks, kas nodevis vēstuli no kāda francūža uzvārdā Blanšārs (*Blanchard*). Ar to E. O. Pinka iepazinies kopīgajās mācībās Parīzē, pēc latvieša atgriešanās dzimtenē viņi apmainījušies vēstulēm. Blanšārs interesējies par notikumiem Latvijā, arī par to, kas pēdējā laikā mainījies komandkapteiņa agrākajā dienesta vietā Liepājā (tur tobrīd bija PSRS militārā bāze). Atnācējs solījis pēc kāda laika ienākt pēc atbildes, taču vairāk nav atgriezies. E. O. Pinka par apmeklējumu pastāstījis J. Krollam, kurš pēc ciemiņa vizuālā apraksta pieņēmis, ka tikšanās tiešām bijusi ar sūtniecības cilvēku. Taču E. O. Pinka pratinātājam atkārtoti uzsvēra, ka nekāda informācijas nodošana nav notikusi. Pēc Vācijas un PSRS kara sākšanās 1941. gada 22. jūnijā apcietinātos nogādāja Astrahaņā, Krievijā, un tur vēl septembrī notika pratināšanas. 5. novembrī notika tiesas sēde. Pēdējā vārdā E. O. Pinka teicis: «Nebiju domājis darīt ko jaunu un nedarīju. Ja arī man bijuši kādi sakari ar izlūkdienestu, tad es

to neapzinājos. Lūdzu mani attaisnot» [35; 237. lp.]. Spriedumā rakstīts «Tiesājamais E. Pinka, ārvalstu izlūkdienesta aģenta savervēts, vāca spiegošanas rakstura ziņas par aizsardzību». 1941. gada 5. novembrī visiem četriem piespriests nāves sods. Tā nu flotes inženiera dzīve beidzās Krievijā, netālu no Kaspijas jūras.

Ģimene un tās turpinātāji

1929. gada 7. aprīlī Rīgas Garnizona draudzē Doma baznīcā E. O. Pinka salaulājās ar Mariju Moniku Tīzengoldi (dzim. Rusecka; 1894–?), ar kuru, domājams, iepazinās laikā, kad strādāja sabiedrībā «Robežtirdzniecība» Krāslavas apkārtnē. Viņu laulība šķirta 1935. gada 5. novembrī. Ar to saistāms teikums E. O. Pinkas 1936. gada virsnieka atestācijā: «Morāliski un ētiski nav vainojams, lai gan savu dzīvi gribēja saistīt ar sievieti, par kuru virsnieku goda tiesa izteica nevēlamību» [9; 26. lp.]. Otrreiz laulāts ar ārsti Lidiju Ošenieci (1906–1991) 1940. gada 8. augustā.

Četrus mēnešus pēc inženiera aresta, 1941. gada maijā, piedzima Lidijas un Edgara Pinku meita Māra, kas savu tēvu nekad nesatika. 1959. gadā viņa iestājās RPI Elektroenerģētikas fakultātē. 1961. gadā notika fakultātes reorganizācija – Elektrosakaru un automātikas katedru sadalīja divās – Elektrosakaru un Radiotehnikas katedrās un tās iekļāva jaundibinātās Automātikas un skaitļošanas tehnikas fakultātes sastāvā, kurā M. Pinka turpināja studijas. 50 gadu pēc tēva iestāšanās RPI, 1964. gadā, M. Pinka absolvēja institūtu, iegūstot radioinženieres diplomu. Jaunā inženiere sāka strādāt RPI Radiotehnikas katedrā par laboranti, no 1965. gada – par asistenti. Kopš 1966. gada katedra tika iekļauta jaundibinātās Radiotehnikas un sakaru fakultātes sastāvā. Mainījās arī katedras nosaukumi – 1968. gada viņa strādāja par vecāko pasniedzēju Radioaparātūras katedrā, no 1972. gada – Radio iekārtu katedrā [44; 513. lpp.]. Ar savu *Alma mater* M. Pinka bija saistīta 30 gadu. Mainījās ne tikai katedru, bet arī augstskolas nosaukums – 1990. gadā RPI tika pārdēvēts par Rīgas Tehnisko universitāti (RTU). M. Pinka strādāja arī RTU Latviešu valodas un kultūras katedrā (1990–1991), jo krievu plūsmas studentiem vajadzēja mācīt latviešu valodu. Bija īsi apmācības kursi, ko beidza arī M. Pinka. Paralēli darbam katedrā M. Pinka no 1993. gada sāka strādāt Rīgas 6. vidusskolā par matemātikas, vēlāk – arī fizikas skolotāju. Minēto mācību priekšmetu skolotāju trūka, un inženieres pedagoģiskais darbs bija ļoti nepieciešams. Turklāt tas M. Pinkai patika un padevās, tāpēc inženiere 1995. gadā nolēma nekandidēt uz nākamo darba termiņu katedrā un pārgāja uz pilnas slodzes darbu skolā. Lai varētu turpināt darbu skolā,

pēc jaunajiem noteikumiem vajadzēja augstāko pedagoģisko izglītību, tādēļ no 2004. gada septembra līdz 2005. gada jūnijam M. Pinka Latvijas Universitātes Fizikas un matemātikas fakultātē nepilna laika studijās ieguva vidusskolas fizikas skolotāja kvalifikāciju [45].

Inženierai M. Pinkai, tāpat kā viņas tēvam, patika mūzika. Viņa bija mācījusies spēlēt vijoli un dziedāja RPI / RTU sieviešu korī «Delta», bijusi arī tā prezidente [44; 197. lpp.]. RPI / RTU strādāja arī M. Pinkas vīrs un E. O. Pinkas znots Vadims Ņikitins (1939–2021). Dzimtu turpina divas mazmeitas.

Latvijā 1989. gadā tika nodibināta Latvijas Jūras akadēmija, kas 1990. gadā kļuva par RTU struktūrvienību fakultātes statusā [46]. No 1993. līdz 2022. gadam tā darbojās kā patstāvīga augstākās izglītības mācību iestāde, un kopš 2022. gada 1. novembra atkal ir RTU sastāvā kā patstāvīga struktūrvienība. Te tagad sagatavo augstākā līmeņa jūrniecības speciālistus, un jauniešiem ir iespēja iegūt izglītību Latvijā. 20. gadsimta pirmajā pusē E. O. Pinkam tādas iespējas nebija. Tāpēc jaunieši no Latvijas izglītoties jūrniecības zinībās devās uz ārzemēm.

ATSAUCES

- [1] Gulbenes draudzē dzimušie, 1895. Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk – LNA LVVA) 235. f., 14. apr., 348. l., 351. lp.
- [2] **Vilnis, M.** Pētera Piņķa raduraksti. Viktora Ķirpa Ates muzejs, KPNM 2142.
- [3] **Ķestere, I.** LU profesors Jānis Kauliņš (1863–1940) un viņa laikabiedri. *Latvijas Universitātes raksti. Zinātņu vēsture un muzejniecība*. 716. sēj. Rīga: LU, 2007, 56.–57. lpp.
- [4] Тульчиев Иосиф Иванович [tiešsaiste]. <http://russianestonia.eu> [citēts: 23.12.2022].
- [5] RPI studentu saraksts. LNA LVVA 7175. f., 1. apr., 1910. l., 171. lp.
- [6] Liepājas Valsts tehnikuma dokumenti. LNA LVVA 2227. f., 2. apr., 706. l., 148., 162. lp.
- [7] Francijas jūras akadēmiju beigušais kapt. Ed. Pinka. *Brīvā Zeme*, 1932. gada 13. septembris, Nr. 206, 7. lpp.
- [8] **Pinka, E.** Starptautiskais auto zalone Parīzē. *Motors*, 1930. gada 1. decembris, Nr. 8, 2. lpp.
- [9] E. O. Pinkas personas lieta. LNA LVVA 5601. f., 1. apr., 4920. l., 2., 12., 15., 26., 28., 33. lp.
- [10] Gulbenes nuižas sadalīšana. LNA LVVA 1679. f., 172. apr., 1289. l., 77. lp.
- [11] Likums par jūras krastu aizsardzības līdzekļu iegādi. *Valdības Vēstnesis*, 1924. gada 19. aprīlis, Nr. 90, 1. lp.

- [12] **Pildiņš, K.** Latvijas kara flotes veidošana – zemūdenes «Ronis» un «Spīdola». *Latvijas Kara muzeja gadagrāmata XIX*. Rīga: Latvijas Kara muzejs, 2023, 152.–154. lpp.
- [13] **Pinka, E.** Latvijas kara flote, *Latvijas Ērgļi*, 1924. gada 1. oktobris, Nr. 2, 11.–14. lpp.
- [14] Zemūdens laivu divizionā pavēles, 1926. LNA LVVA, 4966. f., 1. apr., 1. l., 1. lp.
- [15] **Legzdiņš, H.** Ronis – mana būdiņa un pils. Rīga: Latvijas mutvārdu vēstures pētnieku asociācija «Dzīvesstāsts», 2002, 78. lpp.
- [16] **Priedītis, Ē. Ē.** Latvijas kara flote: 1919–1940. Rīga: Militāras literatūras apgādes fonds, 2004, 59. lpp.
- [17] Diploma noraksts. LNA LVVA 2227. f., 2. apr., 781. l., 146. lp.
- [18] 228. pavēle Zemūdeņu divizionam, 1932. LNA LVVA 4966. f., 1. apr., 7. l., 149. lp.
- [19] **Pinka, E.** Latvju panākumi starptautiskos folkloras svētkos Parīzē. *Brīvā Zeme*, 1932. gada 9. marts, Nr. 55, 8. lpp.
- [20] **Pinka, E.** Zviedrijas karalis Gustavs aplaudē latviešiem. *Brīvā Zeme*, 1932. gada 10. marts, Nr. 56, 6. lpp.
- [21] **Pinka, E.** Cildinājumi latviešiem. *Brīvā Zeme*, 1932. gada 15. marts, Nr. 60, 4. lpp.
- [22] Latvieši Parīzē. *Jaunākās Ziņas*, 1932. gada 23. aprīlis, Nr. 90, 8. lpp.
- [23] Zemūdeņu divizionā pavēles, 1933. LNA LVVA 4966. f., 1. apr., 8. l., 16. lp.
- [24] Nacionālie uzvedumi Parīzē. *Latvis*, 1933. gada 16. marts, Nr. 3407, 1.–2. lpp.
- [25] **Pinka, E.** Folkloras svētki Grenoblē. *Latvijas Kareivis*, 1933. gada 26. marts, Nr. 70, 3. lpp.
- [26] Liepājas Valsts tehnikuma darbinieki. LNA LVVA 2227. f., 2. apr., 708. l., 38. lp.
- [27] Liepājas Valsts tehnikuma darbinieki. LNA LVVA 2227. f., 2. apr., 716. l., 151. lp.
- [28] **Pinka.** VI Nautiskais starptautiskais salons Parīzē. *Motors*, 1932. gada 1. februāris, Nr. 2, 3.–4. lpp.; 1932. gada 1. marts, Nr. 3, 2.–3. lpp.
- [29] **Pinka, E.** Kuģniecības krīze. *Jūrnieks*, 1932. gada 1. oktobris, Nr. 10–11, 235.–236. lpp.; 1932. gada 1. decembris, Nr. 12, 263.–267. lpp.
- [30] **Pinka, E.** Pretim jauniem ātruma rekordiņ kara flotē. *Militārais Apskats*, 1932. gada 1. maijs, Nr. 5, 811.–812. lpp.
- [31] **Pinka, E.** Zemūdeņu sakari. *Militārais Apskats*, 1932. gada 1. jūnijs, Nr. 6, 1112.–1116. lpp.
- [32] **Pinka.** Jūru militārās problēmas atrisinājums Francijā. *Latvijas Kareivis*, 1933. gada 4. februāris, Nr. 28, 1. lpp.
- [33] **Pinka, E.** Jaunākais karakuģu būvniecībā. *Militārais Apskats*, 1936. gada 1. novembris, Nr. 11, 2244.–2256. lpp.
- [34] **Pinka, E.** Kuģu būves un jūras politika. *Sējējs*, 1939. gada 1. jūlijs, Nr. 7, 755.–758. lpp.

- [35] E. O. Pinkas izmeklēšanas lieta. Latvijas Nacionālā arhīvā Latvijas Valsts arhīvs (turpmāk – LNA LVA) 1986. f., 1. apr., 5354. l., 160., 166., 179., 237. lp.
- [36] Ar Triju zvaigžņu ordeni apbalvoto 5. saraksts. *Valdības Vēstnesis*, 1928. gada 17. novembris, Nr. 262, 8. lpp.
- [37] Ar Triju zvaigžņu ordeni apbalvoto 21. saraksts. *Valdības Vēstnesis*, 1936. gada 17. novembris, Nr. 262, 2. lpp.
- [38] **Treijs, R.** Arī tad virsnieki mācījās ārzemēs. *Latvijas Vēstnesis*, 2005. gada 2. februāris, Nr. 18, 7. lpp.
- [39] Valdības iestāžu paziņojumi. 22. saraksts. *Valdības Vēstnesis*, 1939. gada 19. jūlijs, Nr. 159, 4. lpp.
- [40] **[inž. Ed. Pinka].** *Hallo, Latvija*, 1940. gada 14. janvāris, Nr. 529, 2. lpp.
- [41] Valdemāra iela 67, mājas grāmata. LNA LVVA 2942. f., 1. apr., 14401. l., 74. lp.
- [42] Citu iestāžu sludinājumi. *Latvijas PSR Augstākās Padomes Prezidija Ziņotājs*, 1940. gada 21. novembris, Nr. 69, 5. lpp.
- [43] E. O. Pinkas izmeklēšanas lieta. LNA LVA 1986. f., 1. apr., 7514. l., 57. lp.
- [44] Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 3. daļa. Rīgas Politehniskais institūts. Rīga: RTU, 2007, 197., 513. lpp.
- [45] Induļa Zvirgzdiņa sarakste ar Anitru Skalbiņu, 2023. gada janvāris, I. Zvirgzdiņa personīgais arhīvs.
- [46] Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 4. daļa. Rīgas Tehniskā universitāte, 1991–2008. Rīga: RTU, 2011, 583.–585. lpp.

ILUSTRĀCIJU AVOTI

- 1. attēls. O. Priediša foto. Viktora Ķirpa Ates muzejs, KPNM 2141.
- 2. attēls. LNA LVVA 5601. f., 1. apr., 4920. l., 2. lpp.
- 3. attēls. LNA LVVA 2227. f., 2. apr., 706. l., 148. lp.
- 4. attēls. Ulda Ozoliņa krājums.
- 5. attēls. LNA LVVA 5601. f., 1. apr., 4920. l., 37. lpp.
- 6. attēls. Gulbenes novada Vēstures un mākslas muzejs, GVMM 4422.
- 7. attēls. LNA LVA 1986. f., 1. apr., 5354. l.



INDULIS ZVIRGZDIŅŠ, *Mg. hist.* (1996, University of Latvia), was a senior researcher at the *Madona* Museum of Local History and Art, member of the Latvian Association of History of Science. His main academic interests include the history of *Madona* and *Madona* District. He is the author of many publications.

Address: 12 Skolas Street, Madona, LV-4801, Latvia

E-mail: zviindulis6@inbox.lv

Kuģniecības
inženiera,
virsnieka
Edgara Oto Pinkas
(1895–1941)
dzīves likloči

Indulis Zvirgzdiņš

The Life of Marine Engineer Officer *Edgars Oto Pinka* (1895–1941)

Based on the documents, the study provides a wide and comprehensive evaluation of the life of an engineer and citizen from *Vidzeme Edgars Otto Pinka* (1895–1941). His life was related to ships, military service in Latvia, Russia, and France, and the Latvian Society of Paris. Researching *E. O. Pinka's* studies and work, the author has studied the engineer's life from birth to the end of his life, reflecting on his progress as one of the best specialists in the Latvian Navy in his capacity of an engineer mechanic, shipping engineer, officer, and pedagogue. The contribution of *E. O. Pinka* to raising awareness about Latvia and Latvian music in France in the early 1930s is also significant. His daughter, a graduate (1964) of Riga Polytechnic Institute (RPI) *Māra Pinka*, inherited his interest in music. The article was developed by studying the collections of Latvian libraries, archives, and museums and communicating with the successors of *E. O. Pinka's* family.

Keywords: shipping engineer, officer, *Edgars Oto Pinka*.