

# HERBERTS ČUKURS MANS LIDOJUMS UZ GAMBĪJU



Pirms 80 gadiem pasaule bija citāda. No mūsdienām tikpat neiespējami citāda, kā no tām dienām skatoties – mūslaiki. Ir mainījušies mērogi un iespējas, zināšanas un tikumi, taču nemainīgi joprojām apbrīnu un cieņu izraisa retākā no cilvēciskajām īpašībām – varonība un spēcīgākā no tām – drošme.

Grāmata, kas nonākusi Tavās rokās, ir caurstrāvota ar nemirstīgo un laicīgo, kas nu jau kļuvis par interesantu vēsturi. Varbūt tieši tāpēc tā ir piedzīvojusi savu atdzimšanu un atkārtotu izdevumu pēc tik daudz gadiem.

ISBN 978-9984-49-796-9



Herberts Cukurs

# Mans lidojums uz Gambiju

**Noskanējis grāmatu un failu izveidojis  
Imants Ločmelis  
imantslochmelis@inbox.lv**

04 200

*Herberts Cukurs  
Mans lidojums uz Gambiju  
Autora izdevums  
Armijas spiestuve  
Rīgā, Muižas ielā 1.*

Atkārtots 1934. gada izdevums

Izdevējs – Herberta Cukura piemiņas fonds  
sadarbībā ar biedrību «Latvietis» 2013

Grāmatas redaktors un salikuma maketētājs  
**Leonards Inkins**

Par pareizrakstību rūpējās  
**Jānis Kušķis un  
Klinta Alpa**

Vāka noformējums  
**Baiba Eichenberga**

ISBN 978-9984-49-796-9



# Izdevēja priekšvārds

Pirms 80 gadiem pasaule bija citāda. No mūsdienām tikpat neiespējami citāda, kā no tām dienām skatoties – mūslaiki. Ir mainījušies mērogi un iespējas, zināšanas un tikumi, taču nemainīgi joprojām apbrīnu un cieņu izraisa retākā no cilvēciskajām īpašībām – varonība un spēcīgākā no tām – drosme.

Grāmata, kas nonākusi Tavās rokās, ir caurstrāvota ar nemirstīgo un laicīgo, kas nu jau kļuvis par interesantu vēsturi. Varbūt tieši tāpēc tā ir piedzīvojusi savu atdzimšanu un atkārtotu izdevumu pēc tik daudz gadiem.

Gatavojot šo izdevumu, centāties mainīt tikai gramatiskās nianšes, kuras varētu būt grūti saprotamas mūsdienu lasītājiem, bet stilistika ir autora un viņa partnera – žurnālista Jūlija Lāča radošās sadarbības rezultāts. Vārdu kombinācijas un raitums priecē uztveri ar sava laikmeta dvašu un nemirstošo briesmu spriedzi, bet visspilgtākā laikam ir mūsdienās par retumu kļuvusi latviskā sirsnība, kas aptver katru rakstīto rindu.

No sirds novēlu izbaudīt šo grāmatu katram, kurš labprāt paviesotos laikā, kad *gods* un *Tēvija* bija jēdzieni, kas noteikti bija svarīgāki par jēdzieniem *es* un *dzīvība*.

Herberta Cukura piemiņas fonda vārdā sirsnīgi pateicos katram, kurš iegādājies šo brīnišķīgo grāmatu, tādējādi ziedodams savu artavu tās autora piemiņas iemūžināšanā.

Laikā, kad vienam no slavenākajiem lidojumiem pasaules aviācijas vēsturē tuvojas 80. gadskārta, grāmata ir krāšņs sveiciens gan tiem, kuri mīl un ciena slaveno aviatoru, gan arī viņa slepkavām un nopelējiem.

Roberts Klimovičs

# Autora priekšvārds

Manu kollēgu N. Pūliņa un R. Celma neveiksmīgais lidojums uz Gambiju 1933. gada vasarā radīja latvju sabiedrībā un tautā milzīgu interesi par Kurzemes hercogistes seno koloniju Gambiju. No visiem pakšiem vilka ārā vecas grāmatas, kuŗās aprakstīta senās Kurzemes kuģniecība un kolonija. Cītīgākie studēja archīvus. Bet bija arī tādi, kas šai lietai neticēja. Pat presē parādījās raksti, ka tālāk par Jelgavu netikšot. Tas viss tādēļ, ka sabiedrība mūsu civilo aviāciju nevien neatbalstīja, bet uzskatīja, ka visi tie, kas ar to nodarbojas, velti zaudē laiku, un ka no civilās aviācijas nekas nopietns nav gaidāms. Pūliņa lidmašīnas avārija pie Bervaldes Vācijā stāvokli strauji pasliktināja.

Es tajā laikā projektēju lidot uz Tokiju. Gribēju savam C 3 uzlikt jaunu «Gipsy Major» motoru, caur Indiju un Indoķīnu sasniegt Tokiju un caur Sibīriju atgriezties mājās. Bet visur, kur vien griezos pēc atbalsta, sastapu vienaldzību un noraidījumus. «Atkal jauna Gambija» – visi smējās.

Apspriedāmie ar Latvijas aviācijas biedrības priekšnieku N. Sudmali un Latvijas Republikas lidotāju kluba priekšnieku A. Valeiku un nācām pie atziņas, ka civilā aviācija ilgu laiku paliks līdzšinējā stāvoklī, ja lidojumu uz Gambiju neatkārtos un ja to nenasniegs. Par kaut kādu materiālu atbalstu nebija ko cerēt ne no viena. Tā kā Pūliņš par lidojuma atkārtošānu acīmredzot nopietni nedomāja, tad kādā jaukā dienā ar smagu sirdi un drūmu skatu nākotnē nolēmu vienot savu likteni ar C 3 un mēģināt glābt, kas vēl glābjams – lidot uz Gambiju un ar to pašu veco Renò motoru, kas man jau 4 gadus uzticīgi kalpoja.

Tā kā par lidojuma gaitu un iznākumu nebiju drošs, tad, lai neiznāktu neveiksmes gadījienā atkal brēka presē, nolēmu lidojumu līdz pat Gambijai turēt lielā slepenībā. Kad man

prasīja, uz kurienu lidošu, atbildēju: ciemā pie leišiem un poļiem, kuŗi mūs sen bija jau ielūguši.

Ceļa naudu vēl papildināju ar reklāmas lidojumiem virs Rīgas un jūrmalas un tad, nokārtojīs visas personīgās lietas un atstājīs par testamenta izpildītāju Auto-tanku pulka virsleitnantu Kārli Konstantu un Nikolaju Sudmali – startēju pretim nezināmai nākotnei. Laimīgi sasniedzu Parīzi un ar savu ierašanos šeit uz modernas paškonstruētas lidmašīnas, ar motoru «vectētiņu», sacēlu tādu sensāciju, nemaz par to nedomājot un negribot, ka par mani rakstīja gandrīz visas pasaules laikraksti, mani fotografēja un filmēja kā kinodīvu un no autogrāfu vācējiem nebija glābiņa.

Tad arī Latvija dabūja zināt, ka lidoju uz Gambiju.

Liktenis bija man žēlīgs. Es to sasniedzu un atgriezos atpakaļ dzimtenē. Un, atskatoties uz veikto, varu teikt, ka savu uzdevumu esmu izpildījis. Sabiedrības interese pret aviāciju ir radusies liela, un mūsu civīlā aviācija, sabiedrības pabalstīta, aug no dienas dienā. Katrs zēns grib tapt par lidotāju. Uz sporta lidotāju skatās nopietni, un varbūt pēc neilga laika Latvijas aviācija Baltijas valstīs ieņems vadošo vietu.

Laižot klajā šo grāmatu, kuŗā sakopoti pa daļai periodiskā presē iespiestie raksti, pa daļai jauni materiāli, mana vēlēšanās ir rādīt sabiedrībai, kādas grūtības jāpārcieš šādā tāllidojumā, un modināt interesi par mūsu civīlās aviācijas attīstību. Ņemot vērā milzīgo aviācijas nozīmi valsts aizsardzībā, gribētu, kaut mūsu tautas devīze un priekšu būtu: «Visu par Latviju» un «Cik spējām – aviācijas attīstībai!»

Liela pateicība par mana Gambijas lidojuma morālisku un materiālu atbalstu izsaku kuŗa ministram ģen. **J. Balodim**, «Jaunāko Ziņu» izdevējiem **Emīlijai Benjamiņa kundzei** un **A. Benjamiņam**, kas ar sava laikraksta palīdzību deva man iespēju modināt mūsu tautā interesi par manu lidojumu un civīlo

aviācijas vispār, kā arī organizēja līdzekļu vākšanu jauna motora iegādei un ceļa izdevumiem. Tāpat pateicību esmu parādā Latvijas aviācijas veicināšanas biedrības priekšniekam ģen. **R. Bangerskim**, Latvijas aviācijas biedrības priekšniekam **N. Sudmalim**, Latvijas Republikas lidotāju kluba priekšniekam **A. Valeikam**. Mīļš, sirsnīgs paldies visiem ziedotājiem, draugiem un labvēļiem, kas mani šinī lidojumā atbalstījuši.

**Herberts Cukurs.**  
Rīgā, 1934. gada jūnijā.



# Garām bīstamai vietai

Jālido!

No tā brīža, kopš domas sasaistījās ap šo grūto un bīstamo lidojumu, mani purināja īsts «lampu drudzis». Bet, kad pēc trakās steigas, iegādājoties valūtu, fotoaparātu un citus sīkumus, stāvēju pie sava sidrabotā putna C 3 sāniem, drudzis bija kā ar roku atņemts.

Mani pavadīja tikai trīs draugi un sieva ar dēlu. Savādi tomēr kļūst ap sirdi, šķiroties no mīļiem, tuviem cilvēkiem un nezinot, vai laimēsies dzīves loterijā izvilkt lielo vinnestu – atgriezties laimīgi atpakaļ dzimtenē.

Tas būtu nevien lielais vinnests, bet arī lielais brīnums. Pēdējās Vācijas sacīkstēs, kur startēja labākās lidmašīnas un labākie lidotāji, no 124 mašīnām Berlīnē atgriezās tikai 73. Vai mans ražojums, mans labais C 3, kas apgādāts ar novecojuša tipa Renó 80 zirgspēku motoru, drīkst ar tām sacensties?

Priekš 6 gadiem kara aviācija šo motoru bija nometusi vecos dzelžos. Es to nopirku par vecas dzelzs cenu – 30 latiem. Pārbaudīju to, remontēju, iebūvēju kā sirdi savā sidrabotā putnā. Un nu tas man uzticīgi kalpojis jau 4 gadus. Viņa nevainojamā darbība deva man drosmi uzņemties ceļu uz tālo Afriku, uz seno latvju koloniju – Gambiju.

Startēju 28. augustā plkst. 12 un 15 minūtēs. Pēc pusstundas esmu jau pie robežas virs Meitenes. Vēl skats atpakaļ uz dārgo dzimteni un klusa lūgšana liktenim, lai tas labāk liek notikt nelaimei tagad, kad varu vēl sasniegt Latvijas laukus, nekā vēlāk, kad būšu tālā svešumā.

Mans C 3 droši trauc uz priekšu. Motors vienmērīgi strādā ar «noņemtu» gāzi. Es gribu viņu taupīt – gaŗš ceļš priekšā. Katru stundu pielaižu svaigu eļļu un pārumpēju

benzīnu no lielās tvertnes mazajā.

Drīz vien klāt Tilzīte. Citādas mājas, citādi lauki – Vācija. Lietuvas šauro joslu vietā plaši, drenēti lauki. Piespiestas nolaišanās gadījumā te var laisties lejup ar mierīgu sirdi.

Pēc nepilnām 3 stundām Karaļauči. Daži riņķi virs pilsētas un tad tālāk. Pēc stundas Danciga. 520 kilometri nolidoti 3 stundās 50 minūtēs. Labi!

Dancigā nokārtoju formālītātes, uzņemu benzīnu, ieeļļoju rūpīgi, jo rūpīgi savu motoru. Tad atkal gaisā, lai vēl vakarā sasniegtu Berlīni.

Ar baigu sirdi tuvojos bīstamai Neištetinei, kur piedzīvoja savu galu N. Pūliņa «Gambija». Neviļus prātā nāk domas, kur būs mana «Neištetine», kur ņems savu galu C 3. Neviens lidotājs nevar būt drošs, kaut viņš arī lidotu uz vislabākās lidmašīnas pasaulē.

Pēc pusotrām stundām tomēr esmu laimīgi gažām bīstamai vietai. Bet jo tālāk lidoju, jo orientēšanās grūtāka. Apkārt ceļas bieza dūmaka un aizsedz noejošo sauli. Līdz Berlīnei vēl 80 kilometru. Sirdi māc bažas, vai varēšu nolaisties svešā aerodromā tumsā, vai atradīšu Tempelhofu?

Sāk mirdzēt Berlīnes uguņi gan balti, gan sarkani. Kur aerodroms? Turos noteiktā virzienā un beidzot ieraugu laukumu, kam apkārt sarkanu lampiņu tīkls. Viens riņķis un mans C 3 ripo pa cieto, gludo aerodromu. No krūtīm noveļas slogs. Paldies Dievam, pirmais etaps veikts laimīgi, turklāt pus dienā.

Ārkārtīgi laipnie «Luft» policisti un muitas ierēdņi palīdz novietot manu lidmašīnu aerodroma malā. Tai jāpaliek pa nakti laukā, jo meteoroloģiskais birojs ziņo, ka lietus nebūšot.

Dodos uz viesnīcu izstaipīt kaulus. Kad atlaižos gultā, tikai tad manu, ka no ilgas un saspīestas sēdēšanas stipri cietusi viena ķermeņa daļa. Bet ko lai dara – jāpaciešas.

Otrā rītā agri esmu kājās. Uz Parīzi! Šodien gan 29. datums – mūsu aviācijai nelaimīgā diena un arī diena, kad taisni priekš trim mēnešiem gāja bojā «Gambija»... Tomēr gribu vēl šovakar redzēt Parīzi.

Tūliņ steidzos uz aerodromu un sagatavoju mašīnu. Bet ceļakartis, ko apsolīja «Lufthansa», varu saņemt tikai pulksten 9. Izmantojot laiku, apmainu savu benzīna pievadcauruli pret jaunu, kas nekad no vibrācijas nelūst.

Kad nu beidzot kartis rokā un gribu startēt, tad izrādās, ka bez apdrošināšanās pret trešām personām celtiem zaudējumiem Vācijā lidot noliegts. Turklāt man nav arī pārlidošanas atļaujas, ko Rīgā nesagaidīju.

Ko lai dara, tas viss jānokārto.

Mans C 3 vācu kollēgos modina ārkārtīgu interesi. Visi ir svētā pārliecībā, ka tas ir kāds moderns «Jagdflugzeug» ar jauna tipa «Argus» vai kādu citu nepazīstamu motoru. Es ciešu klusu, jo mans vecais Renò apsegts un neviens to redzēt nevar.

Lai tiktu ātrāk galā ar formālitātēm, sazinājos ar mūsu sūtniecību. Sūtnis Krieviņš izbrīnījies, ka esmu jau šeit un solās izpalīdzēt. Atašejs Ozoliņš laipni mani pavada visās iestādēs un ap plkst. 5 viss ir kārtībā. Bet nu izlidot uz Parīzi ir par vēlu. Turklāt – 29. datums! Sieviņa man katēgoriski noliedza šajā dienā lidot un tagad arī likteņa griba tā iekārto, ka lidošana neiznāk.

Paklausu aicinājumam un dodos uz sūtniecību pārgulēt. Mani tur uzņem laipni un sirsnīgi. Labi izgulējies, ar lielu paku provīzijas un kafijas, no rīta dodos uz Tempelhofu.

# Miglā virs Parīzes

Labi izstudējis ceļakarti, viegli paceļos ar savu C 3 no Tempelhofas aerodroma, lai dotos uz Parīzi. Laiks jauks. Lēnām zem manis slīd Vācijas panorāma: daudzas mazas pilsētiņas, raktuves, fabrikas. Pa kreisi paliek Leipciga, drīz pārlidoju arī Erfurti. Priekšā paceļas ap 1000 metru augstais Ronas kalnājs. Sāku līst uz augšu, bet tur lidmašīnu mētā kā spalviņu.

Kalni apauguši biezu mežu. Ja šeit apstājas motors, tad jālaižas gravā vai kokos. Izredze nav patīkama. Mierinu sevi ar to, ka Pirenejos un Afrikā būs vēl sliktāk.

Pēc 3½ stundām Frankfurte. Nolemju te palikt dažas stundas, jo spiedošais karstums ārkārtīgi nogurdina.

Šeit mana lidmašīna jau pazīstama no aviācijas žurnāliem. Esmu lepns un priecīgs, ka lietpratēji slavē manu ražojumu, manu mīļo C 3. Un to viņi dara bez pārspilējumiem, objektīvi, nevis tādēļ, lai pateiktu komplimentu.

Pēc pāris stundām dodos tālāk. Līdz Parīzei atliek 530 kilometri un šinī ceļa gabalā man jāiztur grūts lidotāja eksāmens. Aiz Sārbrikenes jālido līčuloču virzienā, lai aplidotu franču apcietinājumus. Orientēties grūti, jo sabūvēti ceļi un dzelzceļi, kas «Lufthansas» kartīs nemaz nav atzīmēti.

Redzamība slikta pat tieši uz leju. Uz priekšu redzēt nav ko domāt, jo saule spīd taisni acīs. Zemi sedz pelēka migla. Kad esmu kilometrus 80 no Parīzes, pēkšņi zeme pazūd galīgi. Lidoju 800 metru augstumā, bet nu jālaižas zemāk, jo man nav speciālo, ļoti dārgo aparātu lidmašīnai miglā. Kamēr nonāku līdz koku galotnēm, esmu lidojis krustāmšķērsām. Visapkārt zilgani pelēks tvaiks, kā ar pienu saskalots ūdens. Šim tvaikam pat dīvaina, neparasta smaka. Saule pazaudējusi savu mirdzumu, to tikko var saskatīt kā bālgani pelēku ripu.



Pie pašas Parīzes dažus metrus virs manas galvas garām paskrien kāds pelēks ķermenis un kā ēna pazūd miglājā. Manu mašīnu stipri sašūpo... Franču kollēgas laikam nemaz nemanīja latviešu putnu sev gar pavēderi paskrienam. Laižos gar šosejas koku galiem. Uz priekšu labi ja redz 1 kilometru. Viss zib gar acīm. Pēkšņi ieskrienu namu jūrā. Ka tikai nu neapgāžu frančiem lielo Eifeli!

Pagriežu pa labi un sāku meklēt Leburžē aerodromu, kam tepat kautkur jābūt. Bet kur? Pēc brīža māju mudžeklis pazūd, kļūst klajāks. Pārskrienu pāri angāru jumtiem, tad saskatāms baltais loks ar uzrakstu «Le Bourget». Krūtis uzelpo vieglāk, un pat pelēki zilā migla liekas rožaina, kad mans C 3 ripo pa Francijas zemi. Vive la France!

Novietoju mašīnu angārā; laukā atstāt to nedrīkst. 7½ stundās vairāk nekā 1000 kilometru – tas nav slikti. Manu mašīnu apstāj angļu un franču satiksmes lidotāji. Viņi apbrīno šo «avion de chasse» – iznīcinātāju. Kad pastāstu, kas tā par mašīnu, ka motors ir 1916. gada Renō 80 zirgu spēks modelis, viņi rausta plecus un izsaka man komplimentus kā konstruktoram.

Otrā dienā mana ierašanās Parīzē ar 1916. gada modeļa motoru kļuvusi par veselu sensāciju. Lidotāji nāk bariem apbrīnot manu putnu, kas lido ar motorvectētiņu. Visā Francijā vēl palicis tikai viens līdzīgs motors un tas pats ar visu lidmašīnu ievietots – mūzejā. Sevišķi svinīgos gadījumos šo vēsturisko lidmašīnu demonstrē, tāpat kā nesenajā autoizstādē «Mozus laika» automobiļus.

Lielā Parīzes laikraksta Paris-Soir (tirāžs vairāk nekā 1 000 000 eksemplāru) līdzstrādnieks mani intervē. Interesējas par mana lidojuma mērķi.

«Tā ir Gambija, senā latvju kolonija dienvidvakaru Afrikā.»

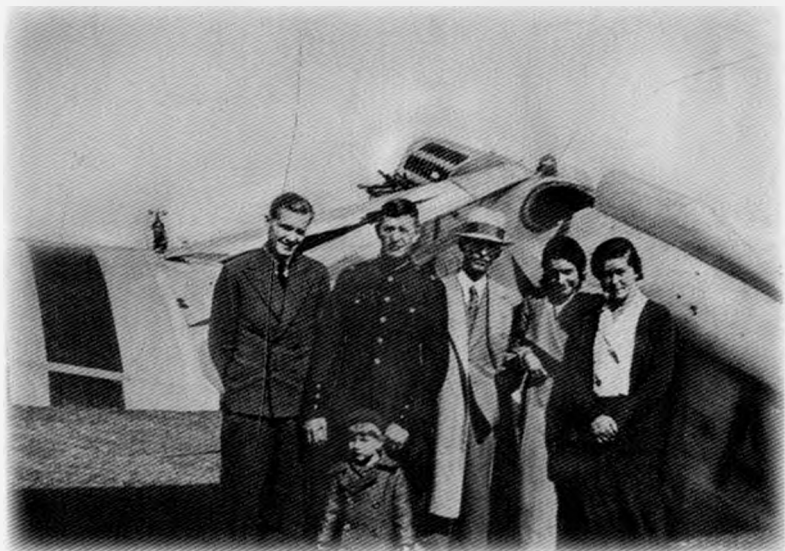
Žurnālists nofotografē mašīnu un mani. Būšot reklāma Latvijai, kuŗai esot tādi apbrīnojami lidotāji. Ar komplimentiem



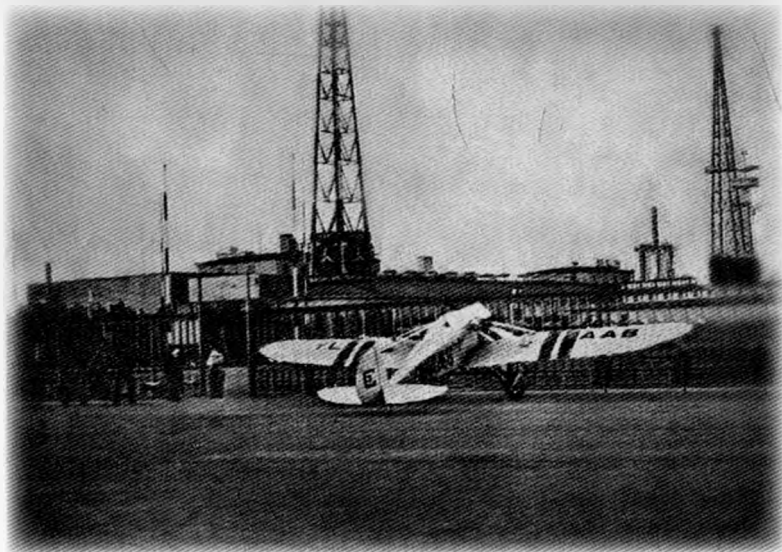
Lidotājs Herberts Cukurs



H. Cukura lidmašīna C 3 tuksnēsī



H. Cukura izvadīšana Rīgā, lidojumu uzsākot



C 3 Tempelhofas aerodromā, Berlīnē

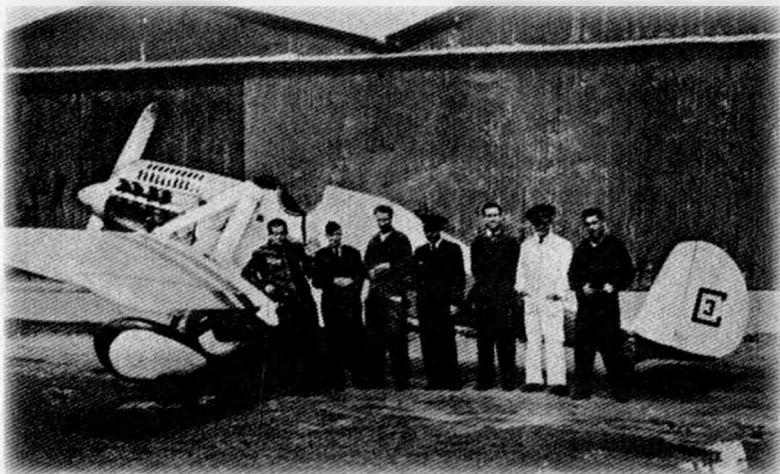


C 3 Leburzè aerodromā. Parīzē

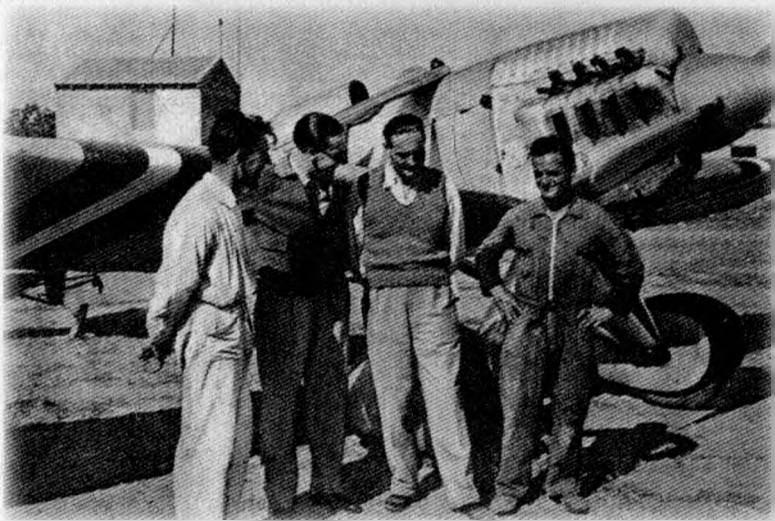


Pēc avārijas Spānijā





C 3 Barselonā



C 3 Alikantē



Spānijas kalni



Skats uz Kasablanku no lidmašīnas



Mežonīgie tuksneša iedzīvotāji – mauri



Mauru telts Jubijas ragā



franči neskopojas. Viņi rausta plecus un saka «Fantastique!».

Arī Renò motorfabrika atsūtījusi uz aerodromu inženieri ar trim montieņiem. Tie sviedriem vaigā ņemas ap motoru, kas noņemts no lidmašīnas. Katru daļu sīki un pamatīgi izpēta. Tā kā fabrikai vairs nav šim modelim nekādu rezerves daļu, tad iztrūkstošās pagatavo speciāli. Fabrika ļoti ieinteresēta, lai es savu lidojumu godam veiktu – tā būšot viņai lieliska reklāma.

No sākuma motoru gribēja vest uz fabriku, bet kad izrādījās, ka valsts uzraudzības komisija nekādā gadījumā no fabrikas to ārā vairs neizlaidīs, jo motors pēc drošības noteikumiem ir absolūti nederīgs, tad to remontē franču gaisa satiksmes aerodroma angārā, kur komisija savu degunu nebāž.

Tā man jāpaliek Parīzē dienas piecas sešas, varbūt pat vairāk. Pa šo laiku iepazīstos ar lidojuma apstākļiem gar Spānijas piekrasti un Afrikā. Par to mani informē satiksmes lidotāji, kas tur lido ar trīsmotoru lidmašīnām.

Pēc visa dzirdētā mans garastāvoklis nav diez cik spīdošs. «Jaunāko Ziņu» Parīzes līdzstrādnieks pulkv.-leitnants Zeltiņš man vairākkārt prasa, kādēļ es esot tik «biedīgs»? Kā lai es nebūtu «biedīgs», ja zinu, ka piespiestas nolaišanās gadījumā no mana sudraba putna paliks pāri tikai drupas un pats es varēšu lidot pa veļu valsti... Bet gan jau redzēsīm!

Kamēr remontē motoru, kārtoju formālītātes franču un spāņu iestādēs. Franči laipni un pretimnākoši; spāņi atturīgi. Katru latvieti viņi uzskata par slavenu komunistu un tādēļ nevienam negrib vīzu dot. Jāizprasa speciāla atļauja no Madrides un dažiem uzticamiem spāņu pilsoņiem jāgalvo par mani.

Beidzot pēc desmit dienām mans motors ir kārtībā. Apbrīnojama ir franču mēchāniķu lielā pacietība un rūpība, ar kādu viņi pārbaudīja katru niecīgāko skrūvīti un daļiņu. Visas nederīgās atmeta un fabrikā pagatavoja jaunas. Izrādījās, ka virzuļu gredzeni nemaz nav slēguši, blīvējums izdedzis



veseliem sešiem cilindriem no astoņiem. Man pašam brīnums, ka motors tomēr vēl tik labi strādājis.

Franču rūpīgais darbs dod man labas cerības, ka nu daudz drošāk varēšu turpināt ceļu. Prieks pašam skatīties uz lidmašīnu. Diez' vai kazāks labāk apkopj savu zirgu nekā es savu C 3. Varbūt pat par daudz es to mīlu, bet pa šiem 4 gaŗiem gadiem mēs esam saauguši kopā. Un tagad mums var būt tikai viens liktenis: kopēja uzvara vai arī kopēja bojāeja. Visas šīs dienas brīvo laiku pavadīju, savu sudraba putnu pārbaudot, iesmērējot un nomazgājot no eļļas un puteļļiem. Tas tagad spīd un laistās.

Katru dienu mani bombardē žurnālisti ar intervijām, fotogrāfi knipsē. Man gandrīz jāsāk par sevi domāt lielas lietas. «Paris-Soir» žurnālisti bijuši vairākas reizes un pirms aizlidošanas ieradīsies vēl. Amerikāņus reprezentē «The New York Times», kuŗu pārstāvji bijuši vairākkārt. Nāk arī krievu žurnālisti. Tā kā no manis viņi daudz nekā nevar saprast manu vājo franču valodas zināšanu dēļ, tad ļauj fantazijai vaļū un pieliek no savas puses klāt, kas tikai nāk prātā.

Motors esot bijis icbūvēts kādā angļu lidmašīnā, ko notricēis zemē vācu iznīcinātājs. Kāds pilsonis aizstiepis motoru uz «uteni», kur es to nopircis par 100 latiem. Darbu, ko parasti veicot 6 inženieri un 48 mēchaniki, es esot padarījis viens pats. Un tā tālāk.

Kad Zeltiņš to pārtulkoja, man ausis sāka svilt.

Parīzē biju paredzējis uzturēties vislielākais divas dienas, bet nu zaudēju te tik daudz laika un, galvenais, mans budžets vairs nav saskaņojams. Jāmaksā ne vien par viesnīcu, bet arī par angāru, turklāt divkāŗša cena, jo Latvija nav locekle starptautiskā aviācijas federācijā F. A. J.

Lielu pārsteigumu man sagādāja Parīzes latvieši. Ierodoties sūtniecībā pēc dažiem dokumentiem, satieku apbrīnojami

izpalīdzīgu pulkv.-ltn. Zeltiņu. Viņš mani iepazīstina ar kādu dāmu un dažiem kungiem – tautiešiem, kas pasniedz man kādu Parīzes latviešu biedrības rakstu. Izlasu un apmulstu: biedrība vienbalsīgi nolēmusi izsniegt man 500 frankus lidojuma turpināšanai uz Afriku. Šāds Parīzes latviešu solis mani dziļi aizkustina. Es nekad nevarēju iedomāties, ka šeit, tālu prom no dzimtenes, saņemšu tik lielu morālisku atbalstu, nemaz nerunājot par materiālo, jo man dārgs katrs santims. Mīļš paldies Parīzes latviešiem!

Sarunā ar Parīzes latviešiem ieminējos, ka man nav līdzī izpletņa (krītširmja) un ka veltīgi esmu te meklējis nopirkt par lētu naudu kādu vecu lupatu. Jauns izpletnis maksā 7000 līdz 9000 franku (ap 1800 latu).

Te pēkšņi dienu pirms izlidošanas aerodromā ierodas Zeltiņš un paziņo, ka izpletnis esot rokā, tikai jāizbraucot uz Vincja (Vinney) fabriku, jo pats īpašnieks gribot mani redzēt.

Fabrikas īpašnieks ir ļoti laipns kungs un personīgi pielāgo man izpletni, kas atzīts par labāko Francijā. Tā darbība divkārša – automātiska un manuāla. Izpletni man izsniedz par brīvu lidojumam uz Afriku un atpakaļ, neprasot nekādas garantijas, ja tas arī ietu bojā. Apbrīnojama pretimnākšana! Kaut tas tā būtu Latvijā!

Saņēmis savu «glābšanas riņķi», braucu atpakaļ uz aerodromu, kur izdaru pāris mēģinājuma lidojumus. Motors strādā apmierinoši, bet nezināmu iemeslu dēļ tomēr nedod pilnu apgriezīenu skaitu. Trūkst vesels simts un tam liela nozīme paceļoties.

Motora magnēta izmēģināšanas stacijā strādā tikai vēl 10 minūtes. Tad bija cauri. Izlabot to vairs nevarēja un tā es tiku pie jauna magnēta. Ja montieři nebūtu tik rūpīgi, C 3 savu lidojumu beigtu Parīzes jumtos... Visi saka, ka man esot «briesmīga» laime. Arī es sāku tā domāt. Bet – šodien

laime, rītu laime, kaut kad varbūt nāks arī nelaime.

Aizlidojot mani izvada latviešu kolonijas pārstāvji. Ieradies arī viesmīlīgā sūtņa Cielēna kundze ar meitiņu un sūtniecības sekretārs Tomsons ar kundzi. Dāmas man pasniedz ziedus un solās «turēt īkšķus» par labu izdošanos.

Policijas komisārs konfiscē manu fotoaparātu, iesaiņo to un pieliek milzu plombu. Vēl pēdējās ardievas, mans C 3 ierūcas un viegli paceļas gaisā.

# Šrapneļu ugunis

Sidrabotais putns nes mani ātri uz priekšu un drīz vien esmu garām Orleānai. Apgabals līdzens, daudz vietu, kur var nolaisties. Acs ar labpatiku meklē šīs vietas: kamēr tādas redzamas, tikmēr nav ko baidīties.

Mākoņu sega pamazām ceļas, atspīd saule un es varu pacelties jau 1000 metru augstumā. Apakšā vīna dārzi viens pie otra. Aiz Luaras apgabals kalnaināks, apaudzis mežiem. Daudzas pilis, kas, spriežot pēc daudziem torņiem un augstiem mūriem, stāv vēl no viduslaikiem.

Kad esmu 300 kilometrus no Parīzes, jūtu, ka kājas tā notirpušas, ka grūti izturēt. Mainu kursu un eju uz Puatjē (Poitiers), kādus 30 kilometrus sāņus, kur uz kartes esmu atzīmējis aerodromu.

Piepeši man priekšā, nelielā augstumā virs lidmašīnas parādās mazs balts mākonītis. Tad otrs, trešais, ceturtais... Šrapneļi! Mani apšauda... Vēl kādi četri mākonīši pa labi, ap 200 metru attālumā. Vai uz kartes es tiešām nebūtu atzīmējis aizliegtās joslas? Sagriežu pa kreisi. Sprādzieni atkārtojas, bet nu jau daudz tālāk. Nojaušu, ka esmu pārlidojis artilērijas poligōnu.

Sasniedzu Puatjē, bet nevaru atrast aerodromu. Atkal bēdas! Uz kartes atzīmētā vietā vīna dārzi, mājas, tālāk mežs. Bet kājas tā notirpušas, ka par tālāklidošanu nav ko domāt.

Beidzot otrā pusē pilsētai, piecu kilometru attālumā, ieraugu balto loku. Spirāle – nu esmu zemē. Mani ielenc artilērijas un aviācijas virsnieki, kas te ieradušies manevros. Atpūtinājies kājas, gribu doties tālāk, bet te pienāk ziņas, ka virs Bordō slikti – lietus gāž, zemi mākoņi un vētras. Cik labi, ka nolaidos! Atkal laime!

Virsnieki-lidotāji un artileristi mani aizved uz pilsētu. Tā kā esmu savu uzvalku, zābakus un citu atstājis Parīzē un lidoju tikai peldbiksītēs un kombinezonā, tad mani svinīgi ietērpj lidotāja apģērbā. Es esmu viņu viesis. Lai kā centos atturēties, bet no burgundieša un šampanieša vaļā netiku. Mīļi un jautri zēni!

Nakti pārgulēju artilerijas pulka kazarmās kopā ar lidotājiem. Otrā rītā laiks jauks. No Bordō ziņo, ka mākoņi 1000 metru augstumā. Ceļa vējš. Lieliski! Startēju. Bet pēc 50 kilometriem lidoju jau virs pašām ciprešu smailajām galotnēm, jo migla nav izklīdusi. Lidmašīnu svaida no vienas puses uz otru. Apgabals ļoti kalnains un piespiestas nolaišanās gadījumā beigas neizbēgamas – visur koki un vīna dārzi. Ja ne kauns no frančiem, būtu lidojis atpakaļ.

Vai tiešām virs Bordō skaidrs? Ja tur arī migla, kā tad atradīšu aerodromu? Sakožu zobus, krampjaini saspiež «steku». Kurss 220 gr. un basta! Skatos tikai, ka neieskrienu kādam kalnam ribās vai nenolaužu kādu cipresi.

Motors ar savu vienmērīgo dūkšanu ir vienīgais, kas mani mierina. Liekas, viņš dūc: gan būs labi, gan jau būs labi!.. Bet aiz muguras man sūtniecības dāmu ziedi, kas ar savu vītuma smaržu man atgādina, ka viss ir nīcīgs, ka viss reiz zūd, ka arī man reiz pienāks diena... Ek, labāk nedomāt!

Pēc stundas lidojuma, kad jau sāk zust cerība, ka būs labāk, pēkšņi parādās spoža saule. Virs galvas augsti balti mākonīši. Es tiem pāri un uzrāpjos 1500 metru augstumā. Tagad varu viegli uzelpot. Drīz arī redzu Garonnas upi, tālāk – Atlantijas okeanu.

Aerodroms 10 kilometru no pilsētas. Daži riņķi un atkal jauns posms veikts.

Saeļoju savu putniņu un prom uz meteoroloģisko staciju pēc laika ziņām no Tuluzas. Nolemju nekustēt ne soli, ja nebūs

labi. Un tā arī ir: virs Tuluzas pērkona negaisi un zemi mākoņi. Pēc divām stundām startēju. Uzlienu atkal virs mākoņiem, 1700 metru augstumā. Šeit mierīgi, nesvaida. Priecājos par jauko skatu: zem manis sniega balti mākoņi. Uz zemes pelēkā fona tie pieņem visdīvainākos veidus: gan kā milzu nezvēri, gan kā cilvēki ar un bez bārdām.

Beidzot arī Tuluza. Labs laiks paiet, kamēr nospirālēju lejā. Varētu lidot tieši līdz Perpiņanai (Perpignan), līdz kuņai tikai 160 kilometri palikuši. Bet šie 160 kilometri iet pāri Pireneju kalniem, kur bieži uznāk vējš, ko sauc par «tramontanj». Tas drāžas ar ātrumu 110 kilometru stundā un viegli var notriekt lidmašīnu lejā. Tādēļ arī pasta lidmašīnas pa šo ceļu neiet. Arī es neietu, bet laika ziņas labvēlīgas. Un tā kā saule noiet pēc pusotrām stundām, tad ar steigu piepildu tvertnes un atkal gaisā.

Līdz Karkasonai (Carcassonne) lidoju mierīgi, tad ņemu virzienu tieši pāri melnajām, drūmajām Pireneju grēdām. Uzlienu 2000 metru augstumā, bet kad pār kādu galotni «humora dēļ» eju pāri, tad tikko aiz tās neaizķeros. Ne vairāk kā simts metru tā paliek zem manis.

Mājiņas ielejā maziņas, maziņas, tikko saskatāmas. Pelēkās kalnu šķautnes asas un draudošas. Ja te jānolaižas, tad pilnīgi skaidrs, kas tevi gaida. Nav nevienas vietiņas, kur pats varētu palikt vesels, par lidmašīnu nemaz nerunājot.

Saule patlaban taisās noiet. Kalni un ielejas tinas zilganpelēkā dūmakā. Drūmi jo drūmi kļūst ap sirdi. Šeit vienīgais glābiņš – izpletnis. Pūš ass ziemeļu vējš un stipri svaida. Turklāt notiek dīvainas lietas: reizu reizēm lidmašīna pilnīgi zaudē ātrumu... Es dodu «pilnu gāzi», lai to izrautu atkal normālā lidojumā. Pēc 40 minūtēm stipra «drudža» esmu pie Vidus jūžas. Citkārt tik burvīgi zilais ūdens tagad pelēks un drūms.

Saulīte jau pusē aizlīdusi aiz horizonta, kad saskatu

Perpišanas aerodromu. Steidzīgi spirālēju lejā, jo tikko saule noiet, te pēkšņi iestājas nakts. Sākot no 500 metriem pretim sitas silta gaisa strāva. Šeit jau dienvidi, īsts ceplis! Mans C 3 viegli ripo pa sarkano granti. Laimīgi esmu veicis 1000 kilometru.

Otrā dienā pārbaudu motoru. Tas jāpārregulē uz vājāku maisījumu, jo līdzšinējais ir laikam par treknu un tādēļ dod tik maz apgriezību. Gaisā nekas, bet paceļoties, kad lidmašīna pilna degvielām, nākas grūti. Un aerodromi arī te nav tik lieli kā Spīlvē.

Kamēr motors nebūs pilnīgā kārtībā, es nekustu no vietas. Kur tie ātrie tikuši! Turklāt man šeit jāsaņem spāņu vīza.

Remontēju jau otro reizi pieša apkalumu – uz akmeņainiem aerodromiem to kā ar vīli novīlē. Nezinu, cik ilgi šādos apstākļos turēs riepās.

Tā man paiet divas dienas. Beidzot viss pārbaudīts, norēgulēts. Varu startēt! Priekšā stāv grūtais posms – Spānijas kalnainā piekraste, kur nolaišanās iespējas tikai aerodromā. Citur – gals lidmašīnai, motoram un arī pašam.

Atstatums līdz Barselonai ap 200 kilometru, tātad tīrais nicks. Perpišanā laiks labs, skaidrs. No Barselonas ziņo, ka tur mākoņi augsti. Tikai redzamība dūmakas dēļ vāja – 2 līdz 4 kilometri. Motors uz zemes strādā labi – 1650 apgriezību.

Atvados no frančiem un sēžos savam putnam mugurā. Bet tikko esmu atrāvies no zemes, vecā nelaieme atkal klāt – krīt apgriezieni. Priekšā 1500 metru augsta kalnu grēda. Bet jo augstāk kāpj, jo apgriezību mazāk. Kad esmu virs kalnu galotnes, rāda tikai 1500 apgriezību.

Ap 70 kilometriem no Perpišanas, priekšā parādās mākoņu siena, kas aizvilkusi visu apvārsni. Labā pusē no mākoņiem draudoši izbāzis savu galvu varens kalns, ap 2800 metru augsts. Tā kā mākoņu augstums no Barselonas ziņots 600 metru, tad



eju uz leju. Dodos uz jūras pusi pa upes ieleju arvien zemāk un zemāk. Esmu jau nolaidies uz 200 metriem, bet mākoņi vēl zemāk. Tā mani piespiedīs pavisam pie zemes! Bet augstāk iet nevaru, jo, lidojot mākoņos pēc kompasa, var ieskriet kalnos.

Pa ieleju laižos paralēli mākoņu sienai. Katrā pusē man melns kalnu masīvs, smags un varens. Kad izlaižos līdz jūrai, visapkārt redzu tikai miglu. Meteorologi man samelojuši! Visās pasaules malās tie laikam vienādi. Motors vairs nestrādā labi, tas trīc un dreb. Un tādā stāvoklī lai es maldos pa miglu! Ko tagad darīt!?

Vēl pametu skatu apkārt: visur tikai pelēka migla. Smagu sirdi griežu atpakaļ un gar mākoņu sienu sāku pamazām kāpt uz augšu. Tas tomēr jādara uzmanīgi, jo visur glūn melnās, viltīgās klinšu šķautnes. Ar lielām pūlēm atkal pārlienu pāri kalnu grēdai un pēc stundas un 15 minūšu lidojuma esmu atpakaļ Perpiņanā. Mēchaniķi man ir izpalīdzīgi, viņi sarīko talku. Strādājam kopīgi līdz tumsai, kamēr motors atkal strādā labi. Tumsas dēļ man to vairs neizdodas izmēģināt.

# Mana pirmā avārija

No rīta agri, jau pulksten 7, meteorologi dod laika ziņas: trīs bon – ļoti labi. Mākoņi 2000 metru augstumā kā Perpiņanā, tā Barselonā. Ne mazākā vēja. Sēžos lidmašīnā un startēju bez kavēšanās.

Kalnu grēda man jau pazīstama un eju tai droši pāri. Bet kad esmu 80 kilometru no Barselonas – atkal priekšā biezi mākoņi. Gar jūras krastu noēju zem mākoņiem, bet nākas nolaisties arvien zemāk un zemāk, jo mākoņi gulstas virsū.

Noēju uz 200 metriem, beidzot tikai uz 100. Gar jūras krastu klintīs ir daudz mazu pilsētiņu un ciemu. Vijas arī dzelzceļi un šoseja. Daudz neko nebīstos, jo motors strādā mierīgi un labi.

Pēkšņi, kad esmu tikai 60 kilometrus no Barselonas, viens cilindrs vairs nestrādā. Tūliņ apstājas arī otrs...

Skats drudžaini meklē vietu, kur varētu nolaisties. Apakšā zaļgani pelēka viļņojoša jūra. Krasti – visi klinšu šķautnēs. Vai tiešām jau pienācis mana lidojuma pēdējais posms?

Krekls līp pie sviedru slapjās muguras, acis urbjas klintīs. Kur? Kur? Ak, Dievs, kaut kādu mazu līdzenu vietītu, tikai mazu, mazu!... Motors lēkā uz rāmja kā negudrs. Visa mašīna dreb, bet ar sešiem stobriem vēl turos, zemāk neiet. Mirkļi liekas kā mūžība.

Te darbību pārtrauc vēl viens cilindrs. Nu glābiņa vairs nav – es eju uz leju, taisni jūrā iekšā. Netālu rēgojas asa, stāva klints siena...

Izpletnis!... Bet tam šinī augstumā vairs nav nekādas nozīmes. Ja izlektu, tas vairs nepaspētu izplesties, tikai ierautu mani jūras dzelmē. Tādēļ nost ar to! Roka nospiež izpletņa pogas un vienā acumirkļī es atbrīvojos no tā. Ja

iekrītu jūrā, varbūt, ka iespējams vēl izpeldēt. Krasts, kaut klinšains, nav vairs tālu.

Eju arvien zemāk un zemāk. Kad esmu 40 metru augstumā, ieraugu izžuvušas upes gultni. Ūdens tajā tikai tad, kad kalnos līst lietus. Gultnē gar jūru tāds kā smilšu valnis. Pagrieziens, kontakts izslēgts un tūliņ es ripoju pa smilšu valni.

Lidmašīna gandrīz jau apstājusies, kad priekšā pēkšņi parādās ap divi metri dziļa, ūdens izgrauzta bedre. Lidmašīna tajā iekšā, apmet kūleni un es esmu iesprostots zem tās.

Viss klusu. Tikai no abām tvertnēm virsū man tek benzīns. Atbrīvojos no siksnām un lūkoju kaut kā tikt ārā. Bet tas man neizdodas. Esmu iespiests sausā gruntī, kas birst un plūst – izkārpīt to nav iespējams. No benzīna tvaikiem sāku zaudēt samaņu. Trūkst elpas... Vēl prātā iešaujas – tā, lūk, beidzas tavš lidojums uz Gambiju. Tad viss pazūd... Iegrimstu kā miglā...

Kad atgūstu samaņu, mani kāds rausta aiz pleca un spāniski kautko stipri sauc. Kabīnē ieplūst svaigs gaiss. Es to kāri tveru ar muti kā zivs ūdeni. Mans glābējs, ceļos nometies, abām rokām grābj granti, sagatavodams atvaru, pa kuŗu varētu izlīst. Es saņemos un laukā esmu.

Mans palīgs – spāņu karabīners. Viņš redzējis manu nolaišanos, dzirdējis arī kā motors sprauslā, un sapratis, ka nu slikti būs. No visām pusēm piesteidzas sinjori un sinjoritas. Jautā, izprašņā, brīnas.

Es apskatu savu putnu un garastāvoklis kļūst labs. Esmu izsprucis no nāves un izglābis arī savu C 3. Propellers, lidmašīnas visvērtīgākā daļa, vesels. Spārni bez bojājumiem. Pilnīgi vesela pat virziena stūre, kas pēdas dziļumā ieurbusies grantī. Kā par brīnumu nav sabojāts pat propellera aptecētājs, kas, acīmredzot, nav skāris zemi. Saspiests vienīgi galvas aptecētājs, vēja aizsargs, motora apsegas virsējā daļa un samīcīts viens skritulis. Kā redzams – bojājumi niecīgi.



Mauru sievietē ar bērnu



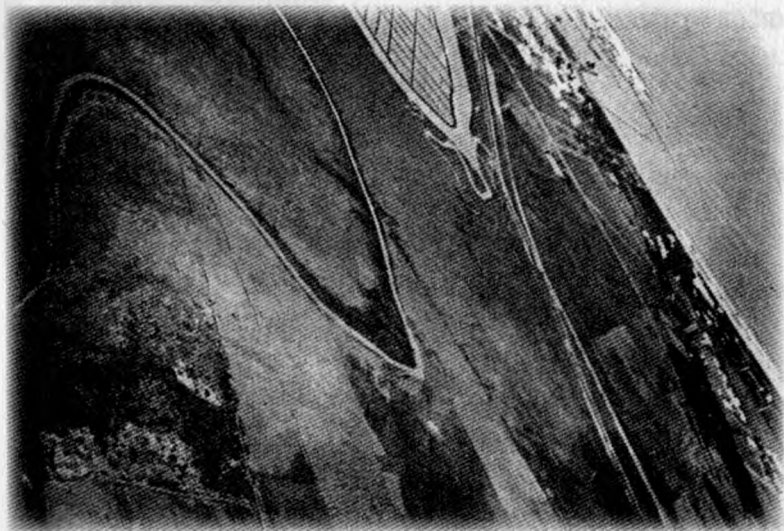
Mauru kaŗotājs



Maurš ar tukšneša kuŗi – kamieli



Mednieku izbraukums Senegales džungļos



Skats uz Sen-Luisu no lidmašīnas

Nofotografēju savu lolojumu no visām pusēm un ķeros pie izjaušanas. Baidos, ka veselā veidā man putnu uz kājām nedabūt bez bojājumiem. Ierodas kāds siņjors, kas paziņo, ka tuvākā apkārtnē, izņemot Barselonu, nav vietas, kur pacelties. Tā tad jāizjauc tā kā tā un jāizved uz 50 kilometru attālo aerodromu.

Spāņi ļoti izpalīdzīgi, tikai karabīneru leitnants āķīgs: prasa atļauju, dokumentus, lidojuma mērķi. Apkārt sanākušie siņjori smejas: nu reiz karabīnerim esot kas ko darīt, citādi viņš tikai ar sievu ķīldojoties.

Izrādās, ka tuvumā ir pilsētiņa ar 6000 iedzīvotājiem. Tur par 80 pesetām nolīgstu auto un iekrauju tajā savu putnu. Aizvest to tomēr man neļauj – jāiet pie žandarmu priekšnieka pēc atļaujas.

Kur vien eju, mani pavada vismaz 100 cilvēku liela svīta. Tā izrāda savu laipnību un palīdz kā spēdama. Šādā amizantā gājienā – ceļa rādītāji pa priekšu, novērotāji blakus un iepakaļ – nonāku pie priekšnieka, kas atļauju aizbraukšanai uz Barselonu neliedz.

Pēcpusdienā ierosos Barselonā un novietoju lidmašīnu civīlā aerodromā, kur ir darbnīcas. Pārvadājot drusku sabojāti plākšņi, tie dabūjuši dažus caurumus. Bet tie ir sīkumi.

Tā kā manas «finanču ministrijas» stāvoklis nav spožs, tad viss remonts jāizdara pašam. Tas prasīs daudz laika.

Par manu lidojumu spāņu laikraksti jau informējuši lasītājus, tādēļ aerodromā mani sagaidīja liels ļaužu pūlis.

Franču prese ļoti uzmanīga pret mani. Visos nolaišanās etapos no Parīzes telefoniski pieprasītas ziņas par mani un atstāts lūgums, lai es kautko uzrakstu. Turklāt vienmēr novēlējums: Bon voyage! (Labu ceļu!).

Šinī avārijā prese sevišķi izceļ manas pilota spējas. Nolaisties uz naža muguras ar gandrīz veselu lidmašīnu! Personīgi es to

tomēr uzskatu par ārkārtīgu laimi, kas mani pavada nelaimē.

Pārbaudot motoru, izrādās, ka bojājumi ārkārtīgi niecīgi. Propellers brīnišķīgā kārtā zemi nemaz nav skāris. Lidmašīna, krītot bedrē, ar vienu plāksņa galu bija aizķērusi bedres malu un tad taisījusi nāves cilpu. Vai tā nav brīnišķa izglābšanās! Laikam kādu laiku man vēl lemts dzīvot. Liekas, kāds labais gars mani sargā.

Propellera ass gals izrāvies no kartera ārā, jo vāks sasprādzis gabalu gabalos. Vēl moments – un propellers būtu aizgājis pa gaisu savu ceļu un es ar C 3 – savu. Kā tas vēl nebija noticis! Ja motors būtu strādājis labi, tad būtu beigas. Man trūkst vārdu aprakstīt savu sajūtu, tikai redzu, ka brīnišķā kārtā abi ar savu lidmašīnu esam glābti no nāves Spānijas klintīs. Ja būtu labāks laiks, būtu gājis tiešā virzienā, tālu no jūras un tad... Bet ko tur daudz runāt!

Vakarā aerodromā ierodas Latvijas konsuls Barselonā Dons Kolldeforns – ārkārtīgi laipns kungs un apsveic mani ar gūtām sekmēm. (Diezgan bēdīgas, kā redzat.) Viņš mani jau gaidījis aerodromā dienu iepriekš, jo prese rakstījusi, ka man jāierodas. Arī par avāriju esot bijis raksts un tur esot bijis teikts, ka mana lidmašīna nokristīta par «Duquessa de Curlandia» – Kurzemes hercogieni. Nav jau slikti izdomāts. Pats nevarēju savam mīļajam četru gadu laikā vārdu sameklēt, nu spāņi to izdarījuši vienā dienā. Par krustīšanu būs jāpadomā.

Mūsu konsuls Dons Kolldeforns laipnā kārtā apņemas nosūtīt telegrammu uz Rīgu, lai man no otra motora pa gaisa pastu atsūtītu kartera daļu. Viņš brīdina mani – lai savu lidojumu labāk pārtraucot, jo ar šo motoru droši aiziešot bojā.

Arī man tas tikpat kā skaidrs, jo redzu, cik lielā mērā motors pārplūlēts. Man ne prātā nenāca, ka varēs gadīties kādi lūzumi – konstrukcija tik smaga un masīva.



Līdz Afrikai vēl 1000 kilometru pār kalniem un tikai divi aerodromi – Alikantē un Malagā. Doties tik riskantā ceļā un vēl ar tādu motoru... Bet lai būtu kā būdams, sāko turpināšu. Kamēr vēl C 3 mani nesīs, mēs lidosim.

Trīs dienas strādāju pie lidmašīnas remonta no agra rīta līdz tumsai, kas šeit iestājas pēc sešiem vakarā. Tikko noriet saule, tā nakts klāt.

Pienāk no Rīgas pa gaisu atsūtītais kartera gabals. Bet – tas iesprādzis un diez vai Barselonā to varēs sametināt. Sīkāki paskatot motoru, konstatēju, ka reduktora karters arī iesprādzis, turklāt diezgan daudz. Tā tad lieta bēdīga. Tagad saprotu, ka lieta vairs negrozās ap Gambiju, bet gan ap to, cik ilgs laiks paies, kamēr motors galīgi sajuks, un kur būs tā vieta, kur beigsim savu lidojumu C 3 un es. Bet ja atmosfairiskie apstākļi būs labi, tad kādu gabaliņu vēl ies.

Laiks te tagad nav sevišķi labs. Biezi un ļoti zemi mākoņi veļas pār kalniem kā dūmi no skursteņa. Paši spāņi brīnās, kur tādi radušies. Kad nav mākoņu, tad tāda sutoņa un tvans, ka nevar ne pāris kilometru attālos kalnus saredzēt. Un es biju cerējis pie Vidusjūras redzēt tikai sauli un zilo debesi.

Parīzes latviešu biedrība atsūta man rakstu, izteicot prieku par laimīgu avāriju. Garastāvoklis tūliņ kļūst labāks, kad zini, ka ir ļaudis, kas seko tavam darbam, jūt līdzi neveiksmē un cer, ka mana lidmašīna novedīs mani līdz mērķim – Gambijai.

Atkal izmēģināju savu «kuģi». Tikko biju atrāvies no zemes, viens cilindrs pieteica streiku. Bija steidzīgi jālaižas zemē. Kas noticis ar manu motoru! Vakars jau vēls un tādēļ vairs nevarēju to izpētīt.

Turklāt spāņu kollēgas aicina uz rautu kādā lepnā restorānā. Braucu ar visu bēdīgo garastāvokli. Šoreiz nevaru teikt, ka būtu

reprezentējies kārtīgi, jo smokinga vietā man mugurā netīrais darba kombinezons un lakkurpju vietā – čības. Bet spāņi nebija atrunājami lietu atlikt, un tā padevos savam liktenim – pavadīju omulīgu vakaru.

No rīta ķēros atkal pie motora, līdz tas sāka griezties, kā pienākas. Atlidoju militārā aerodromā, no kurienes startēšu tālākam lidojumam. Nolaižoties mazajā mālainajā aerodromā, riteņi tā iegrima mālos, ka kareivjiem tikai ar pūlēm izdevās izraut ārā. Tagad te katru dienu stipri pārkonā negaisi ar lietus gāzēm un arī patlaban no agra rīta zibeņo un speļ. Lietus gāž tā, ka nezinu vai šodien maz varēšu aizlaisties.

Kaŗa lidotāji atsūtīja man pakaļ auto un aizveda uz savu klubu. Novietoja mani tur ar visām mantām, dodot arī brīvu uzturu. Ar mani šeit apietas kā ar cilvēku, kas nolemts droŗai nāvei.

Kad nebiju pierunājams uzkraut savu C 3 uz kuŗa un sūtīt to uz Rīgu, kaŗa aviācija piesolīja man 180 zirguspēku Hispano-Suiza motoru kopā ar dzesinātāju. Man sāka trīcēt rokas no prieka... Bet tāda motora iebūve prasa ilgu laiku un diezgan daudz līdzekļu, tā tad ar smagu sirdi bija no tā jāatsakās.

Dievs dos – aizlidoŗu ar savu veco Renò, ja ne – beigas abiem, kā lidmaŗinai, tā pilotam, jo Spānija patieŗām ir zeme, kur tikai klintis vien. Daŗs teiks: ja motors nestrādā, nolaidies jūrā pie krasta un tad izpeldi. Agrāk arī es tā domāju. Bet kad no augŗas noskatos kā viļņi šķīst gar stāvajām akmens sienām, kas vietām līdz 500 metru augstas, tad kļūst skaidrs, ka nav ko domāt piekopt slapjo sportu, bet jāmēģina lidmaŗīnu kaut kā pielipināt uz klints.

Tavernas saimnieks iedeva man spāņu laikrakstus, kur redzama arī mana lidmaŗīna. Spāņi izteic manis būvētam putnam daudz komplimentu, bet noŗēlo, ka tam nav krietna motora: tas esot nolemts droŗai bojāejai.

Pagājis jau vesels mēnesis, kopš izlidoju no Rīgas. Vajadzētu doties tālāk, bet aizkavējos sliktā laika dēļ. Šodien, piektdien 29. septembrī laiks uzlabojas. Bet tā kā 29. datums latviešu aviācijai ir nelaimes diena un turklāt iekrita vēl piektdienā, tad kopīgi ar spāņu lidotājiem, kuņiem tāda nelaimes diena ir trešdiena un 13. datums, nolēmām izlidošanu atlikt vēl uz vienu dienu.

Kopš pārlidoju uz Barselonas militāro aerodromu, man klājas ļoti labi. Spāņu aviācijas virsnieki uzskata mani par savu viesi un man ne par ko nav jārūpējas. Varu kārtīgi iet zem dušas un godīgi izgulēties. Vakaros mācos spāņu valodu vai arī mācu spāņus latviski. Spāņi saka, ka ar latviešu valodu varot mēli izmežģīt. Es apgalvoju, ka tas var notikt spāņu valodu mācoties. Viņi par to nebija pārliecināmi.

Tā kā aerodroms applūdis, tad mani ietērpa lielos gumijas zābakos un, lai nenosaltu, izsniedza arī mēteli. Dažas dienas te bija ārkārtīgi auksts, kaut gan gandrīz nepārtraukti plosījās pērkona negaisi.

Palaidis garām 29. datumu, sēžos savā putnā un dodos tālāk. Kādus 20 kilometrus mani pavada spāņu iznīcinātāju eskadriļa. Laiks jauks un sajūta lieliska, jo motors darbojas labi.

Bet tikko atsveicinos no pavadītājiem, motors sāk niķoties. Viens cilindrs pārtrauc darbību, un lidmašīna no vibrācijas uzsāk fokstrotu gaisā.

Apakšā kailas klinšu radzes. Barselonas aerodroms, kur varētu nolaisties, 30 kilometru aiz muguras. Priekšā tuvākā nolaišanās vieta Valencija – 270 kilometri. Ko tagad darīt?

Esmu tuvu izmisumam, jo kuņ katru brīdi arī pārējie cilindri var uzsākt streiku kā pie Malgrotas. Bet atpakaļ negriežu – tā es mūžam uz priekšu netikšu. Ja jau beigas, tad beigas!

Dodu pilnu gāzi un ar septiņiem cilindriem lienu uz augšu. 1800 metru augstumā cilindrs sāk atkal pa druskai

darboties un pēc ceturtdaļstundas strādā puslīdz labi, kaut gan nevienmērīgi.

Redzēt, kā par brīnumu, no šī augstuma var ļoti labi, vismaz kilometrus desmit uz priekšu. Apakšā ļoti jaukas ainavas, varētu par tām priecāties, bet prieku samaitā sliktā motora darbība: tra, tra-tra, tra-tra... Turklāt apziņa, ka nolaišanās šajā skaistā ainavā nozīmē beigas.

# Kritiens cauri mākoņiem

Pamazām, palēnām tuvojos Valensijai (Valence). Augšā ir stiprs dienvidvakaru vējš, kas pūš taisni pretim, bet 1500 metru zemāk stiprs ceļavējš. Sliktās motora darbības dēļ tomēr neuzdrošinos tik zemu lidot un šo ceļavēju izmantot. Turklāt stipri biedēja apgabals. Šeit bieži uznāk vētras, kas drāžas 120 kilometrus stundā. Var iedomāties, kā te klājas lidmašīnai, kas iekļūst tādā vētrā, turklāt virs kalniem. To svaida kā vieglu bezspēcīgu spalviņu. Pat daudzas lielās satiksmes lidmašīnas šeit gājušas bojā. Meteoroloģiskais birojs nevar šīs vētras iepriekš noteikt, jo tās uznāk piepeši un tikpat piepeši pēc kādas stundas atkal norimst.

Satiksmes lidmašīnas apiet šim apgabalam ar līkumu, ielidojot kādus 10 kilometrus jūrā. Es, turpretim, laižu taisni, jo neesmu maratonpeldētājs.

Kad esmu bīstamai joslai pāri, uzelpoju vieglāk. Pēc 2 stundām 45 minūtēm sasniedzu Valensiju un nolaižos tikko iekārtotā aerodromā. Angāri nav pat vēl uzcelti. Pēc Parīzes šis ir pirmais lielākais aerodroms ar labu pieeju, ja neskaita augstprauguma vadus, kas to iežogo no divām pusēm. Citi aerodromi bija mazi un māju vai augstu koku iežogoti.

Valensijā līdz vēlam vakaram nostrādāju pie motora, bet nekas prātīgs neiznāk, jo nevaru un nevaru atrast vainu. Tā kā te nav ne angāru, ne darbnīcu, tad nolēmu doties uz 180 kilometrus attālo Alikanti.

Otrā rītā aizbraucu apskatīt daudzīnāto Valensiju. Tā ir jauka pilsēta ar 400 000 iedzīvotājiem, tā tad drusku lielāka par Rīgu. Neskatoties uz to, ka ir agrs svētdienas rīts, kustība ielās dzīva: dievbijīgā tauta steidzas uz daudzajiem dievnamiem.

Pēc stundām trim startēju. Debess nomākusies, gaiss ļoti

smacīgs, vēja nav gandrīz nemaz. Krekls līp pie miesas.

Ar pilnu gāzi motors velk labi uz augšu. Pirmā mākoņu grēda 700 metru augstumā. Es tai pāri, jo priekšā 1550 metru augstie Sjera Aitonas kalni. 1300 metru augstumā izlienu cauri otram mākoņu slānim un traucos vēl augstāk.

Kad pāreju normālā lidojumā, tad pirmā acumirkli liekas, ka lūzis motora rāmis, jo motors raustās un lēkā kā negudrs. Strādā visi cilindri, bet motorā iekšā kautkas dauzās ka briesmas. Noņemu gāzi un planēju. Drebēšana mazinās, bet lidmašīna slīd uz leju.

No mākoņu segas izbāzuši galvas melnplēkās Monkobrera, Aitona un citas galotnes. Tās it kā brīnās par neredzēto putnu. Zeme pilnīgi izzudusi skatam, to sedz mākoņi. Dzidrā gaisā apžilbinoši spīd saule. Tas ir brīnišķs, neaizmirstams skats. Liekas – tu esi aizlidojis no zemes un slīdi kādā brīnumpasaulē.

Drīz esmu noslīdējis līdz mākoņiem. Dodu atkal pilnu gāzi un lienu uz augšu. Iet mākoņos – nozīmē doties nāvē, jo turpat kautkur ir masīvas kalnu grēdas, kužām mans C 3 cauri neizskries, bet sašķīdīs gabalos.

Pats brīnos par to mieru, ar kādu vadu putnu šinī lidojumā. To sapratīs tikai lidotāji, kas paši pacēlušies milzīgā augstumā, kas zina, ka uz viņiem glūn nāve. Varbūt šīs nāves apziņa, nespēja izvairīties no viņas skāvieniem, cilvēka nevērība rada šo mieru.

Kā lai neizjustu nāves elpu, ja jālido miglā un mākoņos, bez speciāliem instrumentiem, ja jālido virs mākoņu segtiem kalniem tikai pēc kompasa un pulksteņa. Pulkstenis rāda, ka esmu tā lidojis jau stundu un 20 minūtes. Kur tagad esmu? Jāsāk domāt par nolaišanos, jo kalniem laikam esmu jau pāri.

Acs veltīgi meklē mākoņos «logus» – atvarus, pa kuriem varētu saskatīt zemi un nolaisties. Paņemu 10 minūtes pa kreisi. Tagad apakšā vajaga būt jūrai. Ceru, ka arī mākoņi nebūs

zemāk par 500 metriem virs jūras līmeņa. Tā tad paļaujos uz sava C 3 izturību un laižos mākoņos iekšā. Ceru, ka mans putns no grīstes neizjuks un paspēšu to izlīdzināt.

Prātā iešaujas domas: ja nu vējš nonesīs mani uz sauszemes pusi un apakšā jūras vietā ir klints? Ko tad? Bet atmetu ar īkšķi – tad būs miers. Šis lidojums ar vecu motoru man jau apnicis līdz nāvei. Agrāk vai vēlāk – vai nav vienalga!

Gar ausīm sāk svilpot vējš. Apkārt balta, pienam līdzīga mākoņu masa. Trakais lidojums sācies, lidmašīna drāžas ar milzīgu ātrumu. Pievelku stūri, bet tas neko nelīdz, ātrums vēl pieaug. Man nav ne mazākās jēgas, kādā stāvoklī atrodas lidmašīna: uz sāniem, atmuguriski vai trakā grīstē, jo sāk briesmīgi valstīt.

Apstādinu motoru pilnīgi un palaižu stūri vaļā. Tad mans putns stāvus nāks zemē un es zināšu, kādā stāvoklī tas atrodas. Paiet brīdis neaptverami ātrā kritienā. Tad pievelku stūri.

Pēkšņi noskaidrojas – esmu mākoņiem cauri. Zem manis jūra. Kilometra attālumā krasts ar 1100 metru augstu kalnu. Pats esmu 800 metru augstumā, tā tad esmu kritis 500 metrus un neesmu pazaudējis ne lidmašīnas plāksņus, ne arī apgāzis kādu kalnu. Citreiz varbūt būtu priecājies, bet šoreiz nekāda prieka neizjūtu. Mani pārņēmis savāds miers un es tajā esmu kā sastindzis. 10 kilometru attālumā saskatu Alikanti. Pēc brīža mana lidmašīna jau ripo pa klinšaino aerodromu.



## Brīnišķā izglābšanās

Alikantē sastopu gaisa pasta mēhāniķus. Paēdu pusdienas un kopēji ar viņiem ķeros pie motora. Raujamies līdz vakaram ap to, bet nevaram atrast, kas par vainu. Vienā pusē 4 cilindri labi, bet otrā ne. Pārbaudām visas caurules, izjaucam karburatoru un magnētu, ar vārdu sakot – visu, visu, bet bez panākumiem. Konstatējam tikai to, ka karterī radies jauns plīsums, apmēram 3 centimetru gaļumā. Bet tas šoreiz nav bīstams.

Šeit, Alikantē, mainās lidotāji no Kasablankas. Tie stāsta, ka no Agadiras līdz Sen-Luisai mauri esot ļoti nikni uz frančiem un spāņiem. Var redzēt, ka mauri ir tauta, kas prot savu dzimteni un brīvību sargāt.

Visi ieteic man lidojumu pārtraukt un ar kuģi atgriezties Latvijā. Bet kad saku, ka aiz manis visi kuģi sadedzināti, tie rausta plecus un noraugās manī ar tādu skatu, it kā arabi būtu mani jau sagūstījuši.

Es taisni apbrīnoju sirsnību un palīdzību, kādu man šeit parāda. Kad nokļūšu Kasablankā (kad tas būs?), tad man priekšā jau būs visādas ieteikšanas, mani tur sagaidīs Kasablankas aerodromā.

Interese par Latviju šeit liela. Visi ar cienību noklausās manos stāstos par Latviju, par mūsu mazo, disciplinēto armiju, par brīvības cīņām. Un kā lai viņi neklausītos, kad redz latvieti, kas veicis 4000 kilometrus ar modernu, skaistu paškonstruētu lidmašīnu, ko velk vecs grabulis, kam no visām plaisām sūcas eļļa ārā un kas pēc viņu domām neapšaubāmi pazudinās lidotāju un lidmašīnu.

Piecas dienas strādāju sviedriem vaigā ap motoru, līdz tas darbojas diezgan labi. Dod pilnus apgriezienus un samērā

maz trīc. Sametinu sasprāgušo karteri un ar cerību pilnu sirdi dodos lidojumā.

Motors strādā labi un drīz esmu cauri kaudžu mākoņiem. Lienu vēl augstāk, sasniedzu gandrīz 2000 metrus. Atkal paveņas brīnišķīgs skats: caurumainā balto mākoņu sega, melnās kalnu galotnes, kas šur tur izlīdušas cauri mākoņiem, bezgala zilā debess un apzīlbinošā saule.

Bet nedabūju ilgi priecāties. Pēkšņi motorā atskan spēcīgs brīkšķis, visa lidmašīna nodreb kā nāves krampjos. Kaut kur sāk daudzīt kā smēdē ar veseļiem.

Beigas! Te nu pienācis mana skaistā lidojuma gals! Vai vēl ir kāds glābiņš?

Apakšā šķautnainas klintis. Kalnu galotnes cauri mākoņu segai bezjūtīgi raugās uz manu brīnumputnu, kas tagad raustās kā nāves agonijā.

Izslēdzu motoru, strauji sagriežu lidmašīnu atpakaļ. Bet ko tas līdz? Aerodroms par tālu, to man vairs nenasiegt.

Tagad tikai izpletnis mani var vēl glābt. Atrauju vaļā siksnas, ar kuŗām esmu piesprādzēts pie lidmašīnas, paķeru savu fotoaparātu, paceļos sēdekļī stāvus. Vēl skats uz leju, kur caur mākoņu logiem redzamas klintis. Tagad tikai ārā no lidmašīnas!

Tad galvā iešaujas domas: «Un tā tu atstāsi savu brīnumputnu, kas tevi tik tālu nesis, savu lolojumu, pie kā tu esi strādājis daudzas bezmiega nakts? Tu pameŗsi to vienu, lai tas nokrīt uz asām klintīm un sašķīst druskās... Bet pats kā zaķapastala mēģināsi viens izglābties ar izpletni... Un kad tu pēc šī «slavenā» lēciena atgriezīsies dzimtenē, visi uz tevi rādīs ar pirkstiem un teiks: «Afrikas lidotājs!»

Nē! Tas nenotiks!

Atkrītu atpakaļ sēdekļī, satveŗu stūri un izlīdzinu lidmašīnu, kas jau sasvērusies ar degunu uz leju. Acumirkļī

piesprādzējos un esmu gatavs dalīties kopējā liktenī ar savu lidmašīnu. Labāk tā nekā izsmiekls un kauns.

Ilgi iet visu to uzrakstīt. Tas bija īss mirklis un tomēr vesela mūžība. Nespēju vārdos izteikt to, ko pārdzīvoju.

Propellers negriežas, motors nerūc. Kluss. Tikai vējš šņāc gar lidmašīnas balstiem. Ar vismazāko planēšanas leņķi vadu lidmašīnu aerodroma virzienā. Bet aerodroms no šejienes kilometrus 15.

Caur kādu lielāku logu izlienu cauri mākoņiem. Augstums vēl ap 1000 metru – laika diezgan apskatīties, jo C 3 planē tāpat kā buru lidmašīna. Traucē tikai propellera pretestība. Ja tas nebūtu, tad droši vien sasniegtu aerodromu.

Kad esmu 600 metru augstumā, redzu, ka līdz aerodromam netikt, tas pārāk tālu. Planēju starp divām kalnu grēdām; pa labi un pa kreisi klints sienas, bet apakšā kalnaina, nelīdzena vieta, šur tur apaugusi kokiem. Trīs kilometru attālumā vīna dārzi un citronu vai vīģes koku birztaļas. Lauku nekur neredzu.

Izvēles nav. Nav arī vairs laika – izšķirošais brīdis pienācis ātri.

Kaut varētu vēl drusciņ palikt gaisā, vēl drusku palidot ar savu putnu! Bet zemes pievilksanas spēks ir nepielūdzams un lidmašīna ar 100 kilometru ātrumu tuvojas zemei.

Drīz vien esmu vīna dārzam klāt. Izvēlos kādu gabalu, kur krūmi liekas zemāki un ar sānu vēju laižos lejup, paralēli koku rindām. Ar pūlēm tieku pāri vīģes kokiem, tie ar saviem zariem gandrīz skaņ riteņus. Izturu lidmašīnu kādus pusotra metrus virs zemes, tieši virs vīna krūmiem. Tad sarauju stūri uz sevi līdz galam. Muskuļi savelkas atsperīgā masā. Gaidu, ka nu būs briesmīgais brīkšķis, ka riteņi aizķersies aiz krūmiem un lidmašīna metīsies apkārt, lai pārvērstos drupās.

Nobrīkšķ, lidmašīna saļecas, bet apkārt nesviežas un pēc dažiem metriem apstājas... Noticis ir neticamais. Lidmašīna

vesela, nav pat neviena cauruma no krūmu zariem – aste tos noliekusi un piespiedusi pie zemes. Esmu trāpījis ar riteņiem vagās un tā kā lielā tvertne pilna ar benzīnu, tad tvertnes svars piespiedis asti pie zemes un zari to nav varējuši uzsviest gaisā.

Atguļos plāksņa ēnā starp krūmiem un aizveru acis. Ko nozīmē šī likteņa rotaļa ar mani? Nevaru atrast izskaidrojumu. Tik daudzas reizes šajās dažās dienās esmu izsprucis cauri ar veselu ādu.

Pieceļos, noglaudu lidmašīnu. Labā, mīļā! Kas vainīgs, ja tava sirds – vecais motors vairs nedarbojas kārtīgi? Bet arī bez tā tu nonesi mani lejā no 2000 metru augstuma, izglābdama mani un sevi.

Pēc kādas pusstundas ierodas spāņu zemnieki un par dažām pesetām palīdz lidmašīnu izvilkēt uz takas, pa kuŗu nonākam aerodromā – par lielu izbrīnu lidotājiem un mēchaniķiem.

Manas lidotāja akcijas sakāpj augstu. Slavē arī manu lidmašīnu, jo šis esot pirmais gadījums, kad notikusi nolaišanās ārpus aerodroma, nesalaužot lidmašīnu un neapdauzot lidotāju.

Bet man garastāvoklis ļoti drūms. Mēchaniķi kopējiem spēkiem nocēļ motoru, izjauc to un konstatē, ka pirmajam cilindram nolūzīs virzuļa pirksts, saārdījis stobru un virzuli. Vārdu sakot – motors beigts.

Sīkāk apskatot izrādās, ka beigti arī daži vārstuļu cilātāji, galvenais karters sasprādzis divās vietās un apakšējam eļļas karteram izlūzusi viena mala. Turklāt kloni un gultņi tādā stāvoklī, ka nepieciešams liels remonts.

Satveru lielu āmuru un atvēzējos, lai sasistu pēdējās atliekas gabalu gabalos. Bet mēchāniķi satur manas rokas.

«Tavs motors būs atkal vesels! Mēs tev to zvēram! Turklāt bez naudas!» Apbrīnojami ir šie spāņu mēchāniķi.

Šinī acumirkļī man pasniedz ģenerāļa Bangerska telegrammu ar novēlējumu sasniegt mērķi. Tas man dod atkal sparū. Lai top! Cik tālu – nezinu, bet uz priekšu, kamēr esmu vesels es un lidmašīna!

Tas taisni brīnišķi! Telegrammu saņēmu sešas dienas vēlāk, jo tā adresēta uz Barselonu. Un tomēr tā nokļuva manās rokās īstā laikā.

Pēc piecām dienām kļoņi piešāberēti, karters atkal sametināts, vārstuļi par jaunu pieslīpēti, blīvējumi visur atjaunoti. Gaidu vēl pieprasītās daļas no Rīgas. Tikko tās būs saņemtas, motors būs atkal kārtībā. Un tad tikai tālāk.

Neesmu vēl Maroku sasniedzis, bet manu lidmašīnu jau gaida no Tanžeras līdz Agadirai. Un visur noorganizēta palīdzība.

Visiem briesmīgi «krīt uz nerviem» tas, ka es, neskatoties uz slikto motoru, neatlaidīgi gribu lidot uz Dakaru, pāri Rio de Oro, pār kuŗu pasta lidotāji ar speciālām mašīnām lido tikai reizi nedēļā un saņem lielu atlīdzību. Lidmašīnu katrā posmā maina un tur to kontrolē izcili mēchāniķi, ko kuŗiem viens vienmēr lido līdz nākošajam aerodromam līdzī.

Spāņu lidotāji jau izmeklējuši man speciālu maršrutu: no Kasablankas uz Orānu, Alžīru, Tunisu, Ēģipti, Mazāziju, Konstantinopoli un Rīgu. Tas esot interesants lidojums. Bet ko līdz šis skaistais maršruts, kad man jālido uz Gambiju!

«Jūs gribat ar galvu caur mūri skriet,» saka lidotāji.

Bet man citas izejas nav. Vai nu galva vai mūris – viens juks.

Pasta satiksmes direktors Alikantē Žubera kungs pašrocīgi uzglezno uz manas lidmašīnas Alikantas emblēmu: spārnotu dzīvnieku, pusē zirgu, pusē zivi un uzraksta: «Alicante, october 33».

Viss tas aizkustina mani brīžiem pat līdz asarām. Es nezinu,

ar ko izskaidrot šo sirsnību un laipnību. Sevišķi pašreizējā mēchaniķi, kas rūpīgi strādā pie mana vecā motora. Kad gribu viņiem kaut cik atlīdzināt, viņi apvainojas un saka, ka es esot pirmais, kam viņi strādādot. Un manis labā viņi strādādot tikai par velti. Kādēļ? – Tā man ir neatminama mīkla.

Pa šo lidojuma laiku nervi ir drusku cietuši – pa naktīm nemaz vairs nevaru gulēt. Ja būtu mazākā iespēja, ne soli vairs nelidotu ar veco motoru. Uzliktu jaunu, un tad būtu cita lieta. Diemžēl, tic ir tikai sapņi – mans ceļojuma kapitāls dilst un ja vēl 3 nedēļas jādzīvo, tad tas būs galīgi izsīcis.

Pie motora izlabošanas sevišķi izpalīdzīgs man franču mēchaniķis Rauls. Kopā ar viņu mēs strādājam dienām un naktīm. Konstatējam, ka motora galvenā vārpsta ovāla un līka – gandrīz par veselu milimetru. Ovālumu vīlējām nost ar vīli, bet līkumu liecām ar spīlēm un dauzījām lieliem koka āmuriem. Cīnījāmies kā varējām, kamēr līkumu samazinājām uz 0,3 milimetriem. Mazo kļoņu pirksti un bukses arī beigti...

Šādos apstākļos mans garastāvoklis nevar būt spīdošs. Bet par kaut kādu izmisumu nevar būt runas. Es tikai apzinos sava stāvokļa kļūmīgumu.

Brīvā laikā klejoju pa apkārtni, peldos jūrā un cenšos iepazīties ar spāņu strādnieku, zemnieku un pilsoņa dzīvi. No novērotā par spāniešiem varu teikt tikai visu labu. Visi ļoti tīrīgi, kā pieaugušie, tā arī bērni. Tāpat dzīvokļi ļoti tīri. Ielas nevis slauka, bet mazgā. Viens, kas man nepatīk: šausmīgie apģērbi, sevišķi uz laukiem. Vīrieši, sievietes, kazas, kaķi, mūļi un suņi – visi melni. Daudz interesantāk būtu, ja kaut siņjoritas tērptos spilgti krāsainos apģērbos.

Pēc 18 dienu darba motors ir atkal kārtībā un sāku to iemontēt lidmašīnā.

Saņemu no Latvijas sūtņa Parīzē Cīclēna, no sūtniecības

darbiniekiem un Parīzes latviešu biedrības telegrammas ar sirsnīgiem novēlējumiem sasniegt mērķi. Šie nedaudzie vārdi dod man ārkārtīgi daudz.

Pēcpusdienā paceļos izmēģinājuma lidojumā. Motors strādā labi tikai startējot, bet gaisā zūd 100 apgriezieni. Agrāk nāca klāt vai palika tāpat.

Kad nolaižos, apkampju un noskūpstu labo Raulu, kas manis labā tik daudz strādājis. Visi ļoti aizkustināti. Raulam, man un arī apkārtstāvošiem asaras acīs. Visi saprot, ko ar to grib teikt. Saprot arī, kas mani ar šo veco grabuli gaida.

Viņi strādāja un strādāja, pat tad, kad man pašam vairs nebija spēka, kad bij tikai viena vēlēšanās – izbeigt jo ātrāk, jo labāk. Vai jūs atradīsiet vēl kaut kur pasaulē cilvēku, kas nesavtīgi strādātu cita labā no 6 rītā līdz pusnaktij – veselas 18 dienas? Un kas par atlīdzību negrib ne runāt, ne dzirdēt; strādā un labo to, kas liekas nelabojams. Air-France mēchaniķis Rauls Pommès to tomēr darīja.

Līdz pusnaktij kārtāju lidmašīnu, nostiprinu visus nieciņus un skrūvītes, kas lidojumā varētu atgriezties. Direktors Žubērs uzkrāso uz lidmašīnas astes abām pusēm «Typ H. Cukurs 1926. Rīga.» Viņš saka, ka tas nepieciešami – lai visi redz, ka mana modernā lidmašīna ir 1926. gada garabērns.

Kad otrā rītā pulksten 6 ieeju angārā, atrodu jau priekšā Raulu, kas raujas ap motoru un montē korburātoram klāt jaunu gaisa pievada cauruli. Pa nakti viņš izdomājis, ka varbūt tādēļ krīt apgriezieni, ka motors nedabū pietiekoši daudz gaisa.

Ap pulksten 10 viss kārtībā. Man iedod līdz vēstules visu aerodromu pārziņiem un mēchaniķim, tā ka galu galā mans C 3 pārvēršas par istu gaisa pasta lidmašīnu.

Sirsnīga atvadīšanās, pēdējie novēlējumi. Apkampju Raulu un saku: «Mana māja ir tava māja. Tu esi man vairāk nekā brālis. Tu esi glābis manu lidmašīnu un dzīvību. Šīs 18



dienas kopējā darbā ir padarījušas francūzi un latvieti par mūžīgiem draugiem...»

Tas vēl par maz teikts. Daudz vārdu vajadzīgs, lai izteiktu to, ko sajūtu. Bet mēs saprotamies.

Kāpju lidmašīnā. Kontakts! Motors darbojas un esmu gaisā. Kas ar apgriezieniem? – Tie krīt tāpat. Raulam velti zaudēts miegs.

Zem manis burvīga ainava. Jūras līči un līčīši, kā uz ģeografijas kartes. Reti balti mākoņi klejo kā ganībās izklīdušas aitiņas. Slikti tikai tas, ka šausmīgi svaida. Vējš nāk ieslīpi no krasta, kur paceļas 3000 metru augstie Sjera Nevadas kalni. Latvijā lidotāji šādu svaidīšanu nepazīst. Arī man, kas jau tagad esmu rūdījies dažādos vējos, tā ir drusku par stipru.

Lidmašīnu valsta un mētā kā vējā paceltu spalviņu. Brīžiem tā maina virzienu vairāk nekā par 90 grādiem, brīžiem liekas – vēl drusku un būs «muca». Vienā šādā «mucā» gandrīz pazaudēju savu fotoaparātu un tādēļ jauko panorāmu varēju tikai dažas reizes uzņemt.

Turos vairāk virs jūras, bet tas maz jo līdz. Iet kilometrus desmit no krasta, kā to dara satiksmes lidmašīnas, man tomēr bailes. Ja nebūtu lidmašīnas izcilo īpašību – stipruma, paklausības, lielās rezerves, tad jau tagad droši vien klātos slikti. Brīžiem jālido ar «pilnu gāzi», lai kaut cik varētu noturēties normālā stāvoklī.

Tiklīdz lienu augstāk, kur mazāk svaida, stiprā vēja dēļ netieku uz priekšu. Kā nāku zemāk, tā raganu katlā iekšā.

Ak, meteoroloģija, meteoroloģija! Es gan ticu, ka visu zemju meteorologi vienādi, bet tagad redzu, ka tā nav. Mūsu Barloti man tagad liekas tīrais eņģelis – šādu laiku viņš nekad nepareģo.

Katrai lietai ir savs gals un arī manam ārkārtīgi grūtajam lidojumam. Kalnu līkumā, jaukā apvidū parādās Malaga. Ar

pūlēm sameklēju mazo aerodromu, jo nav apzīmējumu un akmeņainais fons saplūst ar apkārtni. Tas atrodas 10 kilometrus aiz pilsētas; angārs – mazs šķūnītis.

Te daudzi lidotāji lauzuši savas mašīnas un arī es tikko nesatriecu savu. Planējot gaisa caurules dēļ atkal apstājas motors. Ar pūlēm pārvelku pāri augstspraiguma vadiem, bet kukurūzas lauku jau ņeru ar riteņiem. Lidmašīna apstājas 25 metrus no aerodroma robežas...

# Vēja šūpoles virs pasaules vārtiem

Malagā uzpildu degvielas, sasmērēju vārstuļus, iztīru sveces, kas saeļļojušās. Viss kārtībā, tikai virs Tanžeras stipri pērkona negaisi un tādēļ šodien tālāk vairs netieku.

Spāņu aeroklubs grib mani pierunāt, lai es paceļos vēl gaisā kaut tikai uz piecām minūtēm, jo prezidents arī gribot redzēt šo «boniteta avionetta» lidojam, bet es aizbildinos ar nogurumu. Patiesībā – man bail no nelīdzenā aerodroma, kur var notikt visādas nejaušības. Spāņi rāda gaŗus ģīmjus. Bet ko lai dara, ka esmu tik bailīgs un gribu pataupīt savu lidmašīnu tālākiem lidojumiem.

Bet šī mazā nesaskaņa drīz vien izzūd un vakarā «Latvijas prieku, pērli un lepnumu» – kā mani šeit godina – ved uz Malagu dažādās vizītēs un ciemos. Man nepatīk, ka nevaru darīt to, ko gribas, bet jāievēro etiķete, tādēļ ātri vien tieku vaļā.

Ilgi klejoju pa Malagas ielām, iepazīstos ar pilsētu. Diemžēl jau tumša un neko nevaru nofotografēt.

Tā kā līdzekļi iet uz beigām, tad uz viesnīcu neeju, bet kāpjju autobusā un braucu uz aerodromu. Autobuss apstājas kādā miestiņā vēl labu gabalu no aerodroma un tādēļ pa melnu tumsu jāiet uz turieni kājām.

Noņemu no lidmašīnas brezenta apsegu un satinos tajā. Portfeli un revolveri nolieku pagalvī un zem sava putna spārna liekos uz auss. Tikko esmu novietojies, ka saceļas šausmīgs negaiss. Lietus gāž kā spaiņiem un brīžiem liekas, ka angārs, kas ir bez durvīm, uzskries gaisā. Baiga, nojautu un nemiera pilna, un tomēr burvīga nakts.

Šinī naktī es neaizveru acis, jo miegs nenāk un nenāk. Beidzot sāk stipri salt. Vējš, virpuļodams pa angāru, izpūš

pēdējo siltumu. Cietā, rupjā brezenta sega mani maz sargā.

Pulksten 6 no rīta, zobus klabinādams, izvelku no angāra savu lidmašīnu. Saņemu no meteorologa laika ziņas un vēja virzienus dažādos augstumos Malagā, Tanžerā un dodos ceļā.

Atkal stiprs pretvējš un tādēļ jālido zemu. «Dance macabre» sākas no jauna, jo Sjera Nevada sūta savas negantās vēja meitas izšūpot Latvijas dēlu virs Vidusjūras zilajiem ūdeņiem.

Drīz vien saskatu «pasaules vārtus» – Gibraltaru. Tie vēl kilometrus 50 no manis, bet dzidrajā gaisā skaidri saredzamas Gibraltara klintis Eiropas pusē un Seutas klintis Afrikā. 20 kilometri ūdens šķiņ šīs divas pasaules – veco Eiropu un jauno, modušos Afriku.

Jauks, neaizmirstams skats! Tā ir atlīdzība par daudzajām bezmiega naktīm, par darbu, kas paņem visus spēkus.

Virš divu pasaļu vārtiem mani krietni svaida un es dabūju labi izšūpoties. Satiksmes lidotāji ieteica līst krietni augšup, līdz 3000 metriem, lai pārlidotu 20 kilometru plato jūras šaurumu. Es uzlienu tikai uz 1500 metriem un tad jau zobi sāk klabēt no aukstuma.

Palidoju kādu brīdi šajā augstumā, bet tā salst, ka trīcu kā suns ziemas salā. Atlants ar savu viļņu putojošām galotnēm dzen man virsū saldējošu vēju, bet karstais Atlāss negrib mani redzēt, jo slēpj savu kalnu galotnes melnos, draudošos mākoņos.

Nevaru vairs izturēt aukstumu, tādēļ atspiežu stūri, un lidmašīna lielā ātrumā traucas zemāk, kur pretim dveš silta melnā kontinenta elpa. Te vairs nesvaida, un lidmašīna viegli slīd uz priekšu.

Zem manis jau Afrika. Vēl skats atpakaļ. Dzīvo sveika, Eiropa! Vai tevi vēl skatīšu?

Drīz vien klāt Tanžera. Vēl 10 kilometri, tad saskatu zaļo aerodromu. Tas nav liels, bet ar labām pieejām. Daži loki vēja

virziena pārbaudei, un mans C 3 ripo pa mīkstu, velēnainu zālīti. Tā tīrā bauda pēc asajiem Spānijas akmeņiem, kur nekad nebiju drošs par savām vecajām riepām.

Mani mīļi sagaida aerodroma šefs un aerokluba prezidents, kurš dabūjis radiogrammu par atlidošanu un atbraucis no pilsētas. Saulīte sāk sildīt manus nosalušos locekļus, jauka panorāma veldzē skatu un divu mīļu cilvēku sirsnība veldzē dvēseli.

Mani te gaida jau sen. Aerokluba prezidents saka, ka uz viņiem varot paļauties kā īstiem draugiem. Pie brokastgaldā karsta kafija un laba vīna glāze aizdzen manus šausmīgos drebuļus. Sarunās paiet vairāk nekā divas stundas, jo laiks slikts un nav ko steigties.

Ēdu ar vilka apetīti. Spānijas melno kazu gaļa man apnikusi līdz kaklam, tāpat arī visādi gliemeži, spruti, tinteszivs un citi neparasti ēdieni. Te ir atkal franču galds, kas man iet pie sirds.

Kollēgas man pārmet, ka es esot slikts komersants, jo negribot savu lidojumu izmantot. Atpakaļceļā viņi solās sagādāt man līdzekļus, jo novērtē manu lidojumu ar veco motoru, kas man sagādājis tik daudz baismīgu brīžu, ļoti augstu.. Es klausos gan, bet neticu, ka vēl reiz redzēšu Tanžeru. Mans motors neizturēs to sutu, kas viņu gaida.

Pusdienas laikā startēju. Afrika ir tuksneša zeme, to var tūlīn redzēt. Pārlidoju lielus apgabalus, neredzot nekādas apdzīvoto vietu pazīmes. Tikai šur tur redz arābus jājam uz zirgiem vai ēzeļiem – to augstuma dēļ nevar saskatīt.

Apgabals te diezgan līdzens. Pēc Spānijas klintīm, jāsaka, kā galds, un ja motors iedomātos sabotēt, tad ir diezgan lielas izredzes nolaisties ar veselu lidmašīnu.

Pārlidoju Larošu, Rabatu un pēc 2 stundām 45 min. nolaižos gaišā aerodromā, iepriekš to pāris reizes aplidoju.

Nolaižoties atkal apstājas motors, bet tā kā te aerodroms



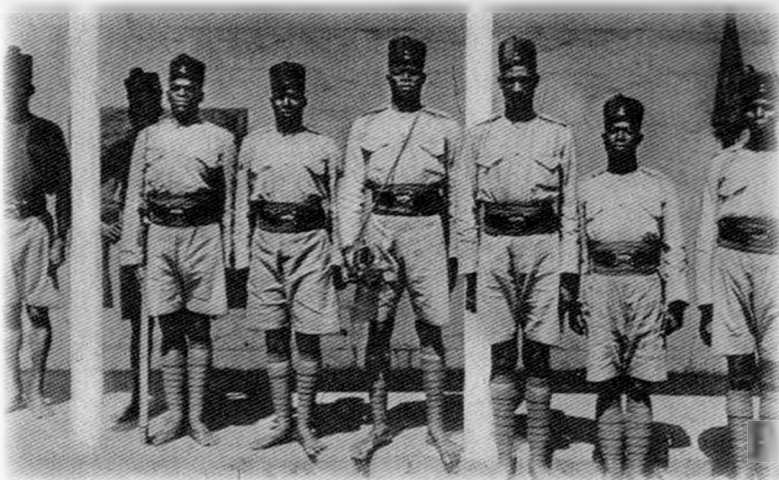
C 3 Beterstas aerodromā



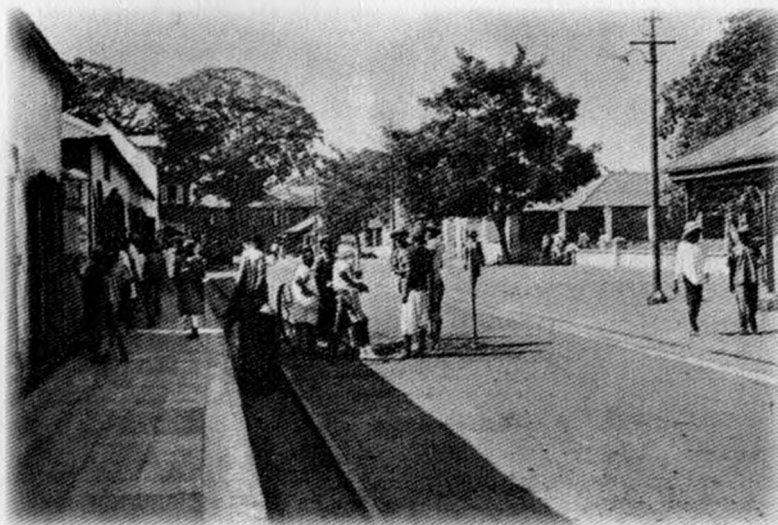
Beterstas «angars»



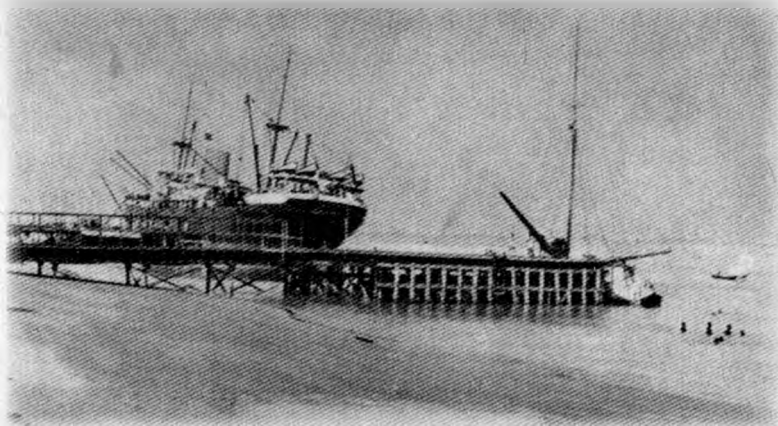
Gambijas gubernātoru pils



Angļu koloniālais karaspēks Gambijā



Ielas Beterstā



Beterstas osta

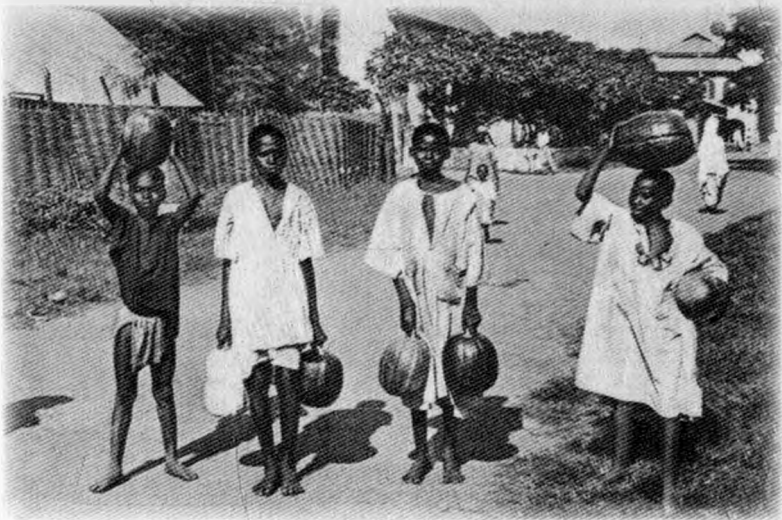




Beterstas policists



Gambijas neģeru jaunatne



Beterstas ielas skats



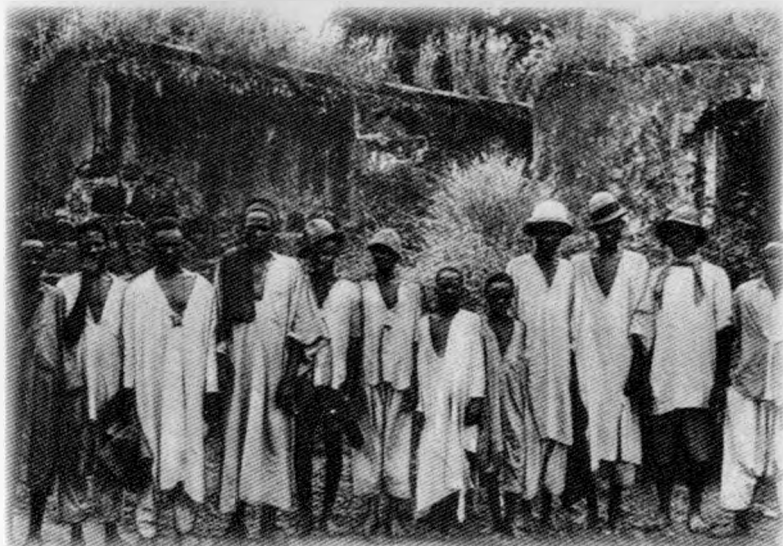
Tirgus Beterstā



Tirgus Betersta



Gambijas zvejnieki labo laivas



Beterstas strādnieki



Gambijas kristīgās nēģerietes svētdienas tērpis ceļā uz baznīcu



Gambijas tamtamists  
(bundzinieks)



Gambijas nēģera ģimene

gandrīz tikpat liels kā Rīgā, tad bez pūlēm trāpu taisni vidū.

Tiklīdz esmu apstājies, piebrauc Šella firmas pārstāvis un apsveic mani. Līdz ar viņu klāt bars žurnālistu, kas grib par visu zināt, visu nofotografēt.

Novietojis lidmašīnu Kasablankas (Casablanca) aerodromā, braucu uz pilsētu. Re, Afrikā man jābūt eiropietim, te nedrīkstu būt «bandīts». Arī pašam gribas izskatīties pēc cilvēka, tādēļ nopērku sev uzvalku, kurpes un tropu cepuri, iegādājos arī filmas.

Tad prom uz «Hôtel de Paris» – lidotāju viesnīcu, kur apstājas visas slavenības. Man ierāda istabu, kur savā lidojumā apmetusies Ellija Beinhoru. Arī jauki. Varēšu atpūsties gultā, kuņģā gulējusi tāda slavenība un sapņot par tādiem pat panākumiem, kādi bijuši šai enerģiskai dāmai.

Ātri nomazgājos un pārgērbjos, lai brauktu nepieciešamās vizītēs – pie Marokas aerokluba prezidenta, pie Šella firmas direktora un citur. Pēc 3 stundu braukšanas pa pilsētu beidzot tieku vaļā no formālītātēm un varu pazust, aizbildinoties ar lielu nogurumu un negulētu nakti.

Otrā rītā mani aizved uz aerodromu. Sagatavoju lidmašīnu, bet laiks tik slikts, ka startēt nav iespējams. Neko darīt, jāpaliek vēl diena. Bet nākošā rītā tik šausmīga vētra ar milzīgām lietus gāzēm, ka ielas dažos acumirkļos pārvēršas nepārbrienamās upēs, bet laukumi – krietni dziļos ezeros.

Pēc kādas stundas spīd atkal spoža saule, tikai mākoņi apbrīnojamā ātrumā traucas pa gaisu. Kaut dabūtu šādu ceļavēju!

Sīki aprunājos ar lidotājiem un citiem šejienes apstākļu pazinējiem par savu maršrutu. Kad visu to apsveicu, tad redzu, ka grūtības man stāv priekšā ārkārtīgi lielas.

Stipra vēja dēļ jālido ļoti zemu, ne augstāk par 200 metriem. 500 metru augstumā vējš sasniedz līdz 80 kilometru ātrumu

stundā un ar to cīnīties ir par grūtu. Ar «mazu gāzi» lidojot netieku uz priekšu, bet dodot pilnu jaudu, man pietrūkst benzīna 600 kilometru gaļam lidojumam.

Mauri un berberi, ko franči iedzinuši tuksnesī, uzturas galvenā kārtā okeana tuvumā un ar vācu ieročiem un municiju neganti apšauda katru lidmašīnu. Ja kādam jānolaižas, tad tas var noskaitīt pēdējo lūgšanu.

Šella firmas direkcija man parādīja albumu ar šo nelaimīgo cilvēku fotografijām: laikam gribēja man «uzlabot» dūšu. Arī es ierakstu albumā savu atzinību par firmas priekšzīmīgu organizāciju un parakstījos zem savas ģimenes. Varbūt arī mani kādreiz rādīs citiem Rio de Oru pārlidotājiem un teiks: šis ir viens no tiem.

Lidotāji šajā ziņā ir smalkjutīgi, tie neko daudz nestāsta. Tikai vakar parādīja četrus trāpījumus pasta lidmašīnā, kas atgriezās no Dakaras. Viena lode saārdījusi lidmašīnas radiotelegrafistam deguna galu, otra ieurbusies benzīna tvertnē, 10 centimetrus no lidotāja galvas. Benzīna tvertnes te speciālas, divkārsām sienām, kuŗu vidū kaut kāda masa. Tiklīdz lode izsit caurumu, šī masa to aizvelk ciet.

Vēl viena lieta ārkārtīgi traucē lidojumus – tā ir migla, kas plūst no okeana un aizsedz zemi tā, ka nekā nevar redzēt. Šai jūras miglai piemīt īpašība klāties līdz pašai zemei un, lidojot kaut 5 metru augstumā, zemi nevar saskatīt.

Visas lidmašīnas, kas šeit lido, apgādātas ar divkārsu žiroskopisko horizonta rādītāju komplektu, bet pasažieru lidmašīnas pat ar trīskārsu. Turklāt visām lidmašīnām ir radioaparāti, kas dod iespēju orientēties.

Tātad, ja man lidojot uznāk jūras migla, es nevaru kā Francijā vai Spānijā lidot gar ūdeni vai nelielā augstumā, bet bez instrumentiem es droši ieskriešu kādā pakalnā. Protams, var gadīties, ka jūras migla neuznāk un tad šādi

instrumenti ir lieki.

Vislielākās rūpes tomēr man dara motors. Tas ir jauks un lielisks. Bet, lūk, viena slikta īpašība viņam piemīt: gribu – strādāju, gribu – streikoju. Viss atkārtojas no tā, kāds viņam garastāvoklis. Tas nav «izmisuma» sauciens, ne arī «raududziesma», – tā ir mana tālākā lidojuma kalkulācija, apstākļu apsvēršana.

Lidojot tālāk šādos apstākļos, es negribu nostādīt sevi varoņa lomā. Bet, pie kā esmu ķēries, tas jāiztur līdz galam. Jāiztur! – un ar to viss teikts. Tādēļ arī tagad esmu mierīgs, gluži mierīgs, bez kāda «lampu drudža».



## Riskantākais lidojuma posms

Cik lielas simpatijas guvu Kasablankā, liecina tas, ka man nodeva aploksni ar naudas pabalstu no Kasablankas ostas komandiera. Man bija ļoti neērti, bet biju spiests, cik vien smalkjūtīgi varēju, atteikties. Man negribējās, lai par mani domātu, ka esmu kāds pasaules apceļotājs vai aplidotājs. Es sacīju, ka esmu saņēmis līdzekļus no mājām, bet nākotnē, ja man ies grūti, es zināšu labus ļaudis, kuŗi man palīdzēs.

Laiks lidojumam jauks, bet mans motors stipri trīc. Apgabals no sākuma līdzens, bet, tuvojoties Mogadorai, kur sākas Atlass, tas ir nejēdzīgs, – nav kur nolaisties. Sevišķi slikts gabals līdz Agadirai, jo ļoti lieli kalni. Pēc 3 stundām 10 min. veicu 425 kilometrus un sasniedzu Agadiru. Nolaižos pēdējā Marokas punktā, jo tālāk Anti Atlasa kalni ir mauru rifkabiļu cietoksnis. No šejienes sākas mans riskantākais lidojuma posms.

Aerodromā mani sagaida ļoti daudz virsnieku lidotāju un Marokas laikrakstu pārstāvji. Esmu atkal franču lidotāju viesis. Mans pirmais darbs – pārbaudīt visos sīkumos motoru un lidmašīnu, kā arī saliet degvielas.

Lidotāji stāsta, ka viņu eskadriļa cīņā ar rifkabiļiem katru gadu zaudē 3–4 lidmašīnas, t. i., 6–8 lidotājus. – Arabi esot ļoti labi strēlnieki un viņi kalnu galotnēs uzmanot pāri lidojošās lidmašīnas. Stāsti par sakropļotiem un sadedzinātiem lidotājiem iedzen manī ļoti lielu «pāniku», jo man ar savu veco zirdziņu ir lielas izredzes personīgi iepazīties ar visiem šiem jaukumiem.

Franči piedāvājas vēl reizi remontēt manu motoru, bet ko tur remontēt, kad viss tāpat bez remonta birst kopā. Nav vairs vērts.

25. oktobra agrā rītā esmu augšā. Mierīgs, jo zinu – citas

izejas nav. Jāriskē ar lidmašīnu, brīvību, dzīvību. Neskatoties uz agro rītu, ierodas ļoti daudz pavadītāju – gan privāto, gan militāro. Atkal fotografē.

Presei izsaku pateicību par uzmanību, pateicos Francijai un Air France sabiedrībai un tad startēju. Lidmašīna smagi piekrauta, jo man līdz 2 kannas ar ūdeni, provīzija, šokolāde u.t.t. Pie starta, nezina kāpēc, lidmašīna stipri griežas uz kreiso pusi, vai nu viena riepa mīkstāka palikusi, laikam sadurta uz asajiem dzeloņiem, kuŗu te ļoti daudz. Tikko varu noturēt virzienu. Pagrieziens – un pretim uzlēcošai saulei, pretī Anti Atlasam. Meteobiļetens rāda ceļavēju 33 kilometru stiprumā 2200 metru augstumā, bet kad uzrāpjos, tad netieku uz priekšu, jo Anti Atlasā vējš virzienus mainījis un es, meklēdams kaut cik vājāka pretvēja joslu, noēju zemē līdz 800 metriem. Uz priekšu virzos ļoti lēnām, ja daudz, tad 100 km stundā.

Apgabals ar milzu kalniem, mežonīgs, biezi apdzīvots, jo redzu būdas un dūmus. Te nolaišanās bez lidmašīnas salaušanas nav iespējama.

Pēc 200 kilometriem sākas Rio de Oro – smilšu tuksnesis. Ne mazāko dzīvības pazīmju – tikai smiltis un lielas smilšu kāpas, kuŗas, var redzēt, kūp. Labākā Afrikas karte, ko varēju iegūt Parīzē, ļoti nepilnīga. Upes ietekas, kuŗas apzīmētas kartē, nav atrodamas, arī pašas piekrastes izliekumi ļoti nepilnīgi. Vēl pēc apm. 100 kilometru lidojuma sāk celties briesmīga migla, un man lielas bailes, vai tikšu līdz Jubijas ragam (Cap. Juby) vai ne. Atlantijas okeans vēl tīrs.

Gaiss smagi sutinošs, bet motors, kā par brīnumu, strādā labi. Viņš it kā saprot, ka te vairs nav nekādi joki, bet – skaidrs «finišs». Tas manu sirdi veldzē, ja vēl te arī motors raustītos, tad es nevarētu teikt, ka man būtu laba sajūta. Minūte pēc minūtes, kilometrs pēc kilometra – un ap 500 kilometru gaŗā distance veikta 4 stundās 20 minūtēs. Virs Jubijas raga taisu vairākus

lokus, līdz saskatu mainīgā vēja virzienu un aerodromu, jo visapkārt skraida kamieļi, cilvēki un visur ir arabu teltis. Un smiltis, smiltis, smiltis... Nolaižoties tikko neieskrienu lielākā smilšu kaudzē, kuŗu nesaskatīju, un pēdējā momentā man ar lielu divstāvu «āzi» izdodas kaudzei pārlēkt, jo par laimi lidmašīnai vēl ir ātrums, kaut jau motors pilnīgi apstājies. Nezinu, kas viņam ir, ka katru reizi nolaižoties apstājas. Mani ielenc melni un balti: spāņu virsnieki un kareivji un simtiem arabu-nomadu, kuŗus franči izdzinuši no kalniem un kas tagad klejo tuksnesī.

Ievelkam lidmašīnu angārā, kur to pārbauda, saleju eļļu, benzīnu. Tūliņ man pietājas gubernātora sūtītie ļaudis un atņem fotoaparātu. Kādēļ? Varbūt tas atgādinājums, ka man jāierodas pie viņa ar vizīti?

Labi. Es dodos pie gubernātora un nododu oficiālo vizīti. Diez' cik simpātisks viņš neliekas, tādēļ mūsu saruna ir īsa. Dodos atpakaļ pie spāņu virsniekiem, kas mani uzņem kā viesi.

Dabūju atpakaļ savu fotoaparātu. Bet kad gribu attīstīt uzņēmumus, tad izrādās, ka gubernātora ļaudis izņēmuši filmu laukā dienas gaismā. Protams, tā ir beigta, beigti arī daudzie uzņēmumi, kuŗus izdarīju Kasablankā un Agadirā.

Man šausmīgas dusmas par tādu apiešanos, bet darīt nekā nevaru. Jāņem par labu Afrikas gubernātoru viesmīlība. Izrādās arī, ka man neesot atļaujas nolaisties Jubijas ragā, bet tikai Villā Cisnerosā (Villa Cisneros). Gubernātors sapratis, ka es degvielas uzņemšu gaisā, bet ja nolaidīšos zemē, tad apgāzīšu viņa fortu.

Šī faraona vainu izpērk ārkārtīgi mīļie un laipnie spāņu lidotāji un virsnieki. Viņu pavadībā es apstaigāju nomadu – klejojošo arabu – teltis forta tuvumā. Tur iegādājos dažas ļoti interesantas piemiņas lietišas.

# Kā arābi mani veda uz «marjažu»

Pusdienas laikā eju peldēties Atlantijas okeanā, pēc tam gozējos saulītē. Bet ilgi man šis prieks nav lemts: divu sugu radījumi nedod man miera – mušas un arabietes.

Mušu te tāds milzums un viņu kodieni tik sāpīgi, ka grūti atkauties. Arabietes, mani pamanījušas, steidzas klāt ar mīlestības piedāvājumiem. It īpaši neatlaidīga kāda jauna arabiete. Kad katēgoriski atsakos un raidu prom, tā piedāvā savu 5 un 6 gadus veco meitenīti...

Nekas cits neatliek, kā dot kājām ziņu. Bet arabiete neatstājas un tikai ar spāņu kareivja palīdzību es tieku no viņas vaļā.

Seksuālā vaļība arābu vidū nepazīst nekādu robežu. Tā nav sveša arī bērniem, kas nekautrējas ne vecākus, ne svešus. Veneriskās slimības te atradušas labu mitekli un slimo, laikam, visi arābi. Prostitūcija pilnos ziedos. Tāpat slimo arī daudzi kareivji.

Kad pienāk tvaikonis no Villas Cisnerosas, visi, cik vien Dievs devis, saskrien krastmalā. Arabi, arabietes un bērni, kas gulšņā savās teltīs vai bariem klejo gar fortu, tagad visi ir pie kuģa. Skraida, klaiģā un piedāvā savus pakalpojumus. Bet kad mēģinu kādu nofotografēt, tic kļūst ārkārtīgi dusmīgi, sievietes lamājas kā fūrijas. Laikam kāda māņticība.

Arī fortu fotografēt aizliegts. Bet gan jau es to izdarīšu – par spīti gubernātoram, kas sabojāja man tik daudz jauku filmu.

Pēcpusdienā aerodroma pārzinis piekomandē man instruktoru un dod mūsu rīcībā automobili. Mēs apbraukājam arābu nometnes forta apkārtnē, lai visu apskatītu un, cik iespējams, nofotografētu. Arabi skrien automobiļiem līdz un lec iekšā. Drīz to ir pilns automobilis. Visi bruņojušies lieliem

līkiem tuteniem, kuŗu spali apkalti ar sudrabu. Gribu vienu nopirkt, bet arabs prasa 150 pesetas – ap 60 latu.

Automobilī salēkušie arabi rāda, lai braucam tālāk, parādīšot «marjažu» (kāzas). Gribam tās redzēt. Bars jauniešu sastājas lokā, viens ar plaukstām sit bungu veida instrumentu, citi sit takti plaukstās, bet vidū viens gorās un lēkā.

Aizbraucam labu gabalu, pāri kādai smilšu kāpai, bet no «marjaža» ne smakas. Nekur apkārtnē nav redzamas arī arabu teltis. Man kļūst tīri neomulīgi un es pavēlu braukt atpakaļ.

Bet arabi neatlaidīgi pastāv uz savu: tūliņ aiz nākošās kāpas būšot «marjažs», lai tikai braucot vien. Paši sāk spiesties automobilī ciešāk man klāt. Izvelku brauniņu un ievadu stobrā lodī. Tas līdz. Arabi gan rāda gaŗus ģimjus, bet steidzīgi lec no auto laukā. Būtu gan laikam redzējis īstu «marjažu», ja brauktu tālāk. Parasti «marjaža» troksnis dzirdams pa lielu gabalu, bet kāpās viss bija klusu, tādēļ lieta man arī likās aizdomīga.

Vakarā, kad ūkeans atkāpies, ejam krabjot – ŗert lielos jūras krabjus, kas paslēpušies zem akmeņiem. Tur mitinās arī spruti, astoņkāji, tintes zivis un dažādi citi riebīga izskata jūras dzīvnieki. Spānijā tos visus ēdu, bet tagad, kad esmu redzējis dzīvus, turēšos no tiem tālāk.

Lidojumā gan jāēd, ko dod, bet kad pārbraukšu Rīgā, tad katrā ziņā palikšu par veģetārieti, jo vispār pēdējā laikā pretīgi gaļas ēdieni, pretīga arī cilvēku nežēlība, ar kādu tie iznīcina vai katru dzīvu radību, lai to apēstu.

Bieži mani pārņem ilgas pēc Rīgas, pēc ģimenes, pēc bērniem. Spāņu leitnanta puikas – 4 gadus vecais Antonio un 3 gadus vecais Pepito ir kļuvuši man lieli draugi. Īpaši Pepito. Un kad viņš ar savām rociņām mani apmīļo un skūpst svešo krusttēvu, tad pavisam skumji kļūst ap sirdi...

Vakarā virsnieki man par godu sarīko atvadīšanās mielastu

un paceļ uz manu veselību šampanieša glāzes. Kaut nu patiešām varētu aizlidot.

No Gambijas mani šķiņ tikai – 2000 kilometri. Tikai... Bet tos gribu nolidot ar vislielāko uzmanību, jo motors ar katru stundu sadilst vairāk un vairāk. Bet jāstrādā tam vismaz stundas 20.

Līdz pašai Dakarai ir tikai tuksnesis. Lielos atstatumos, pa vairāk simts kilometriem, tajā izkaisīti forti. Tikai tur var dabūt pajumti, benzīnu un ūdeni. Ūdens ārpus fortiem te nav nekur. Spāņi to iegūst, destillējot sāļo okeana ūdeni speciālos destillācijas aparātos. 30. oktobris beidzot ir diena, kad varu no Jubijas raga lidot tālāk, jo vējš grozījies. Uzceļos agri un tūdaļ steidzos pie savas lidmašīnas. Sakārtoju to, vēl reizi pārbaudu visu, tad ar mauru palīdzību aizvelku uz līdzenāku smilšu lauku starta vietā.

Eju atvadīties no spāņu leitnanta. Visa ģimene mani pavada uz aerodromu. Sirsnīga atvadišanās no mazajiem puikām. Tie dod man bučas, bet mazais Pepito kā mīļš kaķēns apķerās man ar rokām un kājām un nemaz negrib laisties vaļā.

Žēl šķirties no cilvēkiem, kas īsā laikā man kļuvuši tik mīļi. Bet – mans ceļš ved uz Gambiju.

# Ēģiptes mocības virs Rio de Oro

Agrā rītā, ap astoņiem, startēju no Jubijas raga. Burvīgs skats šai rīta stundā virs mākoņiem. Manu prieku bojā tikai bažas par motoru. Ja tam kaut kas notiek, tad nolaišanās caur zemajiem mākoņiem sliktā – var ieskriet zemē.

Apgriczienus motoram dodu pēc iespējas mazākus, cik to atļauj lidmašīna ar pilnu degvielu, dzeramā ūdens, provīzijas un bagāžas krāvu. Motors šajā grūtajā un 600 kilometru garajā posmā jāsargā cik vien iespējams.

Pēc stundas sliktais ceļagabals beidzas. Apakšā tagad tuksnesis, vietām līdzens kā galds, vietām ar augstām smilšu kāpām, kas līdzinās sastingušiem jūras viļņiem, gan izstieptiem gaŗumā, gan saliektiem pakavu veidā.

Gaiss karsts un sauss kā ceplī. Brīžiem trūkst elpas. Tiklīdz mēģinu izbāzt galvu no lidotāja vietas ārā, tā seja sitas nepanesama svelme, ko vēl pastiprina motora izpūšanas caurules. Labi vēl, ka nomācies un sauli pa daļai aizseguši augsti mākoņi. Brīžiem lidmašīna iet pavisam mierīgi, bet brīžiem lēkā un raustās.

Pamazām ceļas nejēdzīgā okeana migla. Kā nāves elpa tā klājas arvien biezāka un biezāka. Tas modina nemieru. Bailes arī no arabiem, tādēļ uzmanīgi vēroju pārlidojamo apkārtni, vai kaut kur neparādīsies teltis, kamieļi un cilvēki.

Ilgu laiku apakšā tikai tuksnesis ar milzīgām smilšu kāpām. Sāku jau domāt, ka man nebūs «laime» sastapties ar arabiem. Bet te pēkšņi, kad pametu skatu uz leju, ieraugu piecas teltis, kādus desmit kamieļus un pūlīti arābu. Esmu uzlaidies tiem gandrīz virsū. Arī arabiem mana parādīšanās negaidīta un tie sāk nemierīgi skraidīt. Es mainu kursu un

metos strauji sāņus, jo nav nekāda patika dabūt kādu arabu lodi. Domāju, ka viņi arī izmēģināja savu šaušanas mākslu, jo biju ļoti zemu.

Kad esmu 150 kilometrus no Villas Cisnerosas, atkal ieskrienu biezā okeana miglas slānī. Zemi tomēr var vēl redzēt. Tuvojoties Villai Cisnerosai, redzamība kļūst labāka un es atviegloti uzelpoju. Labvēlīgais vējš atnesis mani līdz šejieni 3 stundās 40 minūtēs.

Nolaižos Villas Cisnerosas aerodromā – lielā, līdzena smilšu laukā. Nu atkal viens bīstams posms aiz muguras.

Mani sagaida spāņu gubernātors un virsnieki, apsveic mīļi un sirsnīgi. Gubernātors ielūdz pie sevis pusdienā. Vispirms tomēr sakārtoju lidmašīnu, saleju degvielas. Motors tik karsts, ka roku nevar pielikt klāt. Tāpat arī motora apsegs.

Pēc pāris stundām dodos tālāk uz Port-Etjennu. Lidoju tieši pāri jūras līcim, pakļaudamies aklajai laimei. Pa dienu saulē sakarsusī Sachara ir kā svelmaina krāsns. Vējš no krasta nes virsū gandrīz neciešamu karstumu. Eļļas manometrs nemaz nerāda, tā ka nezinu vai eļļu pumpē vai ne.

Saule gandrīz virs galvas. Mute izžuvusi kā ljava aka. Šausmīgi slāpst. Pie gubernātora pusdienās ēstie gliemeži slāpes vēl pavairo. Bet tā tikai pirmā Ēģiptes mocība virs Rio de Oro.

Mani neatstāj bažas par motoru, ka tas nepārkarst galīgi un ka nesāk krist apgriezieni. Tas tomēr griežas, tikai trīc un dreb arvien vairāk un vairāk.

Pēc 2½ stundām nolaižos Port-Etjennā. Rio de Oro – briesmīgākais apgabals ar arabiem pārlidots. Vienā dienā esmu veicis 950 kilometrus.

Kamēr novietoju un pārbaudu mašīnu, saleju degvielas, jāpārcieš otra Ēģiptes mocība. Moskiti apstāj mani kā paši nelabie un ēd vai nost. Šajā sutā šausmīgi svīstu un moskiti



visur līp klāt, lien aiz krekla, ausīs, acīs, degunā. Nekāda glābiņa.

Forta komandants, kapteinis, ļoti simpātisks vecpūsis. Savā automobilī viņš aizved mani uz fortu, kur ēdam vakariņas. Apkalpo divi braši, melni senegāliešu kareivji. Komandantam-vecpūsim ir arī sava ģimene: pūdeļa sugas šunelis un grāciņa kaķene ar mazuli.

Savāda dzīve komandantam šinī fortā: divi gadi viņam jāpavada šausmīgajā karstumā un moskitu peklē, tālu prom no civilizācijas, kopā ar melnajiem senegāliešiem. Cīņa par eksistenci tomēr ir smaga un franču vientulis uzticīgi kalpo savai tēvijai. Tikai vakaros viņš pieņem krietnu porciju miegazāļu, lai sabendētie nervi varētu atpūsties.

# Ar sarkanbaltsarkaniem spārniem pretim apsolītai zemei

31. oktobris. Atvados no Port-Etjennas forta komandanta un pavadītājiem. Starta lielās kravas, mīkstā aerodroma un niķīgā motora dēļ stipri grūts. Kad griež propelleri, motors šņāc kā vecas plēšas – vārstuļi ciet, un te es nekā nevaru līdzēt.

Starts. Paceļu asti, cik vien augsti var, lai neapmestu kūleni. Beidzot atraujos arī no zemes. Jau pēc 50 metriem, neskatoties uz agro rīta stundu, esmu tikpat kā ceplī. Jūras šaurums te 40 kilometru plats un man jālido 23 kilometri atpakaļ, kur tas šaurāks. Tad cērtu pāri ūdenim.

Port-Etjenna tāpat kā Villa Cisnerosa atrodas uz pussalas, kas iegriežas tālu jūrā. Pussalas gals nocietināts ar blokhaužiem un dzeloņdrāšu aizžogojumiem. 2 kilometru gaļumā stiepjas mūris ar šaujamiem robiem. Uz mūriem ložmetēji un maza kalibra lielgabali. Modernā romantika.

Forta iekšienē dzīvokļi kareivjiem, noliktavas, liels ūdens rezervuārs. Forta vārti vienmēr noslēgti un tos stingri apsargā. Komandiera dzīvoklis, kā arī virsnieku istabas atrodas centrālā ēkā, kur arī es mitinājos.

Pārlidojis jūras šaurumu, pagriežu uz dienvidiem. Cenšos aplēst lidojuma ātrumu. Rezultāti diezgan bēdīgi. Nav vairs kā vakar ap 160 kilometru stundā, bet tikai ap 130. Karte nepilnīga un tādēļ skaidri nav zināms, cik ātri lidoju.

Pēc pāris stundām, kad esmu virs tuksneša, kādus 30 kilometrus no okeana krasta, motors sāk stipri raustīties. Nestrādā dažas sveces. Apakšā kāpas tik stāvas, ka par nolaišanos bez kakla laušanas nav ko domāt.

Sāku rūgti nožēlot, ka nelidoju gar okeana krastu, bet, lai īsinātu ceļu, tieši pār tuksnesi. Krastā vismaz būtu ūdens, ko gan nevar dzert, bet kuŗā var peldēties, ja uzmanās no haizivīm.

Dodu pilnu gāzi. Motors dejo uz rāmja, bet sveces sāk atkal strādāt. Esmu nosvīdis ne tikai no karstuma, bet arī no nervu saspīlējuma. Rūgtais biķeris – nolaisties tuksnesī – man laimīgi gaŗām.

Gausi, gausi velkas laiks. Liekas, ka vismaz pusstunda pagājusi, bet paskatos pulkstenī – tikai dažas minūtes.

Sachara cepina vientuļo lidotāju. Bet šim Ikaram spārni, kaut paša taisīti, tomēr izturīgi. Ne Sacharas karstās smiltis, ne svelmainie saules stari nevar tos izkausēt. Uz tiem sarkanbaltsarkanais Latvijas karogs, un ar šīm krāsām C 3 droši šķeļ Afrikas gaisu, nes mani tuvāk un tuvāk, apsolītai zemei – Gambijai.

Pēc 3½ stundām pārlidoju Nouakšotu – vientuļu fortu, kilometrus 10 no okeana krasta. Iztaisu virs tā loku un tad dodos tālāk. Forts pa radio paziņos uz Sen-Luisu (Saint-Louis) un Port-Etjennu (Port-Étienne), ka esmu pārlidojis.

Uzelpoju vieglāk. Briesmas gaŗām. No forta iet ceļš uz Sen-Luisu. Pa to redz braucam transportautomobiļus, soļojam kamieļus. Manāmi arī cilvēki. Bet tie, zinu, man svina pupas pakal neraidīs.

Beidzas arī Sacharas tuksnesis, zemi sāk pārklāt zāļu pudurīši. Parādās daudz ezeru, upes un mans ceļš pazūd ūdenī, to vairs saskatīt nevaru. Daži ezeri mirdz baltā vai bāli sārtā krāsā, tie ir sāls ezeri.

Gaiss kļūst vēsāks. Eļļas manometrs sāk atkal rādīt spiedienu, bet lidmašīna uzsāk īstu nāves danci. Svida tik stipri, ka esmu spiests lidot gandrīz uz pilnu gāzi, lai varētu valdīt savu putnu. Manas notīrpušās rokas un kājas dabū strādāt, asinis sāk riņķot straujāk.

— Visa zeme ūdenī. Pagriežu uz okeāna pusi un raugos pēc kādas vietiņas, kur varētu uzņemties, ja mans kumeļš pieteiktu streiku. Velti.

Pēc piecu stundu lidojuma esmu virs Sen-Luisas. Aerodroma neredz. Pati pilsēta atrodas uz divām garenām salām, bagātīgi apaugušām ar palmām. Citur visur ūdens ar mazām, mazām saliņām. Kur man uz kartes apzīmēts aerodroms, tur dabā – ezers. Sāku nervozēt.

No pilsētas uz zemes iekšieni ved ceļš. Vietām tas arī pārplūdis. Lidoju gar ceļa malu – kaut kur taču jānolaizas.

Kādus 10 kilometrus no pilsētas saskatu mazu saliņu ar šķūni-angāru. Pie tā vēja rādītājs. Tātad te aerodroms. Redzu daudzus baltus stāvus.

Vējš pūš šķērsām saliņai, un no viļņiem redzams, ka tas diezgan stiprs, ignorēt to nevar, tādēļ laižos pret vēju, šķērsojot mazu saliņu.

Piepūšu vaigus un mans C 3 atrodas saliņas vidū. Tūliņ man piesteidzas daudzi baltie stāvi. Galvā tie man uzspē tropu ķiveri un es, stīvs kā vecs buks, kāpju laukā no mašīnas.

Piecas stundas bez grozīšanās nosēdēt šaurā sēdeklī – tas sēžamai vietai ir par stipru. Prātā nāk bērniība, kad šī vieta dabūja ciest daudz prozaiskāku iemeslu dēļ.

Smacīgi sutīgs un karsts. Sviedri līst aumaļām. Es gribu noņemt tropu ķiveri, lai noslaucītu sviedrus, bet sagaidītāji uzspē ķiveri man atkal galvā līdz ausīm un paskaidro: saule te esot tik stipra, ka bez ķiveres nāve un vietas. Labi. Lai paliek ķivere galvā, es vēl negribu mirt.

Starp sagaidītājiem Mauritanijas-Senegalijas aerokluba pārstāvji. Senegalas gubernātors, aviācijas žurnāla «Les Ailes» speciālkorespondents un daudz citu lielu kungu.

Fotografē mani visdašādākās pozās. Dzirdu jau apnikušās uzslavas par skaisto lidmašīnu un komplimentus par precīzo

nolaišanos. Visus esot pārņēmušas izbailes, ka es nolaižos salīnai šķērsām. Domājuši, ka būšot pārim otrā pusē purvā iekšā. Nu, šinī 2 mēnešu lidojumā esmu dabūjis labu skolu.

Šausmīgās slāpes veldzē auksts alus. Kad esmu nokārtojis un pārbaudījis lidmašīnu, mani ved uz pilsētu, jo šodien tālāk lidot nav nozīmes – Dakarā iestādes jau būs slēgtas. Turklāt aeroklubs aicina apskatīt pilsētu. Arī man pašam gribas to redzēt, jo no augšas tā izskatās diezgan īpatna.

Pa ceļam no aerodroma uz Sen-Luisas pilsētu atveŗas burvīgi skati. Pēc Sacharas pelēkām smiltīm acis atpūšas pie zaļumiem un palmām. Raibi tēŗptās senegaltieses koŗeti smaids, melnie, slaidie senegaltiesi staigā baltos, platos tēŗpos. Daudz vēŗšu un citu mājdzīvnieku. Neskaitāmos ezeriņos un upēs zvejnieki zvejo zivis, turpat sievietes mazgā veŗu.

Jā tā ir Afrika, skaista, pievilcīga. Un nav te arī briesmīgo arābu, mauru ar savu preŗīgo smaku, sifilisu un līkajiem tuteniem. Prieŗcīga kļūst sirds, ka viss tas jau aiz muguras. Līdz Gambijai arī vairs tikai 400 kilometru. Tas pēc veŗiktā būtu nieks.

Bet kad iedomājos par motoru, kas trīc kā apŗu lapa, tad garastāvoklis saplok. Labi, ja tikŗu ar to līdz Gambijai. Atpakaļ doties ar to būtu tīŗa pašnāvība.

Pilsēta afrikāniska ar īpatnām mājām, diezgan lielu ostu, mazs garnizons, nedaudz eiropieŗu. Katrs suns un kaŗis te pazīstams.

Izpeldots ōkeanā. Ūdens gauŗām silts – 23 grādi. Tikai jāuzmanās no haizivīm, kuŗu te ļoti daudz.

Pačdu vakariņas lidotāju sabiedrībā un tad dodos uz aeroklubu, kas sapulcējies pilnā sastāvā. Runas, applausi, «hip-hip-hurrā» saucieni, ŗampanietis. Tad aerokluba prezidenta kundze piesprauŗ man kluba nozīmi un paziņo, ka esmu Mauritanijas un Senegaltiesas aerokluba godabiedrs. Atkal

šampanietis, atkal runas, kuņģis cildina latvju dēla uzņēmību un drosmi.

Diemžēl, man no visa tā ļoti maz prieka, jo nejūtos vesels. Sāp galva un slikta sajūta, tā ka no šampanieša biju spiests atteikties. Tikko radās iespēja, atvainojos ar nogurumu un devos uz naktsmītni kāda direktora dzīvoklī.

Velti mēģinu iemigt. Visu nakti, līdz nāvei noguris, valstos pa gultu, tad pilnīgi kails uz akmeņu balkona, bet miegs kā nenāk, tā nenāk. Brīžiem pārņem bailes, ka tikai nesaslimstu nopietni. Nervi un viss organisms ārkārtīgi pārpūlēts.

# Lauvu medības Senegalas džungļos

Pusčetros tomēr ceļos mazgāties un ģērbties, jo pēc pusstundas jādodas medībās, kurās mani ielūdza ļoti simpātiskais Senegalas gubernātors.

Pagājušā svētdienā gubernātors nošāvis lauvas mātīti. Lauvas bijušas četras, tā tad trīs vēl kaut kur džungļos mitinās. Turklāt šajā apgabalā esot daudz mežacūku.

Vēl tumsa, kad mednieki salasās pie mana dzīvokļa. Man iedod gaņas bikses, šauteni, patronas. Paķeru savu fotoaparātu un sēžamies automobilī. Pa ceļam piebiedrojas vēl divi auto. Sākumā ceļš iet pa ūdeņainu apgabalu, bet pēc kādiem 30 kilometriem tas beidzas. Nu braucam bez ceļa gar kādu telegrafa līniju pa vairāk kā metru augstu zāli, pa krūmiem, pa retu mežu. Neaizmirstami skaists rīts. Zālē rasa, un kad saule virs koku galiem, tā it kā apzeltī visu. Rasas pilieni mirdz kā izbārstīti briljanti.

Pēc pāris stundu brauciena automobiļi izšķīras un katrs dodas savā virzienā. Te medības norit ļoti oriģināli. Šoferis vada mašīnu, bet mednieki automobilī ar šautenēm rokā uzmana medījumu.

Nokļūstam purvainā apgabalā, kur ar auto braukt vairs nevar, jāiet kājām. Pieci mednieki un viens melnais pavadonis izklīstam gaŗā ķēdē. Brienam cauri purviem, ūdeņiem, zālei, kas sasniedz cilvēka augstumu. Krūmi ar saviem asajiem dzeloņiem plosa miesu, tā man tagad vienās skrambās.

Drīz esam uz meža cūku pēdām. Dažas pēdas tik milzīgas, ka neomulīgi kļūst iedomājoties, kas tas par varenu zvēru. Rakumi gluži svaigi, tāpat tepat kaut kur meža cūkas mitinās. Roka krampjaini saņņaudz karabīna spalvu, sirds sit strauji.

Esmu kreisā spārnā. Pa labi, 15 soļus no manis, gubernātors. Lēni virzāties uz priekšu. Pēkšņi kluss svilpiens. Skatos – gubernātors tēmē. Bars rukšu aizdrāžas pa augsto zāli un pazūd krūmos. Nav trāpīts, atstatums par tālu, ap 250 metru.

Kādu stundu brienam bez panākumiem. Te melnais pavadonis māj ar roku. Salasāties. Gluži svaigas milzu tuksneša kaķa pēdas. Nu visi sasprindzinātā uzmanībā dodamies pakal medijumam. Katrs zāles pakustējiens liek mums satraukties, acis meklē dzeltānpelēko plēsoņu. Bet pēdas pazūd zālē, kur zeme cieta. Krietnā attālumā paskrien vairākas antilopes. Bet šāviens tās sasniegt nevar.

Mednieki saīguši – nav šodien laba diena.

Esmu tomēr ļoti apmierināts ar skaisto dienu, kaut arī neesmu redzējis Afrikas lauvu un neesmu nošāvis nevienu antilopi.

Atpakaļceļā apstājamies un kādā upē izpeldamies ar visām tropu cepurēm galvā, jo saule vēl stipri cepina. Tas ir diezgan jocīgs skats.

Neskatoties uz negulēto nakti, jūtos diezgan sveigs un, atgriezies pilsētā, pēc stundas atpūtas dodos uz okeanu peldēties.

Aerokluba prezidents Vidals mani ielūdz vakariņās. Tur ierodas arī garnizona priekšnieks un vēl kāds kungs, kas drusku runā krieviski.

Viesmīlīgie saimnieki brīnās, ka es ēdot nemaz nedzeŗu vīna. Tas viņiem kaut kas nesaprotams, jo frančiem un arī spāņiem vīns pusdienās un vakariņās ir barības viela, nevis līdzeklis, lai piedzertos. Tāpat viņi brīnās, ka es nesmēķēju. Aizbildinos ar man neparasto karstumu. Pēc vakariņām man iedod miegazāles, kas garšo kā megibuljons, un visa sabiedrība mani pavada uz mājām.

Kad 2. novembra rītā ap pulksten 6 atbraucu aerodromā, priekšā atrodu gubernātora locekļus, kas šai rīta agrumā



cēlušies, lai mani pavadītu.

Kad ieraugu savu lidmašīnu, no pārsteiguma palieku kā apstulbis stāvēt; tā nomazgāta ar ziepēm, pārkrāsota un izskatās kā gluži jauna. «Air-France» mēchanīķis smaida vien un vēro, ko es teikšu. Arī pārējie pavadītāji priecājas par manu pārsteigumu.

«Mums patīk tādi zēni», viņš saka.

Sirsnīga, jo sirsnīga atvadīšanās un es gaisā – priekšpēdējā pārlidojumā. Motors stipri trīc un es nervozēju tam līdzī. Tik tuvu mērķim un to nerasniegt – būtu pārāk bēdīgi.

Stiprais ceļavējš ātri nes mani uz priekšu un pēc stundas un 10 minūtēm esmu veicis 200 kilometrus.

Dakara (Dakar) atrodas aizliegtā joslā, tai pāri lidot nedrīkst. Pēc priekšrakstiem, ko man iedeva Sen-Luisā, 30 km gar jūras krastu jālido 200 metru augstumā, jāapiet bākas, bet virs aerodroma drīkst riņķot tikai 100 metru augstumā.

Visus šos priekšrakstus izpildījis, nolaižos stipri nelīdzenā un cietā aerodromā, tā ka nolaužu lidmašīnai piesi. Kareivji aizvelk lidmašīnu uz angāru un laukuma šefs dod rīkojumu tūliņ pagatavot jaunu piesi.

Manu fotoaparātu atplombē, bet fotografēšana te noliegta. Kaŗa automobilī braucu uz Anglijas konsulātu pēc vīzas un atļaujas lidot uz Gambiju.

Dakara ir jauna pilsēta, ar modernām, tropu klimatam piemērotāmmājām, ūdensvadu, elektrību un visām labierīcībām. Man patīk šejienes raibā dzīve, spilgti tērtie iedzīvotāji. Patīk arī, ka viss zaļo un zied.

Esmu šeit ieradies labā laikā: tikko beidzies tropu lietus periods un mitējies tornado – viesuļu vētras, kas ļoti bīstamas lidotājiem. Pēdējais tornado pakampis savā varā franču lidmašīnu un tā aizgājusi bojā līdz ar diviem lidotājiem. Tie pacēlušies virs Dakaras 3000 metru augstumā un nav paspējuši

nolaisties. Tagad viņu līķi un lidmašīnas atliekas atrastas 350 kilometru attālumā, kur tos aiznesis tornado. Kad es nolaidos, gaisā pacēlās lidmašīna, kas devās pēc lidotāju līķiem.

Anglijas konsulātā vīzu man izdod, bet konsuls saka, ka Beterstā (Bathurst) aerodroma neesot. «Air-France» sabiedrības kantoņa pārzinis domā, ka aerodromam vajadzētu būt. Skaidri neviens nekā nezina.

Gribu braukt ar kuģi, kas šovakar dodas uz Keptaunu (Captown) un pietāj arī Gambijā, lai uzmeklētu aerodromu, bet visas kabīnes aizņemtas un eiropiešiem uz kuģa klāja aizliegts braukt. Atpakaļ tikšana arī būtu iespējama varbūt tikai pēc mēneša.

Neko darīt. Dodos uz viesnīcu atpūsties. Guļu diezgan labi un tas mani apmierina, jo rītu – rītu ir izšķīrošā diena. Redzēšu Gambiju vai ne. Atradīšu laukumu, kur nolaisties vai ne. Paliks vesels mans C 3, vai pārvērtīsies drupās, jo cilvēki, kas bijuši Beterstā, stāsta, ka tur neesot vietas, kur nolaisties sauszemes lidmašīnai.

# 1933. gada 3. novembrī «Cukurs C. 3» pārlido Gambijas grīvu

3. novembrī ar nemierīgu sirdi uzceļos jau ½5. Eju zem dušas. Tas nomierina. Tad nogriežu gaŗo spalvu no zoda – uz Gambiju jālido glītā izskatā. Tad steidzos uz «Air-France» biroju, kur mani gaida mēchaniķis ar automobili, lai aizvestu uz aerodromu.

Ko šī diena man sniegs – laimi un prieku vai smagu neveiksmi? Gambija no manis nepilnus 200 kilometrus – tos nenolidot, būtu man taisni traģēdija. Veltas būtu bezmiega nakts, veltas tās dienas, kad no saules līdz saulei kā vergs strādāju pie motora labošanas.

Vientuļš svešumā esmu ilgojies pēc mājām, pēc ģimenes un dzimtenes. Dažreiz šīs ilgas ir bijušas pat mokošas, bet vienmēr esmu centies tās apspiest, teikdams sev: «Pacieties vēl. Drīz tu būsi Gambijā, tur tev labi klāsies, tur visas briesmas būs aiz muguras, tur tu varēsi mierīgi izgulēties, tev nāks miegs, un no turienes tu varēsi atgriezties mājās pie savējiem.»

Atgriezties mājās... Viegli teikt, it kā šī atgriešanās būtu tik vienkārša, it kā atpakaļceļā nebūtu tuksnesis ar arabiem, līkiem tuteņiem, Mauzeru lodēm, it kā atpakaļceļā nebūtu Spānijas kalni ar lietu, miglu un mākoņiem. Bet ko runāt par atgriešanos, kad vēl neesmu sasniedzis mērķi!

Aerodromā vēlreiz rūpīgi jo rūpīgi pārbaudu katru nieciņu. Pat motoru pārrēgulēju, kaut gan to jau izdarīju arī Sen-Luisā. Pārbaudu arī benzīna filtrus, korburātoru, magnētu, stūres – visu, visu.

Kad esmu galā, atliek tikai nopūsties: propelleri griežot,

motors šņāc kā vecas plēšas, kompresiju tikpat kā nav, jo gaiss plūst gaŗām gar riņķiem, vārstoņiem un vēl nezin kur.

Kad viss iespējamais izdarīts, izvelku mašīnu no angara. Kaut gan pulkstenis tikai 8, saule dedzina stipri un es savā eļļotā kombinezonā esmu slapjš kā žurka. Vakar nosvēros: kopš Rīgas esmu zaudējis 17 kilogramus un tagad sveŗu tikko 70. Jā, to dara lidojums uz Gambiju ar vecu motoru.

Lielais pavadītāju pulks parakstās manā «zelta grāmatā», tas ir – uz lidmašīnas spārniem. Atvados un kāpju savā putnā pēdējam lidojumam. Benzīnu un eļļu paņemu līdz tikai divām stundām. Tātad – ja aerodromu neatradīšu, atgriešanās iespēja man būs laupīta. Bet ja būs kaut neliels laukumiņš, mazais svars atvieglos man nolaišanos.

Pār Dakaru 300 metru augstumā veļas biezi mākoņi. Tā kā ceļā savi 100 kilometri bez mazākām nolaišanās iespējām, tad jālien mākoņiem cauri, lai daudz maz varētu pameklēties, ja tomēr vajadzētu nākt lejā.

Pēdējie novēlējumi un sveiciens. Ardievu, Francija! Tu man esi mīļa kļuvusi, jo tavi bērni man daudz laba darījuši un no visas sirds palīdzējuši.

Pusdeviņos startēju. Kravas nav, bet pārskrienu gandrīz visu laukumu, līdz atraujos no zemes – tik vāji strādā mans grūtā darbā piekusušais kumeļš. Ar lielu līkumu apeju aizliegto joslu un, izlīdis mākoņiem cauri, 1200 metru augstumā ņemu kursu uz Gambiju. Motors dreb un spirts kompasā it kā vārās no vibrācijas. Pēc kādiem 50 kilometriem mākoņi beidzas un atveras skats uz manu Kanaanas zemi. Priekšā jau redzama Saloumas upes platā grīva ar daudzajām ietekām, līčiem, salām.

Viss apgabals no Joalas, franču Senegalā sākot, līdz Gambijai un vēl tālu aiz tās ir liels purvs ar milzu upēm, kuŗu platums vairāk kā 10 kilometri. Daudzās salas un saliņas apaugušas

niedrām, uz dažām koki, šur tur pa kādai iedzimto sādžai. Bet nolaišanās iespēju itnekādu. Lidotājam lielas izredzes, ka purvos to aprīs krokodiļi, bet upēs – daudzās haizivis.

Motora drebēšana stipri mani nervozē un šī stunda liekas garākā manā mūžā.

Kad atlaižos līdz Gambijas upei, es sastingstu aiz brīnumiem: tā ir tik liela un plata, ka miglainā gaisā tikko varu saskatīt otru krastu. No viena krasta līdz otram vismaz 15 kilometri.

Visur, kur tikai skatos – ūdens, ūdens un atkal ūdens. Meklē nu ūdens aerodromu! Vienu acumirkli nožēloju, ka nepaņēmu degvielas atpakaļlidojumam. Bet tas tikai vienu acumirkli, jo mani pārņēma svinīga sajūta: esmu mērķi sasniedzis, sasniedzis Gambiju!

Pēc 282 gadiem un 14 dienām atkal viens latvju vīrs ir ieradies Gambijā. Šoreiz gan ne pa ūdeni, bet pa gaisu. Pirmais kurzemnieku kuģis «Valzivs» iebrauca Gambijas grīvā 1651. gada 21. oktobrī.

Pirmā Latvijas lidmašīna «Cukurs C 3» 1933. gada 3. novembrī pārlido Gambijas grīvu un meklē sausāku vietīņu, kur nolaisties.

Aplidoju mūsu senās kolonijas Gambijas galvaspilsētai Beterstai apkārt vienu reizi, otru reizi, trešo reizi. Acs velti meklē laukumiņu, kur nolaisties. Visur tikai ūdens, ūdens, purvs, bet kur sauszeme, tur koki. Pagriežos uz Atlantijas okeana pusi – meklēšu vai krastmalā nav kāda vietīņa.

Kādus 13 kilometrus no Beterstas uz Sent-Marijas raga ieraugu laukumu, kuŗam apkārt mājas un barakas, bet vidū – neticu savām acīm – balts riņķis! Tātad aerodroms!

To laimi un prieku! Glābts mans putns un arī es pats. Miera osta sasniegta!

Daži riņķi, ilga kalkulācija, jo aerodroms ļoti mazs. Beidzot ripoju pa Gambijas zemi ar veselu lidmašīnu un veseliem

kauliem. Man bija jāraud – tas sabendētu nervu sekas.

Minūtes piecas sēžu nekustīgi lidmašīnā. Kad izkāpju, redzu, ka gar laukuma malām ir gan daudz cilvēku, bet klāt nenāk neviens. Kas par joku?

Kad eju pie tiem, pretim iznāk angļu armijas kapteinis un prasa, no kurienes es, kamdēļ šeit nolaidies un vai tūlīņ lidošu tālāk. Paskaidroju, ka esmu sasniedzis savu galamērķi un nolaidies mūsu agrākā kolonijā. Kapteinis uz to nesaka ne vārda. Lūdzu viņam kareivjus, kas lidmašīnu nogādātu laukuma malā un palīdzētu to nostiprināt.

«Olrait!»

Pēc komandas, kā alvas zaldātiņus, atved melnos kareivjus. Tie manu putnu aizvelk laukuma malā, sadzen mietus un nostiprina, cik tas iespējams. Apsedzu to ar savu lidmašīnas apsegu. Kapteinis mani aizved nomazgāties un pārgērbties. Pēc tam klubā man klāts brokastis – vienam. Kad esmu paēdis, mani stāda priekšā komandantam – kolonelim.

Sarunāšanās vāja, jo angļi runā tikai angļiski, bet es – franciski, vāciski un drusku angļiski. Kolonelis ir laipns, atvēl savu auto, kas mani ar pavadoni aizved pilsētā uz gubernatora sekretariātu.

Te man noprasa, ko es Gambijā meklējot un kā es iedomājos šurpu lidot, ja neprotu angļiski un ja man te neesot nekādu pažiņu, kur apmesties.

Izrādās, ka Beterstā nav viesnīcu, nav restorānu, kur varētu paēst, nav banku, kur naudu mainīt. Vārdu sakot – gandrīz nav nekā.

Pavadonis aizved mani pie Norvēģijas konsula Petersena. Tas laipni ielūdz mani pusdienās un saka, ka viņa mājā es ēst varot dabūt katrā laikā, bet, diemžēl, neesot istabas, kur es varētu palikt. Pie viņa samainu arī pēdējo naudu un nosūtu telegrammu uz Latviju, ka esmu sasniedzis Gambiju.

Pēc dažām stundām man atbrīvo gubernatora sekretariātā divas istabas, bet bez gultasveļas, bez dzeņamā ūdens un bez ūdensglāzes. Tomēr visas grūtības, kādas bijušas ceļā un šeit, aizmirstas, kad paraugos uz krāšņo dabu. Pēc tropiskā lietus perioda te iestāties it kā pavasaris. Viss zaļo, zied. Maiga zālīte kā pie mums pavasarī. Varenas, kuplas palmas, milzīgie koki – baobabi, kurus diez vai 10 vīri varēs apķert. Tie droši vien bijuši milzeņi jau tajā laikā, kad pa Gambijas upi brauca Kurzemes kuģi.

Jau braucot no aerodroma tā sajūsminos, ka gribas no prieka vai kliegt. Un ja ne melnais šoferis un baltais pavadonis, tad droši vien to būtu arī darījis.

Viss būtu labi, ja nebūtu šausmīgais karstums. Es savā apģērbā mirkstu sviedros. Plānāku iegādāt vēl nav iespējams, kamēr atsūtīs naudu.

Vakarā saņemu telegrammas no Rīgas. Lidotāju klubs, kā redzu no datuma, apsveicis mani uz prickšu, jo telegramma nosūtīta 2. novembrī, bet es nolaidos Gambijā 3. novembrī pulksten 10.

Otra telegramma no Latvijas aviācijas biedrības priekšnieka Sudmala ar samaksātu atbildi, bet, tā kā pāradresēta no Sen-Luisas, tad jāpiemaksā 19 šiliņi un 4 pensi. Pēc tam man kabatā paliek tikai 2 šiliņi, ar kuriem tad jādzīvo, kamēr saņemšu naudu.

Pie Petersena tomēr pusdienās neiešu, lai angļi redz, ka man viņu palīdzība nav vajadzīga. Tikko saņemšu naudu, došos ekspedīcijā uz zemes iekšieni, aplūkot, kāda īsti izskatās Gambija.

Angļi gan neieteic to darīt, jo tur esot daudz moskitu un ātri varot dabūt drudzi, kas pie klimata nepieradušus eiropiešus ātri novedot kapā, Bet ceru, ka ar mani nekas ļauns nenotiks. Turklāt lietoju daudz chinīna un tas mani varbūt paglābs.

Vienīgais, kas mani baida, ir moskiti. Ar tiem labi dabūju iepazīties Port-Etjennā, Sacharā; tagad redzu, ka tas bijis tikai nieks.

Vakarā, izstaigājies pa Beterstu, eju mājās. No loga skaists skats uz Gambijas grīvu un vecajiem lielgabaliem, kuņi varbūt, kādreiz sargājuši Jēkaba fortu...

Liekos uz pliku matraci, pagalvī palicis izpletņi. Guļu kā nosists līdz astoņiem rītā un arī tad vēl nemaz negribas celties augšā – tā nāk miegs. Lūk, ko dara Gambija – visas kaites kā ar roku atņemtas. Cik labi būtu, ja tā klātos arī motoram.

Nomazgājies bez ziepēm, eju vēlreiz apskatīt Beterstu. Daudz fotografēju un sarunājos ar iedzimtiem, kuņi labāki valodnieki nekā angļi: runā nevien savā valodā, bet arī angļiski un drusku franciski. Mēs tomēr saprotamies labi.

Iegūstu lielas melno simpatijas, jo esmu laikam pirmais eiropietis, kas apietas ar viņiem kā līdzīgiem, godā par mīsteriem un nevis uzsauc kā sunim – «boi!» vai uzsvēlpj.

Dabiski, ka man jābūt uzticamam seno kurzemnieku tradīcijai – būt labam ar iedzimtiem.



# Gambijas nēģeru ballītē un dievnamā

Nēģeri Gambijas galvas pilsētā Beterstā dzīvo nabadzīgi, bet ļoti tīri. Redzamas arī dažas melnās lēdijas un džentlmeņi, eiropiešu apģērbos, bet viss lielais vairums staigā savos platos tērpos. Vīrieši pa lielākai daļai valkā baltas drēbes, bet sievietes greznojas dažādu krāsu audumos.

Nēģerietēm, sevišķi jaunajām, kas vairāk piegriež vērību savai ārienei, šie krāsainie tērpi izskatās ļoti labi. Neharmonisku krāsu sajaukumu neesmu vēl redzējis.

Frizūras ir dažādas. Uz galvas mati vietām nodzīti līdz ādai, vietām sīkas sprodziņas. Uz pieres un ausīs dzeltāna metalla vai dzintara karekļi. Uz maigās kafejbrūnās ādas tie izskatās labi. Svinīgos gadījumos kājās tupelītes, kas izšūtas zelta izgreznojumiem, bet parasti staigā basām kājām. Acis lielas, dzeltenbaltiem āboliem. Galvas forma normāla, tikai lūpas drusku pastiepušās uz priekšu. Ja sievietes pastāvīgi nekošļātu zobos kā cigareti kāda auga stiebru, kas ļoti nepatīkami smaržo, tad tās būtu diezgan jaukas dāmas. Vīriešiem frizūru vietā ir sīkas sprodziņas kā maziem jēriņiem.

Pusdienās apēdu par dažām penijām nopirkto banānus un citronus. Izplunčājos vannā un atkal liekos atpūsties – tagad varu to sev atļaut.

Pievakarē saņemu telegrammas no Latvijas – tās veldzē manu sirdi, kā izslāpušu ceļinieku dzestrais avotu ūdens.

Ir sestdienas vakars un nēģeri sarīkojuši ballīti. Uz kāda laukuma sapulcējušies pāris simts jauniešu, bet netrūkst arī vecāku cilvēku. Orķestris, kuŗa 5 bundzinieki spēlē tādas melodijas, ka brīžam liekas – plīsīs manas bungādiņas. Soliem

ierobežotā laukuma vienā malā sēž dejojājas krāšņos jo krāšņos tērpos ar īpatnām galvas segām. Viņām pretim orķestris, bet gar malām skatītāji, viņu vidū arī es – vienīgais eiropietis starp nicinātajiem iedzimtiem.

Viena dejojāja pēc otras uznāk laukuma vidū un dejo, drīzāk gan lēkā kā vista pakulās. Brīžiem orķestranti spēlē kā ārprātīgi ar putām uz lūpām, bet dejojāji dejo tā, it kā kāds viņus raustītu, sistu pa kāju stilbiem ar pātagām, vai arī – ka smilšu vietā būtu karstas ogles. Tomēr, var redzēt, šādas dejas un mūzika dara tautai prieku. Un tas ir pats galvenais. Vai tad mūsu dejas ir daudz labākas?

Pēc kādas sevišķi temperamenta pilnas dejas es dejojājai aplaudēju. Kaut jūs redzētu to laimi, lepnumu un prieku, kas pamirdzēja melnās balerīnas acīs. Viņas talantu taču atzinis baltais ārzemnieks. Publika jutās glaimota, ka man viņu dejas patīk un kad eju prom, visi novēl labu nakti.

Tā kā no banāniem vien iztikt nevaru, tad ēdu vakariņās zemesriekstu zupu, ko man pasniedz melnais bojs.

5. novembrī dodos uz kādu netālo sādžiņu, kur uzglabājies vecs blokhauzis no tiem laikiem, kad angļi sāka valdīt par Gambiju. Tā ir neliela būve, viens gals apaļš ar šautuvēm visapkārt, otrs gals četrstūrainš. Šī blokhauža uzdevums ir bijis nosargāt ceļu no pussalas, uz kuņas atrodas Betersta. Tagad tam visapkārt mājas un būdiņas, tā ka pat grūti to nofotografēt.

Beterstā diezgan daudz dievnamu. Kad baznīcas zvani aicina dievlūdzējus, no visām malām steidzas uz dievnamiem eiropēiskos apģērbos tērptie vīrieši, sievietes un bērni ar dziesmu grāmatām un jaunām derībām rokās. Savos eiropiskos apģērbos viņi daudz ko zaudē no sava izskata.

Arī es, vienīgais baltais, sekoju melnajiem dievlūdzējiem kādā jaukā baznīciņā, kuņa izrādās luterāņu. Iekšējā iekārta ļoti glīta, un, kad sākas dievkalpojums, tad man jābrīnās, cik

jauki melnā draudze dzied angļu valodā. Altāra ejas katrā pusē novietojušies koristi baltos tērpos, tāpat kā katoļu baznīcās. Tie dzied altā un tenorā, bet draudze soprānā. Dziedāšanu pavada nelielas ērģeles, kas stāv altāra labā pusē. Lūgšanas arī skaita visi balsī, it kā dziedādami, un tās arī klusi pavada melnais ērģelnieks. Visiem svinīgas jo svinīgas sejas, un var redzēt, ka tie Dievu lūdz nopietni un no sirds.

Esmu bijis daudzos dievkalpojumos – protestantu, katoļu un luterāņu, bet šīs melnās tautas jaukā dievkalpošana bija neatvairāmi pievilcīga. Ar baudu klausījies daudzajās dziesmās, un man bija žēl prom iet, nesagaidījušam beigu, bet pulksten desmitos man bija norunāts brauciens pie lidmašīnas kopā ar Beterstas valdības inženieri misteru Dufieldu, kādēļ nedrīkstēju kavēties.

Pie inženiera Dufielda mani atkal gaida pārsteigums. Izrādās, ka Reitera telegrafa aģentūra pieprasījusi no manis telegrafisku interviju un lūdz kaut ko uzrakstīt. Interviju arī dodu, bet tā kā angļu valodu nepārvaldu, tad no rakstīšanas nekas nevar iznākt.

Braucu apskatīt savu mīluli. Tas stāv mierīgi piesiets, apsepts un atdusas pēc tālā ceļa. Vairāk nekā 7600 kilometrus viņš mērojis un tikpat būtu vēl jāmēro, ja tikai atrastos kāds, kas grieztu propelleri, kaut 750 apgriezieni minūtē.

Atpakaļbraucienā no aerodroma redzu, ka angļiem ledus izkusis un tie mani aicina uz glāzi viskija kādā angļu mājā upes krastā.

Oficiālais tonis pazudis un jauktā vācu-franču-angļu žargonā saprotamies tīri labi. Izrādās, ka pa šīm divām dienām tie ievākuši vēsturiskas ziņas, kas apstiprina to, ka Gambija reiz bijusi Kurzemes kolonija.

Angļiem brīnums, ka man labāk garšo sōdas ūdens nekā viskijs, no kā es atsakos. Tāpat viņiem brīnums, ka kāds neprot

angļu valodu. Viņi man rāda pasaules karti ar visām savām kolonijām. Var redzēt – lepni par savu teritoriju.

Bet kad es sāku viņiem mierīgi stāstīt, ka Īrija drīz būs neatkarīga republika, droši vien atdalīsies arī Austrālija un Kanāda, ka nacionālsociālisms Indijā arī sagādās viņiem daudz galvassāpju un ka var iznākt tā, ka Lielbritānija paliek tikai nedaudz lielāka par Latviju, tad visi misterī kļūst domīgi un vairs nesaka nekā. Arī viņiem, redzams, šī lieta kļūst šaubīga.

# Lidmašīnas stāvēšana uz Gambijas zemes maksā dārgi

6. novembrī mani izsauc pie Dānijas konsula. Tur ieradies Reitera korespondents – melns nēģeru advokāts, turklāt arī angļu muižnieks. Viņš pasniedz man savu titulojoto vizītkarti:

«Sir Samuel Forster. K. T. O. B. E. Senior unofficial member legislative Council.»

Izrādās, ka Reiteram ar vakardienas interviju par maz, un tas uzdevis intervēt mani sīkāk par lidojumu un mani nodomiem.

Vecais Renō motors un modernā pārbūvētā lidmašīna pataisījusi mani par pasaules slavenu «jenki».

Daudz skraidīšanu, jo jāformē ekspedīcija ceļojumam zemes iekšienē, jāsarunā cilvēki, jāapgādā satiksmes līdzekļi un provīzija, turklāt jādabū «kāds puds» chinīna.

Ekspedīcijā tomēr doties vēl nevaru, jo nav naudas, atlikušie 2 šiliņi jau sen cauri, tā ka nav darba pat mani zobiem. Pie angļiem tomēr pusdienās neiešu, lai tur vai kas.

Kad nāku no dāņu konsula, mani apstāj bars melno zēnu un aicina atkal uz «tam-tam-tam», tas ir, uz viņu ballīti.

Saņemu telegrammu, ka dabūšu jaunu motoru. Esmu par to bezgala priecīgs. Motoru gan varēšu iebūvēt tikai Dakarā, kas no šejienes 200 kilometri. Lielas bažas, vai mans kumeļš šo pēdējo skrējieni izturēs, tā tas ir noguris.

7. novembrī. Visu nakti bija pērķona negaiss un lietus lija kā spaiņiem. Katrs lietus šļāciens kapāja manu dvēseli – zinu, cik tas neveselīgs manam putnam. Nevarēju nemaz gulēt, visu laiku bija jādomā par lidmašīnu.

Ja būtu nauda, aizlidotu uz Dakaru un vēlāk atgrieztos atpakaļ. Tagad esmu piesiets piespiestā bezdarbībā un man tas ir tikpat kā nāve. Velti zaudēju laiku un man tā gribas atgriezties dzimtenē.

Visu rītu skreju pa Beterstu, kamēr ar lielām pūlēm sameklēju trīs milzīgus brezentus. Tos aizgādāšu uz aerodromu un tad, lietutiņ, tu vari līt, cik patīk, man vairs tādēļ galva nesāpēs.

Bet galva man šodien sāp vēl aiz citiem iemesliem. Pats īsti nezīnu, no kā tas ceļas, bet tāda sajūta, it kā deniņi būtu iespiesti skrūvspilēs. Tā spiež no abām pusēm, ka liekas – tūliņ plīsīs. Arī redzēt varu ar grūtībām. Priekšā kā migla, brīžiem griežas gan zaļi, gan sarkani riņķi. Drudzis tas nevar būt, jo nav ne auksts, ne karsti – un savu chinīna porciju – divas kapsēles – ieņemu, kā parasts, no rīta. Pa dienu apriju 5 kapsēles.

Vakar būtu aprijis valzivi ar visām asakām, bet šodien par ēdienu negribas ne domāt.

Tēlegrammas nāk no visām malām un pieprasa intervijas. Ko tad es īsti esmu izdarījis, ka visas pasaules telegrafistiem vairs nav miera? Nezīnu, kas notiek pasaulē, jo Beterstā pats pienāk pa divām nedēļām reiz un tas pats angļu valodā. Dakarā, tikai 200 kilometros no šejienes, sastopas visas pasaules kuģi un satiksmei ar Eiropu ir reiz nedēļā pat pasta lidmašīna, bet Betersta atgriezta savos purvos no visas pasaules.

Jūtu, ka angļiem nepatīk mana izturēšanās pret melnajiem. Tā viņiem laikam par daudz demokrātiska. Bet es neesmu angļis un Latvija nav pasaules valdniece.

Piemēram, viņi noteikti pret to, ka es brauktu kādu gabalu zemes iekšienē ar velosipedu. Tas baltajiem nepieklājoties. Ar automobili – jā. Bet es saku, ka tas ļoti pieklājas manam makam un par citu man nav nekādas daļas. Kā redzu, ar angļiem man grūti saprasties.

Saņemu degvielas un brezentus un braucu uz aerodromu. Te

pie manis pienāk kāds laipns kungs un mīļi smaidot pasniedz man kādu rakstu. Lasu un pats neticu savām acīm: par katru dienu, ko mans putns stāv uz Gambijas zemes, man jāmaksā viena mārciņa (17 latu)!

Nepilnas dienas skaitītas par pilnām. Un šodien jau ir piecas dienas, tas ir piecas mārciņas. Es paliku vai mēms. Veselu mārciņu par klaju lauku!

Ar šo angļi uzlikuši savai «viesmīlībai» kroni. Ja par katru nolaišanos uzliktu vienu mārciņu, arī tad tas būtu 20 reiz dārgāk nekā visur citur, kur esmu maksājis. Tas būtu saprotams, ja par šo mārciņu mana lidmašīna stāvētu angārā un es varētu dabūt meteoroloģiskās ziņas, ja aerodroms būtu kaut cik lielāks. Man jau tā kūp galva, domājot par to, kā tikšu gaisā no mazā laukuma, kam vienā galā palmu mežs, malās kareivju, barakas un otrā galā trīs augsti radiotorņi.

Mani aizrādījumi, ka tas ir neiedomājami dārgi un ka es nemaksāšu, neko nelīdz. Misters smaida un saka – tad viņš būšot spiests apķīlāt lidmašīnu.

Kaut drīzāk būtu nauda pienākusi! Es vairs nevaru izturēt, lieta kļūst jau nopietna, turklāt – mārciņa dienā – tas nav man pa spēkam. Izjuks vēl mani ekspedīcijas plāni, un es sākšu līdzināties Gandijam.

Tikko saņemšu naudu, lidošu uz Dakaru, kur viesmīlīgie franči man nerēķināja ne starta naudu, ne par angāru, bet visādi centās palīdzēt. Bet angļi... Līdz šim biju par viņiem citādās domās.

No Dakaras šādā vai tādā ceļā tomēr atgriezīšos Gambijā, lai ar to tuvāk iepazītos.

Kā man pastāstīja konsuls, tad mana izturēšanās angļiem esot nepatīkama. Oficiāli man neviens nekā nav teicis, bet es to jūtu arī pats. Varbūt viņiem nepatīkami atcerēties to, kā viņi tika pie Kurzemes kolonijas Gambijas? Kas to lai zina!

Būtu iepriekš to zinājis, reģistrētu tūliņ pēc nolaišanās savus dokumentus un nekavējoties lidotu uz Dakaru.

8. novembrī. Naudas vēl arvien nav un nav. Būs man vēl Kanaanas zemē jānomirst aiz visproziskākiem iemesliem – nepietiekošas žokļu darbības dēļ.

Šodien noskaidroju, kādēļ man pastāvīgi sāp galva. Lieta tā, ka par daudz «ēdu» chinīnu. Mana porcija bijusi piecas reizes lielāka par normāli nepieciešamo! Dienā pilnīgi pietiekot ar 0,25 gr kapseli. To man pateica jaunās vācu Beterstas-Natalas okeana gaisa līnijas vadītājs.

Bet viņš man iedzina arī lielas bailes, jo rādīja ārstu priekšrakstu vācu ierēdņiem, kā izturēties, lai nesaslimtu ar melno ūdens drudzi (Schwarzwasserfieber). Ja ar to saslimst, tad nekāda glābiņa vairs nav, visi saslimušie bez izņēmuma krīt nāvei par upuri.

Izrādās, ka nedrīkst dzert nevārītu ūdeni un ēst banānus. Un visilgākais laiks, kādu te drīkst eiropietis uzturēties, ir seši mēneši.

Es visas šīs dienas to vien darīju, kā dzēru silto, riebīgi garšojošo ūdeni un pirmās dienās, kad vēl bija dažas penijas, ēdu banānus, bet kad peniju vairs nebija, iztiku ar ūdeni vien.

Pulksten 2 beidzot saņēmu naudu. Izrādās, tā pārvesta caur bankām un tādēļ tik ilgi bija jāgaida.

Tūdaļ iegādājos ziepes, aplokšnes un dažas sīkas lietas, kas šeit tropos nepieciešamas. Arī daudz citronu, jo pirmo izsalkumu gribu remdināt ar augļu sulu; bailes, ka no pārēšanās nesamaitāju organismu.

9. novembrī. Vakar iesniedzu gubernatora sekretāriātā protestu pret tik augstu aerodroma nomu un pret to, ka man pat to tik vēlu – tik pēc piecām dienām – paziņoja. Lūdzu, ņemot vērā to, ka man būtu šeit vēl jāuzturas kādas 14 dienas, no šīs augstās maksas atbrīvot vai vismaz to samazināt.



Kolōnijas sekretārs misters Bruks arī pats atzina, ka tas drusku par stingru un solījās man atbildi dot šorīt. Bet kad pēc pulksten 8 aizgāju uz sekretāriātu, tad man laipni paskaidroja, ka Herberta Cukura dēļ viņi nevarot savus lēmumus grozīt 24 stundu laikā. Ja gribot, lai gaidot līdz pēcpusdienai.

Aprunājos ar dāņu konsulu. Tas man ieteica tomēr vēl drusku pagaidīt. Ja atbilde negātīva, tad rītā, tikko gaisma, lidot prom un par tādu Gambijas angļu rīcību ziņot, kur nākas.

Man jāsaturas, cik vien varu, lai nelēktu no ādas ārā. Jubijas raga gubernatora rīcība, pēc visa tā, ko šeit piedzīvoju, man liekas tīri laipna.

Pēcpusdienā atnāk bojs no gubernatora sekretāriāta un atnes vēstuli. Misters Bruks paziņo angļu lēmumu, proti: par pirmo dienu man jāmaksā viena mārciņa, pārējās līdz šim viņi nerēķināšot, bet tā kā es nevarot pildīt viņu nosacījumus (tiešām – es negribu ļaut ar sevi tā apieties), tad man esot jāsaprot pašam, ka mana lidmašīna nevarot aerodromā ilgāk palikt.

Es vislaipnākā kārtā pateicos misteram Brukam par lielo pretimnākšanu un pateicu, ka pēc trim stundām pazudīšu ar visu lidmašīnu no angļu teritorijas un aizlidošu uz Dakaru, kur man par zilu gaisu, laukumu, labu angāru un meteroloģiskām ziņām nekas nav jāmaksā.

Misters Bruks apliecina savu prieku par ērtībām, kas mani gaida Dakarā, novēlēja laimīgu ceļu, silti paspieda roku un teica, ka, diemžēl, Francijas un arī pašas Anglijas aerodromu likmes Gambijai neesot saistošas. Viņi šeit ar tām nevarot rēķināties, jo, raugi, es esot pirmais lidotājs, kas pēc trim gadiem nolaidies viņu aerodromā, bet tā uzturēšana kārtībā, tas ir zāles nopļaušana, maksājot lielu naudu.

Es tāpat diplomātiski laipnā veidā atbildēju: man ļoti žēl, ka es esmu ar tik plānu naudas maku, ka nevaru atļauties prieku samaksāt Gambijas siena plāvējam par 3 gadu siena pļaušanu,

un, atgriezies Eiropā, par to informēšu presi. Tad droši vien ar to mārciņu, ko no manis saņēma, viņiem būs jāiztiek vēl trīs gadi, jo laikam gan neviens lidotājs negribēs Gambijā nodarboties ar siena pļaušanu – tas turklāt stipri neizdevīgi, jo haizivis un krokodīli sienu neēd, bet ragulopu un zirgu Beterstā nav.

Ar to mūsu «diplomātiskā» saruna izbeidzās un mēs abi, smaidot kā maija mēneši, šķīrāmies, vēl uz ardievām pavicinājuši viens otram ar roku.

Pēc laipnās izrunāšanās ar kolonijas sekretāru, dodos pie dāņu konsula. Tas mani ar visām pekelēm aizved uz aerodromu. Tā kā man bailes visu kara ministŗa ģen. Baloža atsūtīto naudu ņemt līdzi, lai tā nekristu krokodīlu žokļos, tad pusi nododu konsulam uzglabāšanā.

Angļu seržants ar melnajiem kareivjiem palīdz man aizvilkt lidmašīnu aerodroma galā un solās pulksten pusdivos atnākt palīgā palaist motoru.

Bet laikam nabadziņš bija dabūjis no kungiem sutu, jo kad plkst. 2.20 gribu startēt, tad nav ne vēsts ne no seržanta, ne kareivjiem. Būtu aizlidojis agrāk, bet bailes no saules dūriena, jo man nav korķa kaskas kā franču lidotājiem. Mana vecā ādas mice laiž pārāk daudz saules cauri. Saule šeit ārkārtīgi spēcīga un tādēļ Senegalā pagatavo speciālas tropu cepures.

Kamēr pārbaudu saulē motoru un saelļoju visas kustošās daļas, esmu galīgi slapjš un nomocījies. Motora apsegs tā sakarsis saulē, ka roku nevar pielikt. Bronzējums ar emalītu lobās no lidmašīnas ķermeņa nost. Arī emalīts uz plākšņu audekla saspēģājis.

Šī ir tropu zeme, kur saulīte spīd jauki un spoži, gandrīz virs galvas, tikai viena nelaime – par daudz karsti.

Palaižu pats motoru un startēju tieši uz augstajiem radiotorņiem. Biju ļoti norūpējies, vai starts izdosies, jo vējš krietni no sāniem. Bet mans C 3 atraujas labi un dažos

acumirkļos esmu virs torņiem.

Aizlidojot, vicinu angļiem ar roku. Tie man atbild – tiešām liels brīnums! Ir gan savādi cilvēki – lūr no visiem stūriem, bet klāt nenāk, lai man drusku palīdzētu. Ja man nebūtu laimējies pašam iesviest motoru, tad droši vien vēl ilgi sēdētu Gambijā.

Biju sagatavojis savu fotoaparātu, lai uzņemtu Gambiju no gaisa, bet jau 100 metru augstumā iceju biezā miglā. Par fotografēšanu nav ko domāt. Žēl, bet ko lai dara.

Augstāk par 800 metriem nemaz nav iespējams lidot. Zeme gandrīz nav redzama, un lidmašīnu vadīt ļoti grūti. Nākas cīnīties ar stipru pretvēju, bet pēc stundas tomēr pārlidoju bīstamo purvu joslu un uzelpoju vieglāk. Vēl 40 minūtes un es nolaižos Dakarā, kur mani ielenc privātie, virsnieki, kareivji un, kas pats galvenais, visu acīs mirdz prieks, ka esmu atgriezies. Jautājumi birst no visām pusēm.

«Griežas gan vēl tas vecais Reno!» visi saka.

Pienāk klāt kāds franču virsseržants-lidotājs, spiež roku un saka:

«Labdien, kā iet?»

Es palieku mēms. Izrādās, ka viņa kundze ir kuldīdzniece un tā viņu iemācījusi drusku latviski. Aicina ciemā uz nākošo aerodromu Thies, kilometrus 40 no šejienes. Būs tīri vai pie tautietes jāizlido.

Šella firmas pārstāvji aizved mani viesnīcā. Rīt būšot jāiet vizītē pie gubernātora. Nepatīk man šīs oficiālās lietas, bet ja jāiet, tad neko nevar darīt.

# Ekspedīcija Afrikas iekšienē

10. novembrī. Atkal visu nakti cīnījies ar bezmiegu. Šausmīgi karsts un, kaut gan esmu pilnīgi kails, smoku nost. Rīt no rīta ar dzelzceļu braukšu franču Senegalā līdz Tambakundai, no turienes kādus 50 kilometrus līdz Gambijas upei. Kaut kā mēģināšu aizkulties līdz Guenoto un tad ar iedzimto laivu, kas izdabta no koka stumbra, pa Gambijas upi uz leju. 500 kilometrus nobraucis, nonākšu atkal Beterstā.

11. novembrī. Novietojis un apsedzis savu lidmašīnu, kā arī parakstījis rakstu, ka necelšu nekādu prasību pret franču iestādēm, ja tornado sagraus angaru un saberzīs manu lidmašīnu, es ar mierīgu prātu atstāju savu mīluli un atgriežos no aerodroma pilsētā.

Saņemu filmas, ko biju nodevis attīstīt, un apgādājos ar jaunām, lai rīt varētu doties ceļojumā. Lieko bagāžu atstāju viesnīcā un man ceļā līdz ir tikai divas īsas bikses, trīs krekli, trīs pāri zeķu, chinīns, pretindes šļirce ar kapselēm pret čūsku kodieniem, pistole ar 25 patronām un Leikas kamera ar filmām 500 uzņēmumiem. Būtu ņēmis vēl vairāk līdz, bet Dakarā vairāk nebija.

Neviena ekspedīcija Afrikas vidienē nav bijusi tik «labi» apgādāta kā manējā. To varētu nosaukt par «urrā» ekspedīciju. Tomēr šādai ekspedīcijai ir arī savs labums: ārkārtīgi mazās bagāžas dēļ man būs ļoti liela kustības brīvība.

Parasti arī nelielos ceļojumos Afrikas iekšienē eiropiešiem ir līdzti teltis, gultas ar moskitu tīkliņiem, liels daudzums provīzijas, ledus, daudz dzērienu, nemaz nerunājot par ūdeni, pavārs, vairāki melnie boji, medību bises un kara šautenes, ceļojuma aptieka un daudzas citas lietas, par kurām man nav ko

sapņot, piemēram, garie ādas zābaki pret moskitu kodieniem, bikses, kuņām šie negantie radījumi nevar izkust cauri, un tā tālāk.

Mans proviants: 1 kg cukura, paka kafijas, 2 pudeles limonādes, 2 tāfelītes šokolādes un – ārkārtīgi daudz «kurāžas», kā franči saka. Turklāt laba griba ar vismazākiem līdzekļiem iegūt pēc iespējas vislielākos rezultātus.

Pievakarē ar Šella firmas pārstāvi dodamies vizītē pie vicegubernatora. Tas mūs uzņem ļoti laipni, izprašņā par manām «odisejām» un novēl sekmes ceļojumā pa Gambiju. Kad ejam projām, pie manis pienāk kāds kungs – poļu telegrafa aģentūras PAT korespondents Goldmanis. Viņš lūdz no manis interviju un aicina vakarā pie sevis viesos. Tā kā man vakars brīvs, tad ielūgumu ar prieku pieņemu.

Mūs sagaida viesmīlīgā mājasmāte – poliete pēc tautības un ārste pēc profesijas – un, tā kā pārvaldu poļu valodu, tad pavadu omulīgu vakaru.

# Tur, kur leopardi skraida pa ielām

11. novembris. Agrs rīts, kad dodos uz staciju. Tā kā šodien ir pasaules miera svētki, tad visas malas dekorētas karodziņiem. Zinu, arī pie mums šodien Lāčplēši svin savus svētkus... Uz Dakaras staciju dodas baltie un melnie lielā kara veterāni, visi dekorēti par godu 11. novembrim.

Sevišķi daudz melno varoņu. Dažiem visas krūtis apbērtas godazīmēm. Var redzēt, Francija savus varoņus godam apveltījusi. Un ne tikai medaļām. Visi iedzimtie, kas piedalījušies pasaules karā, bauda tādas pat tiesības kā eiropieši – franči. Tiem dotas arī vēlēšanas tiesības. Tas, protams, ļoti paceļ melno Francijas dēlu pašapziņu, un Francija ar to ir tikai ieguvusi.

Vispār, iedzimtie ir ļoti inteligenti un spējīgi. Es runāju ar virsnieku, kas Senegalā pārzina radiotelegrafistu apmācību, un tas saka:

«Taisni apbrīnojami, cik ātri iedzimtie piesavinās visas zinības un cik ārkārtīga viņu spēja uztvert Morzes telegrafiskos raidījumus. Neviena vecs eiropiešu speciālists nevar tiem līdzīti tikt uztveres precīzitātē un pierakstījumā.»

Stacijā mani jau gaida poļu žurnālists Goldmanis. Nododu viņam materiālu sarakstu, kas nepieciešami jaunā motora iebūvei. Materiāli jāizraksta no Francijas un Goldmanis apsolās to izdarīt, kamēr būšu ceļojumā.

Stāvam ar Goldmani stacijā un sarunājamies. Piepeši kāds stipri uzsit man uz pleca un sapurina. Pagriežos un ieraugu lidotāju no Sen-Luisas. Tavu prieku satikties ar sirsnīgiem cilvēkiem! Mūsu abpusējais prieks vēl lielāks, kad izrādās, ka viņš brauc līdz Kaolakai. Tātad kādus 200

kilometrus būsīm ceļabiedri. Jauki!

Vilciens drīz atiet. Goldmaņa sirsnīgo novēlējumu pavadīts, dodos virzienā uz Tambakundu, 500 kilometrus Afrikas vidienā.

Braucu II klasē. Trešā klase tikai iedzimtiem, bet braucienam pirmās klases vagonā mans maks par plānu. Franču lidotājs pārnāk no pirmās klases pie manis un nu brauciens ir daudz interesantāks.

Vagona logi aizvilkti ar sīku stieplu tīklu, lai moskiti netiktu iekšā, turklāt vēl aizkari pret šejienes lielo ienaidnieku – sauli. Vilciens skrien diezgan ātri un es neatkāpjos ne soli no loga, priecādamies par Afrikas ainām, kas viena par otru jaukāka pazib gar acīm.

Kilometru 100 no okeana piekrastes redzami milzīgie baobabi, daudz iedzimto sādžiņu ar kōnveida mājiņām un niedru žogiem. Lauki ar novāktiem zemes riekstiem, kukurūzas lauki, šur tur cukurniedres, daudz palmu.

Stacijās staigā nēģerietes ar groziem uz galvas, piedāvādamas banānus, citronus, vīģes. Pliki nēģerpuikas arī atraduši nodarbošanos; pārdod ūdeni, ko tie nes skārda bundžās. Kliedzieni, smieklī, ēzeļu blāvieni, kam pievienojas vēl iedzimto mūzikas skaņas – viss tas rada raibu trokšņu chaosu. Krāsainie apģērbi padara ainu vēl krāšņāku, vēl jaukāku. Tāda tu esi daudzīnātā Afrika!

Tikai saule – tā ar saviem stariem nežēlīgi dedzina. Galva man dulla no karstuma. Lidotājs ieteic aspirīnu, ko viņš pats arī lietojot. Es domāju, ka man jau pietiek medicīnas ar chinīnu un miega zālēm, tādēļ no aspirīna atsakos.

Jo tālāk Afrikas vidienē, jo vairāk pārmainās daba. Baobabi un palmas pazudušas, sākas mežs, kas vietām saaudzis tik biezs, ka cauri nevar redzēt, vietām atkal retāks, bet tad aizaudzis ar 2 līdz 3 metrus augstu zāli. Tā tas velkas gandrīz nepārtraukti.

Sādžiņas gadās daudz retāk un no tām redzami tikai jumti, jo pārējo aizsedz augstās smilgas, kas saulē kļuvušas dzeltenas. Franči šos džungļus sauc par «brousse».

Pēcpusdienā mans franču kollēga izkāpj, lai dotos uz Kaolaku. Es palieku viens.

Elektriskais ventilātors vagonā strādā nepārtraukti, logiem priekšā aizkari, bet es smoku no karstuma nost. No ogļu un ceļa putekļiem mans baltais kreklis un biksītes drīz vien ir melnas. Sviedri tās samiekšķē un tad viss pielīp pie miesas, ka ne nost dabūt. Sajūta nav no jaukajām.

Blakuskupejā divi katoļu mūki lielām bārdām un krellēm kablā. Tie skaita sirsnīgi savas lūgšanas. Arī nēģeri šajā karstumā neaizmirst Dievu. Stacijās tie tējkannām sadabū ūdeni, nomazgā rokas, seju un kāju pēdas un metas ceļos, lai pielūgtu Allachu. Kupejā aiz mūkiem franču koloniju kareivji spēlē uz mandolīnas šlāgerus un dzied. Katrs no viņiem kalpo savam Dievam un pielūdz to, kā atzīst par pareizāku un labāku. Kuŗš no Dieviem ir īstākais un labākais, kas to lai zina?

Ar šādām un citādām domām cenšos īsināt sev ceļu. Kad noriet saule un pienāk nakts, karstums kļūst daudz maz ciešamāks.

Pusnaktī vilciens pienāk Tambakundā. Izkāpju – visapkārt melna nakts. No stacijas spīd vāja petrolejas lampas gaisma. Dodos turp.

Tambakunda ir iedzimto sādža dzelzceļa malā. Te atrodas arī daži veikali, pasts un telegrafs, komandanta (apmēram mūsu aprinča priekšnieka) māja. Un tas ir viss. Te nav ne viesnīcu, ne iebraucamo vietu. Manas izredzes tātad diezgan bēdīgas. Nolemju rītu sagaidīt tepat stacijā. Sataustu pa tumsu laukā solu – portfelis pagalvī un naktsguļa labu labā.

Te no stacijas telpām kāds iznāk un man acīs iespīd kabatlampinās gaisma. Nācējs ir eiropietis – stacijas

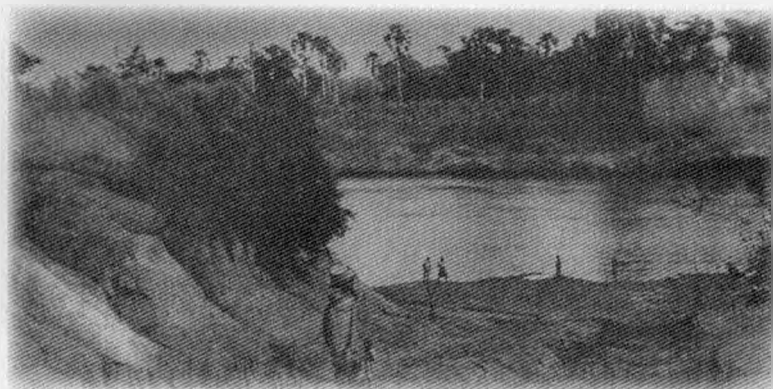




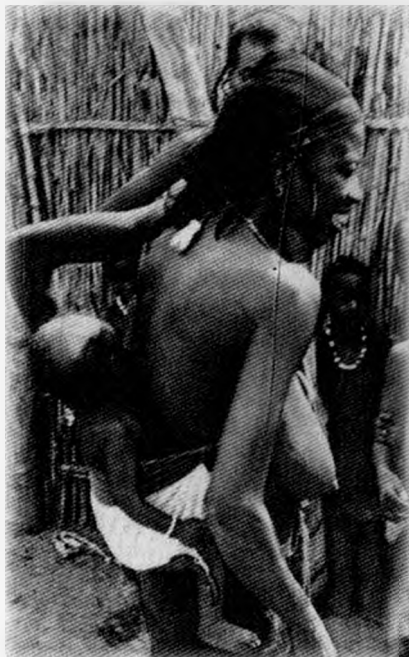
H. Cukurs pie termītu mīteklā Gambijas mūžamežā



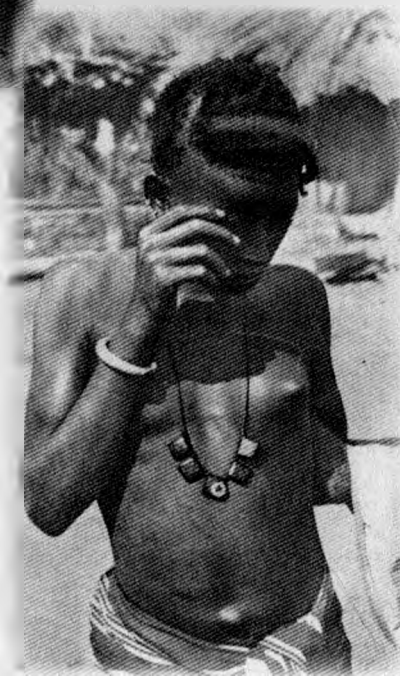
H. Cukurs Tambakundā ar iedzimto daiļavām



Gambijas upe



Nēgeru māte Gambijā



Nēgeru jaunava Gambijā



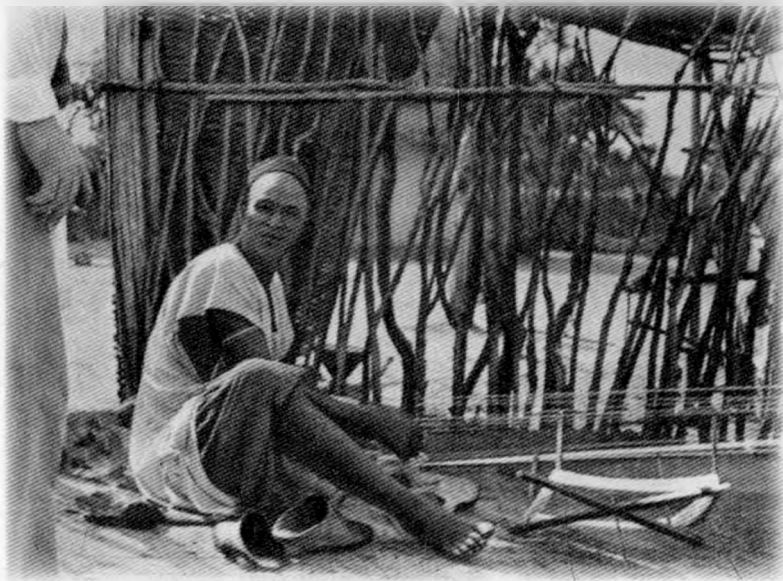
Bases apgabala komendants kapt. Persijs Džefs (Jeffs) ar kuci Dalilu



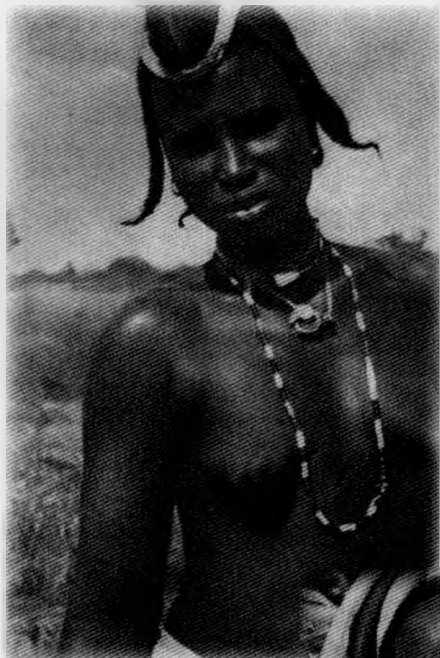
Kapt. P. Džefa mitekļis Basē



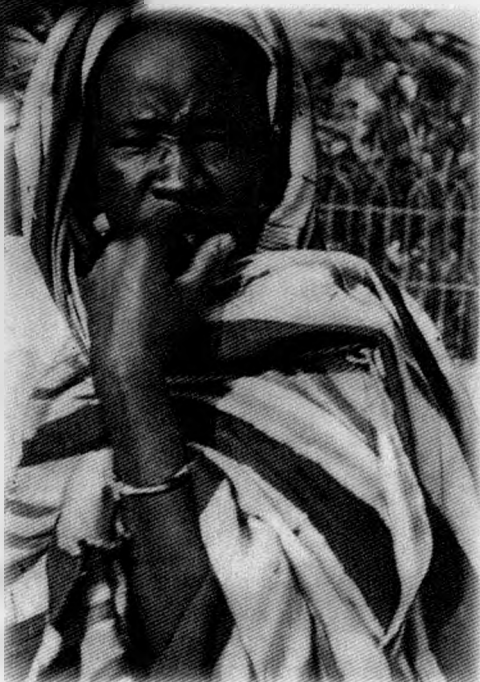
Pagalms Gambijas nēgeru ciemā



Gambijas audējs

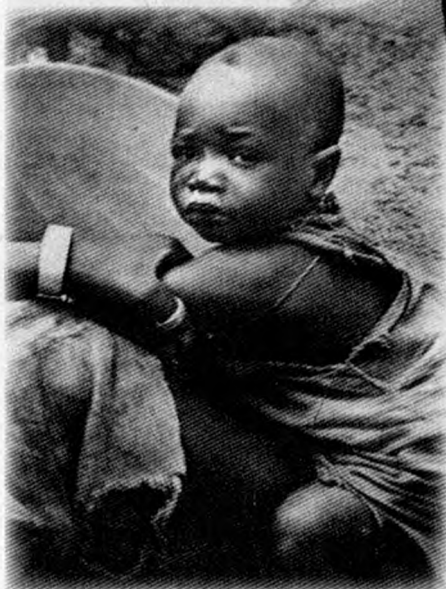


Nēgeru daiļava Gambijā



Nēgeru daiļava Gambijā

Gambijas nēģeriete ar  
dvīnīšiem

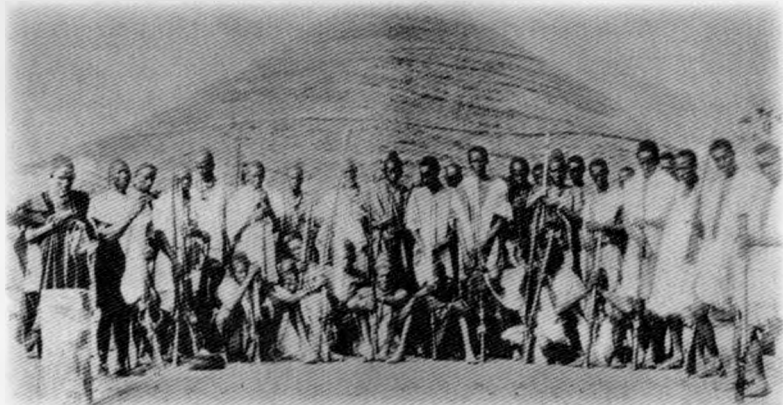


Gambijas nēģerpuika

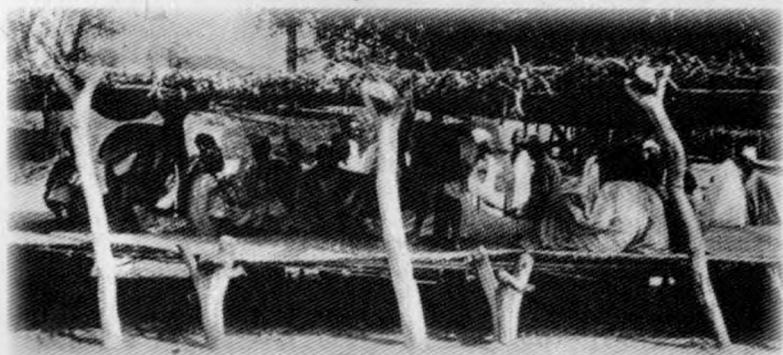




Gambijas mūzikanti



Gambijas mednieki



Gambijas sādžas «klubs»



priekšnieks. Viņš jautā, vai man dzīve pasaulē apnikusi, ka iedomājos laukā gulēt. Es varot dabūt reumatismu, malāriju no moskito kodieniem un, beidzot, leopardi arī neatsakoties no garda kumosa.

Es domāju, ka laipnais kungs joko, un smiedamies atbildu, ka man galvassāpes dara tikai moskiti, jo kad tie iekož, tad neganti jākasās. Jo vairāk tādēļ, ka manas īsās bikses un zeķes nesedz plikos stilbus.

Laipnais kungs mani tūliņ aicina stacijas dienesta telpās un nopietni aizrāda, ka šinī apgabalā ļoti daudz lauvu, leopardu, milzu čūsku–pitonu, nemaz jau nerunājot par tādām lietām kā mežacūkām, antilopēm un citiem nevainīgiem zvēriem.

Viņš ieved mani kādā noliktavā un rāda metrus sešus garo, tikko dīrāta pitona ādu. Čūska, ko viņš šorīt nošāvis savā vistukūtī, bijusi vairāk kā pēdu resna. Pitons ielīdis medīt vistas, bet tās sacēlušas negantu traci un tas lielam rāpūlim bijis liktenīgs.

Leopardi naktīs skraidot pa sādžas ielām un nevienu vien reizi zvēru karalis – lauva pastaigājies stacijas tuvumā pa dzelzceļa sliedēm. Iziet no sādžas esot bīstami pat dienā, sevišķi tagad, kad džungļi pārklāti ar gaŗo zāli. Vēlāk zāle saulē sakalstot un nogāzoties, tad esot daudz drošāk. Es klausos, klausos un man pašam liekas neticami, ka esmu tur, par kuriem kā skolas zeņķis sapņoju dienām un naktīm, salasījies Livingstona un Stenleja Afrikas ceļojumu aprakstus.

Stacijas priekšnieks stāsta, ka vēl kilometrus 50 tālāk uz dienvidaustrumiem sastopami mežonīgo ziloņu bari. Šad tad uz turieni izbraucot medībās naudīgi kungi. Tādā medību ekspedīcijā dažreiz piedaloties kopā ar melnajiem ceļu rādītājiem un dzinējiem līdz 100 cilvēku.

«Tad man, kā medību mīļotājam, te tīrā paradīze!» es iesaucos.

«Jauki jau ir», saka stacijas priekšnieks, «bet visu prieku maitā šausmīgā malārija. Eiropiešiem šis apgabals ļoti neveselīgs. Priekš dažām dienām te pienāca ziņas no Nariko sādžas, kas atrodas Gambijas upes krastā, ka tur no 15 eiropiešiem desmit dienu laikā ar malāriju miruši septiņi. Lūk, tā pie mums iet. Bet jūs esat iedomājušies staigāt bez garšiem zābakiem, īsās biksēs, it kā te būtu kāda Eiropas peldvieta! Vai tad jūs nezināt, cik bīstami ir moskitu dūrieni?»

Kad es pastāstu savu nodomu kaut kādā ceļā sasniegt Guenotu pie Gambijas upes, kur sākas Gambijas angļu robežas, un tad ar «pirogu» – dobtu koka laivu – braukt pa straumi uz leju līdz Beterstai, stacijas priekšnieks apskata mani vēlreiz no galvas līdz kājām. Redzams, viņš sāk nopietni šaubīties par manām garaspējām. Tikai tad, kad pastāstu, ka Afrikā esmu pirmo reizi un ka man nav ne mazākās jēgas, kā šeit jāizturas un kas jādara, stacijas priekšnieks nomierinās.

«Nu, nelaime vēl nav tik liela. Rīt pēcpusdienā iet vilciens uz Dakaru un jūs varēsiet atgriezties.

«To gan nedarīšu. Gan man laimēsies kā līdz šim.» Es mēģinu smaidīt, bet, jāatzīstas, prāts nemaz nav uz smaidīšanu. Vai tiešām labāk nepaklausīt un nemesties atpakaļ? Rauj velns tādu Gambiju!

Bet tūdaļ saņemos. Atlidot Gambijā un pašu Gambiju neredzēt tikai tādēļ, ka tur ir moskiti – tā būtu lielākā mazdūšība! No 15 eiropiešiem nomiruši 7, tā tad astoņi tomēr izturējuši. Vai es nevaru būt starp tiem, kas iztur?

Stacijas priekšnieks skatās, skatās manī, rausta plecus, tad pasauc melnos un liek ienest sanitārās nestuves. Tās novieto uz galdiem un neizģērbies liekos gulēt.

Ilgi nevaru aizmigt. Jādomā par to, cik tas būtu muļķīgi – izbēgt no arabu nagiem Sacharā, lai te mani nolaistu no kājas kaut kādi moškiti, latviski sakot – vienkārši odi.

Bet atkāpšanās nav. Ja cita pretinieka nav, tad jācīnās kaut ar odiem. Rīt mēģināšu dabūt gažas bikses, ar kaut ko notīšu stilbus, uzvilkšu mugurā divus kreklus, ēdīšu divkāršu porciju chinīna, – vai tad tīri malārija tiks man klāt?

# Pa džungļiem netebulu cilts virsaiša pavadībā

12. novembrī, svētdiena (dienas atzīmēju, lai nejuktu laika rēķins). Uzceļos agri. Sameklēju ūdeni, notīru ceļa putekļus un uzvelku tīru apģērbu. Atnāk stacijas priekšnieks un aicina mani pie sevis kafijā. Kāda laipnība!

Priekšnieka kundzei ir gadu veca meitenīte – bāla, likām kājiņām, slimo ar rachitu. Te, kur daudz saules, visiem vajadzētu būt spēcīgiem, veseliem. Bet izrādās, ka viss, kas par daudz, nav veselīgs.

Pēc brokastīm kopā ar stacijas priekšnieku dodos apskatīt apkārtni un tad ar vizīti pie apgabala komandanta, veca jūras vilka, Vidusjūras flotes admirāļa. Tas, vecpūsis būdams, pēc kaŗa atbraucis uz džungļiem un pavada te savas dienas, spēlēdams vijoli un medīdams. Viņam mans nodoms – mesties apbruņotam tikai ar pistoli džungļos, apgabalā, kur nav eiropiešu, bet ir daudz moskitu un plēsīgu zvēru, liekas diezgan amizants. Tomēr viņš neuzskata manu nodomu par tādu, kas liecinātu, ka mani pieci prāti strādātu septiņos virzienos.

Redzot manu ciešo apņemšanos, viņš solās kaut pa daļai manu ceļojumu atvieglot, proti – sadabūt automobili un ar pavadoņiem nogādāt līdz Guenotai pie Gambijas upes un angļu robežai.

Tā kā man nav līdz moskitu tīkla – bieza auduma, ar ko pārsegt guļas vietu, lai netiktu moskiti klāt, tad komandants aizdod man savu. Es to varot viņam atsūtīt atpakaļ no Dakaras. Vai tas nav mīļi? – Jā, francūzis!

Viņš ielūdz mani arī pusdienās. Bet tā kā līdz pusdienai vēl daudz laika, tad dodos uz sādžu, lai sadzītu tur zābakus vai

kaut kādas biezākas bikses. Bet visas pūles veltas. Tambakundā nekā līdzīga nevar dabūt un jāapmierinās ar to, kas ir.

Pusdienās komandants paziņo, ka dabūjams automobilis, kas mani par 150 frankiem aizvedīs līdz 40 kilometrus attālai Guenotai. Nolieku aizbraukšanu uz pulksten pus diviem. Kad beidzam dzert kafiju, laiks arī doties ceļā. Smagais Forda automobilis piesēžas pilns ar pavadoņiem, kas mani pavadīs līdz Guenotai un palīdzēs sameklēt pirogu.

Sirsnīga atvadišanās no komandanta un tad dodamies ceļā. Pēc sešiem kilometriem pabraucam garām aerodromam. Te franči pēc ikkatriem 30 kilometriem iztīrījuši džungļos 800 X 800 metrus lielus nolaišanās laukus lidotājiem, kur nolaisties motora bojāšanās gadījumos. Citur nolaišanās pilnīgi neiespējama, jo visur koki un krūmi. Apsveicama lieta.

Visu ceļu turu gatavībā savu fotoaparātu, cerībā, ka man izdosies nofotografēt kādu lauvu vai citu zvēru. Šoferis lauzītā franču valodā stāsta, ka tas bieži iespējams, jo zvēri, izdzirduši troksni, lec pāri ceļam, lai paslēptos otrā pusē džungļos.

Tas, ko te sauc par ceļu, ir izbraukta taka pa krūmājiem – džungļiem. Vietām taka diezgan līdzena, bet vietām ūdens straumes izskalojušas veselus grāvjus, kuņģiem jābrauc vienkārši pāri.

Pa visu ceļu sastopu tikai nelielu sādžiņu, bet no zvēru pārstāvjiem – nelielus pērtiķus un daudz vāverīšu. Šur tur skraida arī fineki – mazi zvēriņi kaķa augumā ar kuplu lapsas asti. Lielākus zvērus redzēt man nav laimes. Ļoti daudz un dažādu sugu putni. Mana acs meklē koku zaros kādu boa vai pitonu, kuņģiem nieka lieta salauzīt un nobeigt dažās minūtēs lielu vērsi, kā to man stāsta komandanta sūtītais pavadonis – netebulu cilts virsaitis. Cik labi būtu, ja mana fotokamera nomedītu šādu nezvēru un es varētu to aizsūtīt uz Latviju!

Pēc divu stundu brauciena ierodamies netebulu cilts virsaiša

rezidencē. Melnie pavalstnieki saņem savu vadoni saucieniem, kaucieniem un tam-tam skaņām. Diemžēl, esmu spiests noraidīt melno virsaišu uzaicinājumu ciemoties viņa «pilī», jo vēl ar gaismu gribu sasniegt Guenotu, lai sakārtotos rītdienas braucienam pa upi un uzmeklētu naktsmājas.

Saule jau pavisam zemu, kad sasniedzu Gambijas krastu. Apskatos pēc pirogas. Tās tik niecīgas, ka man bailes vienam kāpt iekšā, kur nu vēl ar diviem airētājiem. Beterstā pirogas ir lielas – 7–8 metrus gaņas, bet te gaņākā 4 ar pusi metri, un kad izmēru platumu – nepilni 70 centimetri.

Iekāpju iekšā un tikko nenogāžos, neskatoties uz to, ka ar ūdenssportu esmu pazīstams no mazām dienām un gadījies braukt visādās laivās.

Esmu stipri noraizējies par rītdienu, jo upē daudz krokodīlu. Līdz janvāra beigām viņus upē redzot reti, jo tie guļot krastmalās zem krūmiem.

# Lejup pa Gambijas upi

Ap puskilometru no Gambijas upes zem milzu koka atrodas Nikarumbas sādžiņa. Tur sādžiņas vecākā mājā man ierāda vietu nakstguļai.

Saliecies, ielienu 3 metru platajā apaļajā būdiņā, ko sedz kōnveida zāļu jumts un sataustu savu guļasvietu. Ar bažām jautāju, vai tikai mani te nenoēdīs insekti. Mani mierina, ka dzīvs palikšot.

Pār guļasvietu pārstiepju moskito tīklu un, atstājis savu bagāžu, tas ir, divus portfeļus, dodos iepazīties ar sādžas dzīvi. Netebulu cilts virsaitis, kas mani līdz šejieni pavadīja, brauc atpakaļ un es viņu aizvadu līdz ceļam. Tur šķīpamies kā labi draugi. Viņš saņem manu roku un, zemū noliecies, spiež to pie pieres.

Lielas svītas pavadībā atgriezos sādžiņā, kur rīko milzu «jakti». Sādžiņas vecākais, kā to prasa senču paraša, grib man dāvināt cāli. Bet tas papriekšu jānoķer. Medībās piedalās visa sādža – liels un mazs, vecs un jauns, vīrieši un sievietes. Kliedz, smejas, izbiedētie cāļi spiedz; troksnis tāds, it kā pasaule gāztos kopā.

Mana dāvana, tas ir, nāvei nolemtais cālis, tik viegli rokā nedodas. Tas izveicīgi skraida ap būdiņām, pa krūmiem un kokiem. Beidzot nabadziņš tomēr ciet. Vecākais paņem cāli aiz kājām un svinīgi pasniedz to man līdz ar vienu olu. Es tikpat svinīgi to saņemu, brīdi paturu rokās un tad nododu man piekomandētam vecākajam airētājam – manas pirogas kapteinim un sulainim vienā personā. Ar to esmu parakstījis cālim nāves spriedumu, ko kapteinis arī nekavējoties izpilda. Sādžas vecākā sieva liek to tūdaļ katlā, ko iepriekš gan lūdzu kaut drusku izberzt. Pārējās sievietes ar milzu stampām dauza

kukurūzas graudus, tad tos starp ķirbju mizām un virs katliem sautē, atdzisina un atkal sautē. Ļoti garlaicīga procedūra, bet sievietes to dara ar aizrautību un pat svētsvinību. Jaukie dabas bērni!

Aku nav un visi iedzimtie lieto duļķaino Gambijas ūdeni, kas izskatās tāds, it kā tam piens būtu pieliets klāt. Tā kā man prātā stāv brīdinājums no melnā ūdensdrudža, tad šādu ūdeni dzert neuzdrošinos. Sameklēju maz piemērotu katliņu, dodu to kādai melnai daiļavai izberzt un tad, pielējis pilnu ar Gambijas ūdeni, vāru kafiju. Tur man būs šim vakaram un rītdienai, jo atradu kādu māla krūzi, kur kafiju saliet. Līdzpaņemtās limonādes pudeles neaizskaŗu – lai tās paliek rezervē ļaunākam gadījumam.

Džungļu nēģeru tualete ļoti vienkārša. Vīrieši valkā ap gurniem aptītu lupatu, kas drusku atgādina bikses. Sievietēm ap gurniem īss lakats, bet augšdaļa pilnīgi kaila. Mazos bērnus tās uzsējušas sev mugurā. Mātēm tas parocīgi, jo tā var netraucēti strādāt, un arī mazuļi jūtas mātes mugurā omulīgi, ne ļļauj, ne kārpās. Lielākie bērni rušinās pa smiltīm, visi pilnīgi kaili; tikai ap kaklu un gurniem uzkārtas vienkāršas rotas un amuleti. Tas izskatās ļoti jauki. Lielu piekrišanu ieguvu, kad izdalīju bērniem un sievietēm cukura gabaliņus. Redzams, tas šai dabas tautai rets gardums.

Beidzot cālis izsutināts. Vienu cisku notiesāju, kaut gan tam savādi skāba garša. Tāda pati garša kukurūzai, ko arī pāris sauļas apēdu. Ja grib ar nēģeriem dzīvot, tad nēģeriski arī jāēd. Maltīti noslēdzu ar kafiju un dažiem biskvītiem.

Saule sen nogājusi. Džungļus klāj tumša, klusa nakts. Es vēl arvien sēžu pie ugunsкура, lai glābtos no moskītiem un domāju par dabasbērnu dzīvi. Cik tā vienkārša un primitīva! Manī mostas it kā skaudība: kādēļ es nevaru justies tā kā viņi – būt apmierināts ar ikdienu, mierīgi dzīvot savu dzīvi,



līdz pienāk pēdējā stundiņa?

Kādas sentimentāli skumjas domas lien galvā! Es taču neesmu atlidojis šurp uz Afrikas džungļiem tādēļ, lai šeit pie nēģeru romantiskā ugunsкура vērtētu dzīves nozīmi. To lai dara filozofi un sapņotāji, man pieder dzīves īstenība, viņas jaukais nemiers un trauksme. Man nav ceļa atpakaļ uz senču dabas dzīvi, bet tikai uz priekšu, līdz jaunajam laikam.

Laiks iet pie miera. Saņemos un lienu tumšajā būdā. Tāpat neizgērbies liekos gulēt. Blakus pa ķērienam brauniņš, jo neesmu pilnīgi pārliecināts, vai melnie aizmirsuši savu sentēvu tikumus. Ja nu viņiem uznāk apetīte uz baltā cilvēka cepeti...

Circeņi un sienāži vienmuļi koncertē, pūces vai kādi citi putni baismīgi kliedz. Reizēm no džungļiem atskan zvēru rēcieni un kaucieni. Cilvēks iet pie miera, bet džungļos sākas īstā dzīvība.

Ilgi valstos savā guļasvietā. Miegs bēg, jo viss redzētais un dzirdētais ir tik neparasts, tas satrauc nervus.

13. novembrī. Uzceļos agrā gaismiņā. Bieza, pelēka migla klāj zemi, tā ka desmit soļu attālumā nekā nevar saredzēt. Iedzēris auksto kafiju un apēdis dažus biskvītus, saucu kopā savus melnos zēnus un prom uz upi. Sādzas vecākais mani pavada. Pa nakti mūsu piroga piesmēlusies ar ūdeni un nogrimusi. Izceļam to un izsmēlam. Priekšgalā novietojam manu bagāžu: portfeļus, divas pudeles limonādes un krūku ar kafiju. Lai viņas dibenā nolikts dēlītis, kur man sēdēt. Aiz manis novietojas airētāji, arī sēdus tieši uz laivas dibena, pakaļgalā svinīgi ieņem savu vietu «kapteinis» un reizē arī locmanis. Viņš labi pārzina upes straumes.

Atgrūžamies – muldiņa salīgojas un gandrīz apsviežas. «Uh! uh! uh!» iesaucas melnie un izlīdzina laiviņas šupošanos.

Airētāji airē ar īsām koka lāpstiņām. Tūliņ iekļūstam stiprā

straumē un tā ātri nes vieglo laiviņu uz leju. Pēkšņi upes vidū ieskrienam kādā ūdens virpulī, tas satveŗ laiviņu un sāk to griezt un valstīt. Liekas, tūliņ apgāzīsīmies. Tad ardievu fotoaparāts, ardievu filmas, ja arī pašam laimētos izpeldēt, ja kāds krokodīls neparautu zem ūdens.

Ar lielām pūlēm izkļūstam laukā no virpuļa un nu turamies gar krastu, kur straume lēnāka. Pēc stundas saule jau augstu, bet migla vēl nedomā izklīst. Gambijas migla citāda nekā pie mums – drēbes un miesa ātri kļūst slapja. Ne par velti šo sutu baltie nevar ilgi izturēt.

Upe šeit – 100–150 metrus plata, krasti līdz 10 metrus augsti, līdz pašam ūdenim noauguši bieziem krūmiem. Tajos milzīgs daudzums daždažādu putnu. Airētāji saka, ka zem krūmiem guļot arī krokodīli. Es uzmanīgi skatos, vai neredzēšu kādu. Šad tad dzirdams kāds spēcīgs plaukšiens – vai nu kāda lielāka zivs lec, vai krokodīls apgriežas uz otriem sāniem.

Vietām krasta nogāzē daudz zvēru pēdu; šeit džungļu iemītnieki nākuši slāpes dzēst. Šur tur krūmi nolīgojas un nobriķšķ; mūs pamanījuši, zvēri bēg dziļāk džungļos, bet kas tie par zvēriem, to miglas dēļ saredzēt nevar.

Nāk prātā tie laiki, kad kā mazs zeņķis kuģoju pa Liepājas ezeru no plankas iztaisītā laiviņā. Atklāju tur daudzas nevienam nezināmas pasaules daļas un salas. Toreiz tāda laiviņa, kā šī – no liela izdobta koka, bija mans sapnis.

Tagad mans bērnības sapnis ir piepildījies: es braucu muldiņā pa džungļiem, kur katrs solis var nest nejaušības, priekus un bēdas...

Saule uzkāpusi vēl augstāk un izklienējusi miglu, tā ka varu jau fotografēt. Pēkšņi kādā upes līcī atskan skaļi kliedzieni un it kā daudzu suņu riešana. Laivinieki steidzīgi airē uz turieni. Straume nes mūs ātri tuvāk kņadai, un nu es arī redzu, kas te

notiek. Liels bars, vismaz pāris simtu pērtiķu skraida pa krastu. Citi apbrīnojamā veiklībā lēkā pa kokiem un ar šausmīgu spēku purina zarus. Daži sviež kaut ko ūdenī, visi neganti kliegz un rej. Liekas, mūsu tuvošanās tos uztraukusi. Ja mēs būtu uz sauszemes, tad diez kā klātos. Pērtiķi ir krietna teļa lielumā, ar lielām krētām ap galvu un līdz pus mugurai. Steidzīgi fotografēju, kaut gan attālums ap simt metru. Kad piebraucam tuvāk, pērtiķi pazūd biežajos krūmos.

Viena aina jaukāka par otru slīd gar acīm. Vietām, kur krastā kāda sādžiņa, upes malā redz cilvēkus. Tie makšķerē ar ļoti primitīvu makšķeri vai pārcilā murdus, kas pīti no niedrēm un atgādina Ventas zvejnieku nēģu murdus. Tā kā zivju Gambijas upē nav trūkums, tad arī lomi ir labi, neskatoties uz vājajām ierīcēm. Braucot redzu, ka zivis ļoti lielas, tās lec ārā no ūdens, ķeķ lielās mušas, tauriņus, spāres.

Pēc četrām stundām vairs nevaru izturēt šausmīgi slikto sēdēšanu un pastāvīgo svārstīšanos. Kad esam pie kādas sādžiņas, lieku pieturēt, lai izstaiptu kaulus un apskatītos, kā te dzīvo melnā Gambijas tauta. Baltos cilvēkus te laikam nav redzējuši, jo kad izkāpju malā, mazie bērni, ieraudzījuši mani, briesmīgi kliegzot, metas bēgt. Tiem no manis tāpat bailēs kā mūsu bērniem no skursteņslauķa. Kāda gadus desmit veca meitenīte, nevarēdama izlīst cauri žogam, bailēs pieskrien un apķeras ap kaklu manam melnajam pavadonim. Mīļš radījums, tikai acis slimas. Vispār acu slimības te stipri izplatītas. Tās ceļas no spilgtās saules gaismas un laikam arī karstuma, jo jūtu, ka arī manas acis stipri sāp.

Apgādājies ar klēpi zemesriekstu, kāpju atkal savā «kreiserī» un kuģoju tālāk. Saule kāpj arvien augstāk. Uz upes nav ne mazākās vēsmaņas, jo augstie krasti aiztur gaisa plūsmu. Karstums tāds, kā pirtī. Nepārtraukti slapinu seju un galvu ar ūdeni, bet tas ātri izgaro. Manas rokas un kājas nodegušas

saulē tumšbrūnas. Vēl drusku, un es daudz vairs neatšķiros no īstā gambieša.

Sen esmu izdzēris savu kafiju un limonādi. Mans dzeņamā krājums cauri un es ar skaudību noraugos, kā melnie lok pienaino Gambijas ūdeni, kas pilnīgi silts. Melnais ūdensdrudzis mani biedē un šo duļķaino šķidrumu dzert nedrīkstu. Šo klimatu var izturēt tikai daži sirieši, kas te savāc melnajiem zemes riekstu ražu un sūta to uz Beterstu.

Vēl četras stundas mocījušies, sasniedzam kādu lielāku sādžu – Fatato. Galīgi šķībs un greizs beidzu kuģošanu un kāpjju krastā. Šeit ieraugu kādu vecu Ševroleta automobili. Tā īpašnieks, kāds melnais tirgotājs, man apgalvo, ka ar to varot braukt, ja ielejot benzīnu. Es tam neticu, un lai man pierādītu, ka vecais krāms vēl spējīgs kustēties, tirgotājs apsolās aizvest mani uz 45 kilometrus atstāto sādžu Basi, kur esot viens baltais – angļu komandants un daži veikali. Man tas liekas stipri apšaubāmi, jo kad iespeļ autiņam ar kāju, tas līgojas vien. Melnā šoferā pierunāts, es nolīgstu braucienu par benzīna naudu.

Pēc stundas, kad esmu apskatījis apkārtni, vecais kleperis sakārtots un tiešām sāk kustēties, šausmīgi gāzelējoties un tarkšķot; uz priekšu tomēr iet.

Braucam atkal pa džungļiem. Saule neganti dedzina, brīžiem trūkst elpas. Drošības dēļ novietojos uz platformas, no kurienes var arī labi pārredzēt visu apkārtni. Man vēl nav zudusi cerība nofotografēt kādu lauvu vai panteri. Pie iedzimto sādžiņām pieturam. Tur tik daudz interesantu lietu, ka fotoaparātam darba daudz. Vīrieši un sievietes puskailli, bērni gluži pliki. Apaļas būdiņas ar mālu sienām un salmu vai zāļu jumtiem. Apkārt sādžiņām pīts niedru vai žagaru žogs, lai zvēri tik viegli netiktu klāt. Katras sādžiņas vidū nojume, zem kuņas uz mālu paaugstinājuma niedru paklājs. Še sādžiņas iedzīvotāji glābjas no saules un arī apspriež savas sabiedriskās lietas – tā sakot,

sādžas klubs vai viesīgā biedrība. Dažās būdiņās mitinās aitas un kazas; ēzeļiem un zirgiem savas nojumes. Zem nojumēm vakaros sakuļ uguni, kas dod stiprus dūmus. Nabaga lopiņi spiežas ap savu ugunskuru, lai kaut cik glābtos no briesmīgiem moskītiem.

Apgabals visur gandrīz vienāds. Lapu koki, augsta smilga, bet pie sādžiņām, kur drusku klajāks, mazi lauciņi ar gubās sakrautiem zemes riekstiem. Šur tur ļaudis vēl novāc pēdējos. Zemes rieksts ir pākšaugš, līdzīgs mūsu zirņiem. Tādi paši melni laksti, kā rudeņos zirņiem, un pie tiem klāt pākstīs – čaulītes. Rīgā tos pārdod katrā augļu veikalā, tikai mēs tos parasti saucam par ķīniešu riekstiem.

Kukurūza jau novākta un sakrauta īpašā mājiņā, kurai jumta vietā virsū pīts vāks. Šur tur redzami purvi; tajos iekārtoti rīsa lauciņi, kas vēl zaļo. Sievietes, sabridušas līdz ceļgaliem ūdenī, ar rokām lasa rīsa vārpiņas. Pie būdiņām pa banānu palmai, citronu vai oranžu (apelsīnu) kociņam. Augstajā zālē var redzēt stāvus, smailus ragus; kad pakāpjos uz platformas augstāk, tad saskatāmi arī gaŗo ragu īpašnieki – kuprainie vērši, kas ganās augstajā zālē.

Saulei rietot sasniedzam Basi. Auto pietur pie kādām ēkām, kas mazliet lielākas par iedzimto būdiņām. Augstā kārtī plīvo Britānijas karogs – šeit komandanta (apgabala priekšnieka) rezidence. Melnais šoferis saka, ka te vajadzēšot parādīt dokumentus. Es atbildu, ka tas nav vajadzīgs, ka dokumenti man kārtībā un ierašanās komandantūrā nav obligātoriska. Skubinu viņu braukt tālāk, kur varētu dabūt naktsmājas. Pēc sastapšanās un draudzīgās izrunāšanās ar angļiem Beterstā, man nav nekāda patika ielaisties ar viņiem tuvākās un nevajadzīgās darīšanās. Bet šoferis neatlaižas un mēģina man ieskaidrot, ka komandants esot ļoti labs cilvēks un tas droši vien labāk zināšot, kur mani novietot.

Beidzot, saīdzis un nodusmojies par šofeŗa neatlaidību, eju arī iekšā. Pasaku labvakaru un pasniedzu komendantam savu sen jau notecējušo ārzemju pasi. Kas nu notiks? – Pateiks, ka pase nederīga un ka tādēļ man jālasās no Gambijas ārā.

# Laimīgas dienas pie džungļu vientuļa

Kamēr Bases komandants iepazīstas ar maniem dokumentiem, varu viņu apskatīt tuvāk. Tas ir gadus 55 vecs, gaŗu augumu, šauru, garenu seju, palīku degunu, retiem, plāniem matiem. Ģērbies tāpat kā es – īsās biksēs un īsās zeķēs. Pie kājām viņam tup milzīgs dogs.

Komandants jautā, no kurienes es, uz kurieni, kas es tāds. Beidzot viņš izsaucas, ka es taču esot «Latvian pilot», par kuŗu visas avīzes rakstot. Kā es no Beterstas atkūlies šurp?

Saku, ka biju spiests bēgt no turienes uz Dakaru, lai nebūtu jāmaksā lielā nauda par aerodromu. Komandants gardi smeļ. Kādēļ es neesot lidojis uz Basi, viņš te nebūtu no manis ne peniju ņēmis. Beidzot saka: ja man nekas neesot pretim, es varot palikt viņa mājā, te būšot visērtāk.

Nevaru teikt, ka ar sevišķu prieku pieņemu uzaicinājumu, jo Beterstas angļi manī radījuši lielu neuzticību pret viņiem. Bet izredzes līst atkal kādā netīrā caurumā nav patīkamas, tad arī palieku.

Dzeŗam nojumē tēju un sarunājamies. Izrādās, ka komandants Persijs Džefs (Jeffs) ir arī liels mednieks. Mājas priekša pilna ar medību trofejām – hipopotamu (nilzirgu), meŗa cūku, lauvu, citu Gambijas džungļu zvēru galvaskausiem. Džefs ir vecpusis, angļu armijas kavalerijas kapteinis, pasaules kaŗa dalībnieks. Laikam intimā dzīvē cietis kādu avāriju un atbēdzis džungļos meklēt mieru. To spricŗu pēc kādas dāmas daudzajām ģīmetnēm gan uz galdiem, gan pie sienām.

Viņa nelielā mājiņa ir mazs Afrikas mūzejs. Te ir lielas ieroču, rokdarbu un visādu darba rīku kolekcijas no dažādiem Afrikas

apgabaliem. Daudz albumu, kuŗos paŗa Dŗefa uzņēmumi. Viņam ir divi fotoaparāti un moderna kinokamera.

Bojs uzgrieŗ patafonu un mēs klausāmies nopietnas simfōnijmūzikas atskaņojumu. Dŗefs ir mūzikas mīļotājs, un, tā kā mūsu gaumes šajā ziņā pilnīgi sakrīt, tad pamazām zūd mana neuzticība un mūsu sarunas kļūst arvien sirsnīgākas.

Dabūjis dzirdēt, ka esmu ieradies iepazīties ar Gambiju, Dŗefs tūliņ izmeklē no savas kolekcijas vecu ŗķēpu un ŗauteni, kas atrasta Dŗems Ailendā (James Island) – tā tagad sauc Andrejsalu, kur senatnē atradies Jēkabforts. Iespējams, ka ŗautene ir Kurzemes hercoga kareivja apbruņojums. Ŗos priekŗmetus līdz ar daŗiem dunŗiem Dŗefs man dāvina! Esmu pārsteigts no negaidītās laipnības. Redzu, ka tas ir citāds cilvēks nekā tie, ar ko man gadījās satikties. Ar pateicību pieņēmu lielo dāvanu.

Ejam apskatīt man ierādītās telpas. Tā ir gandrīz vesela sādŗa. Dzīvojamā mājiņa ar galdu, vairākiem krēsliem, gultu, virs kuŗas pārvilkts moskitu tīkls. Visu apgaismo spoŗa primuslampas gaisma. Tālāk mazgāŗanās māja ar lielu lēznu vannu, daudz siltā un aukstā ūdens. Tad vēl viena mājiņa – citām vajadzībām. Tā tik liela kā nēģeru būdiņa, kur pavadīju iepriekŗējo nakti. Turklāt manā rīcībā arī melnais bojs.

Komandants atstāŗ mani, lai es varētu nomazgāties un lūdŗ ½8 ierasties vakariņās. Olrait! Ar steigu noģērbjos un metos vannā. Jānomazgā visi netīrumi, kas kopŗ Dakaras pielīpuŗi. Nodzenu arī gaŗo bārdu, uzvelku tīru veŗu. Drīz melnais bojs klāt un ved vakariņās. Komandants ieteic kādas dienas man palikt Basē. No ŗejienes viņŗ mani savā automobilī aizvedīŗot uz vietām, kas mani varētu interesēt. Solās palīdzēt arī savākt daŗādu Gambijas lietu kolekciju.

Protams, ar pateicību pieņēmu dŗentlmenisko piedāvājumu, jo Beterstā pā tām dienām, ko tur pavadīju, vēltīgi kaut ko



vērtīgu izmeklējos, tur vairs nav nekā. Kultūra visu aprijusi. Atlikušie vienīgi tam-tam. Un tas daudz par maz.

Ar baudu iekrītu sniegbaltā gultā un aizmiegu kā nosists.

14. novembrī. No rīta pamostos, kad manu, ka kāds staigā pa istabu. Pēc reiz uz visiem laikiem noteiktās mājas kārtības pulksten sešos melnais bojs ir ienesis tēju ar kondensētu pienu un pasniedz to man pie gultas. Ar baudu to izdzeļu un dodos jau sagatavotā vannā. Man atliek rakstīt savas piezīmes.

Pulksten astoņos ienāk komandants un aicina brokastīs. Mūsu ekspedīcijai viss jau sakārtots: sporta automobilis, melnais šoferis, tulks. Līdz brauc arī pats komandants. Man dod uzvilkt speciālu kreklu, kas pasargā no saules stariem. Sajūta lieliska. Par līdzīgu lietu es nebiju ne sapņojis.

Mūsu auto traucas pa džungļiem, augsto zāli, cauri sādžām. Daudzās vietās pieturam, un es ar izbrīnu skatos, ka visur melnie saņem savu balto priekšnieku ar gaviļēm. Visi spiežas tam klāt, sniedz roku. Komandants apsveicinās ar visiem – vīriešiem, sievietēm, bērniem. Pēc tā, ko redzēju Beterstā, maniem brīnumiem nav gala. Redzu, Džefs ir spilgts izņēmums starp angļiem. (Bet varbūt arī Beterstas angļi ir izņēmums?) Mana cienība pret šo džentlmeni arvien pieaug.

Sādžās meklēju ieročus un citas lietas, kas raksturotu Gambijas ļaudis, viņu dzīvi un nodarbošanos. Mūsu šīsdienas ceļa mērķis ir nēģeļu cilts, kas valkā oriģinālas frizūras. Sievietēm mati sacelti galvas vidū gareniski kā valnis un tas izrotāts krellēm un sīkiem naudas gabaliņiem.

Cilts vecākais pasniedz komandantam un man pa olai un cālim. Mums par godu tūliņ sarīko dejas. Divi jaunekļi spēlē uz «ņāņuri». Tas ir mūzikas instruments tikai ar vienu stīgu, spēlējams ar lociņu. Trešais sit tam-tam (bungas), ceturtais, kam ap kājām un rokām zvārgulīši, sit uz mutes apgāztu čuguna katlam līdzīgu instrumentu un brīžiem uzlec tik augstu gaisā,

ka akrobāts to varētu apskaust. Visi pārējie sit plaukstas.

Novēroju, ka vīriešiem te milzīgi dziedzeņi, kokosriekstu lielumā, bet cits viss normāli attīstīts. Lūdsu to man izskaidrot. Tā esot slimība, kas ceļoties no kāda insekta kodiena, un šinī apgabalā esot ļoti izplatīts. Kādās briesmās gan es esmu nokļuvis! Rio de Oro piekrastē varēju ātri pazaudēt to, ko šeit var iegūt pārmērībā un gandrīz tikpat ātrā laikā. Nofotografējis šos nelaimīgos cilvēkus, velku Džefu aiz piedurknes ātrāk prom no bīstamās vietas, kur tik šausmīgi insekti.

Vēlā pēcpusdienā atgriezāties atpakaļ un es steidzos uzrakstīt savus piedzīvojumus. Rakstot dzirdu, ka kaut kas virs manas galvas čab un uz papīra krīt gruveši. Paceļu galvu un nodrebīnos... Pa jumta bambusa kārti lien ap metru gaŗa čūska. Acumirkļi uzlecu kājās un saucu boju. Tas pārbīstas un kā bulta drāžas pie komandanta. Džefs ar divstobreni izpūš nejaukajam tārparam dzīvību. Izrādās, ka čūska pieder pie kobru sugas un ir ļoti indīga.

Es jūtos pavisam neomulīgi, jo no čūskām un zirnekļiem man vienmēr bijušas šausmīgas bailes. Kā vienu, tā otru te ļoti daudz. Džungļos esmu redzējis zirnekļus īkšķa lielumā un tad vienmēr kliegdams meties prom. Latvijas zirneklīši ir tīrie punduri, salīdzinot ar šiem, un droši vien tie mani vairs nebedēs.

Vakarā kopā ar Bases komandantu Persiju Džefu ejam pastaigāties. Pēc tam obligātoriski jādzer glāze viskija, stundu vēlāk glāze šerija (ķiršu liķiera) – tā to prasot medicīnas priekšraksti. Komandants dzīvo Afrikā jau kopš pasaules kara beigām un, izpildot šo priekšrakstu, vēl ne reizes neesot slimojis. Tā tad šoreiz arī man atliek tikai izpildīt zinātnes prasības.

Pulksten 7 vakarā obligātoriskā vanna, pārgērbšanās tīrā veļā, vakariņas dārzā divu galda lāpu gaismā. Ja nebūtu

sasodīto moskitu, kas jau noēduši manas kājas jēlas, ja nebūtu nāvīgās malārijas, te būtu ļoti jauki, jo – anglis Persijs ir lāga kungs un vienmēr man apgalvo, ka Herberts esot krietns zēns un viņam ļoti patīkot.

No sādžas atskan ritmiskās tam-tam skaņas. Paņēmuši elektrisko laternu, dodamies turp. Apkārt melna nakts. Nonākam tam-tam vietā, kur melnie dabasbērni priecājas pilnīgā tumsā. Mūsu ierašanās saceļ lielu sajūsmu. Nēģeņi pret mums ārkārtīgi laipni, pasniedz ķebļšus, kur apsēsties. Elektriskās laternas gaismā redzu visburvīgāko deju pasaulē. Spēlē ņaņuri un sit divus tam-tamus. Dejas pavada ar dziesmām un plaukšķināšanu. Melodijas īpatnas un ļoti patīkamas. Dejo tikai sievietes. Beterstā dejotājas bija tērpušās fabriku audumos no galvas līdz kājām. Šeit dejotāju vienīgais tērps – pašausts lakats ap gurniem. Ap galvu vai nu izrakstīts lakatiņš vai arī izrotājumi, ap kaklu krelles, ausīs auskari, ap rokām un kājām baltmetalla vai ādas sprādzes. Krūtis kailas, acu āboli un zobi zib vien un nosvīdušie ķermeņi elektriskā gaismā spīd kā lakoti. Tā kā dejotājas ir jaunas, tad ķermeņa līnijas stingras, kustības veiklas, figūras slaidas. Ādas krāsa nav melna, bet tumšitumši brūna.

Viss tas rada burvīgi jauku krāsu simfoniju un mēs abi ar komandantu jūsmojam par lielisko skatu un skaistajām dejām. Šeit nelēkā kā Beterstā, līdzīgi vistām, kas sapinušās pakulās. Šeit dejo un dejo ar visu ķermeni, ar rokām, kas vijas kā čūskas, ar galvu, kuŗu purinot atskan patīkama karekļu šķindoņa. Ilgi sēžam un skatāmies šajā ainā, līksmojam līdzī bērnišķiem dabas tautas priekiem.

15. novembrī. Agrā rītā dodamies ar auto uz franču robežas pusi. Mums līdzī proviants veselai dienai.

Pa ceļam, kur tikai gadās kas vērtīgs un īpatns, to iegādājos Gambijas izstādei. Ja dabūjam zināt, ka kādam virsaitim no

tēvutēvu laikiem palicis kāds duncis vai zobens, braucam pie tā desmitiem kilometrus.

No melnām zeltenēm iegūstu viņu svētku rotas. Man izdodas iegūt arī «koru» – cīteres veida mūzikas instrumentu. – Tās melōdiju pierakstu, lai mūsu komponistiem būtu materiāls Gambijas kompozīcijām un lai es, mājās atlidojis, varētu nospēlēt Gambijas melōdijas.

Ap pusdienas laiku nokļūstam lielās briesmās. Kaut kur aizdedzināti džungļi. Kad to pamanām, uguns jau ir klāt. Saulē izkaltusī džungļu zāle deg neiedomājami ātri, un vienā acumirkļī ugunsjūra mūs ielenkusi, nogriezusi ceļu kā uz priekšu, tā atpakaļ.

Mūsu melnie pavadoņi sacel negantu troksni un gaudo tā, it kā gals jau būtu klāt. Arī es esmu satrūcies ne pa jokam. Šoferis steigšus pagriež automobili džungļu augstajā zālē un mēs metamies bēgt. Uguns tomēr vēja ātrumā dzenas mums pakaļ. Zāle tik sausa, ka deg pilnīgi bez dūmiem un tik ātri, ka pat koki nedabū aizdegties, kaut gan liesmas sitas vairāk asu augstumā.

Par laimi augstajā zālē pamanām klaju laukumu – lielas izžuvušas ūdens peļķes vietu. Paglābjamies tur, kamēr zāle apkārt deg. Ja nebūtu gadījies šis klajums, tad diez kā būtu. Kad zāle izdegusi, griežamies atpakaļ uz ceļa.

Kādā sādžā mums par godu sarīko atkal dejas. Te tomēr vairs nav tā jaukuma, kas Basē. Mani ļoti pārsteidz tas, ka dažas jaunas mātes dejo ar zīdaiņiem uz muguras un parāda tikpat strauju temperamentu kā bezbērnu dejojājas. Brīžiem liekas, ka bērniem galvas notrūks, bet tie laikam pieraduši, izturas mierīgi un pat nepīkst.

Saule riet, kad mēs, nobraukuši pāris simts kilometrus, atgriežamies Basē. Komandants saka – viņam būšot grūti šķirties no manis, esot mani iemīļojis. Arī man būs žēl atstāt

mīļo vientuli, kas, neskatoties uz saviem gadiem, traucas kopā ar mani pa džungļiem un sādžām tikai tādēļ, lai es varētu visu apskatīt un iegūt tiešām vērtīgus priekšmetus. Ja Latvija redzēs Gambiju skaistās lietās un ainās, tad liela pateicība par to nākas komandantam Persijam Džefam.

16. novembrī. No rīta sakārtoju savu kollekciju. Vēlāk kopā ar Persiju aizejam apskatīt sanitāro punktu. Izrādās, ka Gambijā diezgan daudz sifilisa upuru. Netrūkst arī lepras. Tā kā ārstēšana gandrīz neiespējama, tad šausmīgās slimības izplatās un nelaimīgie pakļauti savam liktenim. Ļoti daudzi slimo ar dažādām acu slimībām. Esmu šeit redzējis daudzus aklus un pusaklus, kādi tie kļuvuši, laikā neārstējoties. Arī ar deguniem viss nav kārtībā.

Kad atgriežamies, ierodas Diabugu cilts virsaitis – viņš atvedis skaistu zobenu, bet prasa par to taisni pasakainu summu. Ir ko rauties, līdz es šo sentēvu zobenu iegūstu savai kollekcijai par daudz maz pieņemamu cenu.

Virsaitis pavada vesela svīta ar tam-tamiem, «koru» un dažādiem ņaņuriem. Kur virsaitis apstājas, tur tūdaļ spēlē mūzika. Ar mūziku viņš atjāja, ar mūziku aizgāja. Tās ir atliekas no kādreizējās melno karaļu varenības. Šis melno pavēlnieks tomēr ļoti simpatisks un intelligentis. Viņš bijis viens no tiem, kas Velsas princim, kad tas savā Afrikas ceļojumā viesojies Gambijā, spiedis roku kā līdzīgs līdzīgam, jo – arī viņa dzīslās rit karaliskas asinis.

Grūti laiki tagad nākuši pār Afriku. Melnās tautas daudz cietušas no balto tautu kultūras un virskundzības. Tās apspiestas gandrīz verdzībā, bet tomēr viņu vadoņu pēcnācēji saglabājuši savu pašcieņu.

Tā kā melnās tautas ir ļoti spējīgas un nav deģenerējušās, tad – kas zina, varbūt mēs vēl kādreiz dzirdēsim par lielu, neatkarīgu melno tautu Afrikas valsti.

Visu dienu klejoju pa apkārtējām sādžām, meklēdams īpatnas piemiņas lietišas, ko aizvest Latvijā. Man izdodas iegūt dažus skaistus audumus un vērtīgu kaujas cirvi.

Vakarā atkal pastaigājamijs ar komandantu, tad atguļamijs atpūtas krēslos, skatāmijs zvaigznēs un klausāmijs simfōnisko mūziku, ko mums atskaņo modernais patafons. Pa šīm dienām es esmu iepazinis krietno, džentlmenisko vientuli un man tiešām būs ļoti žēl šķirties no šejienes.

Visā manā ceļojuma laikā šeit es esmu juties vislabāk. Nav mani te nomākušas rūpes ne par motoru, ne par rītdienu, nav bijis jāstrādā līdz pagurumam. Esmu te pat krietni atpūties un varu mierīgi domāt par atpakaļlidojumu. Guļu tagad labi. Un nav brīnums: katru nakti līdz rītam skan tam-tams – tā ir mana šūpuļdziesma.

# Sastapšanās ar lauvas mātīti uz džungļu takas

17. novembrī. Šodien paredzēts gaŗāks brauciens ar auto. Melnais šoferis salej benzīnu un eļļu. Apgādājamies ar provīziju un dodamies ceļā.

Apgabals, pa kuŗu tagad braucam, ir kalnains, ceļš caur džungļiem ārkārtīgi nelīdzens, tā ka varam virzīties uz priekšu tikai palēnām. Aina visur viena un tā pati: koki un milzīgi gaŗa zāle. Posts nēģeriem, jo tiem ļoti jāuzmanās no džungļu plēsoņām, kas nemanot var pielīst pavisam klāt, un tad izredzes uz glābiņu mazas.

Arī medības tagad nav iespējamās tās pašas augstās zāles dēļ. Medību sezona šeit ir janvāra beigās, februārī, kad zāle nogāzusies. Ļoti žēl, citādi es bez lauvas ādas mājās nebrauktu. Kaptcinis Džefs gan visādā ziņā grib pierunāt, lai palieku vismaz vēl vienu nedēļu. Bet man ceļš līdz Beterstai tāls, kur nu vēl līdz mājām.

Izbraukuši cauri daudzām sādžiņām, nonākam pie tādas kā mazas pilsētiņas – sādžas ar 1000 iedzīvotājiem. Tas mūsu ceļamērķis, jo te izredzes iegūt dažas senlietas un audumus. Manas cerības arī piepildās: nopērku skaistus dunčus, šķēpus, audēju stelles un daudz citu sīkumu. Kur nu vēl fotouzņēmumi!

Apmeklējam arī iedzimto skolu. Tā ir zema būdiņa, bez sienām, jo jumts atbalstās uz koka stabiņiem. Patlaban brīvlaiks un mazie palaidņi, skolnieki izklīduši, bet skolotājs – cienīgs sirmgalvis – mūs apsveic ar «heirebi». Mēs atņemam svcicienu ar «heirederu». Sarunājamies ar tulka palīdzību. Grāmatu un burtņīcu vietā koka dēļīši, uz kuŗiem arābu burtiem scenģaliešu valodā uzrakstīti izvilkumi no korāna. Nopērku vienu tādu

«grāmatu», ko parādīt mūsu mazajiem slinķiem. Jāapbrīno mazās, melnās paurītes, kuņām šie hieroglifi jāpiesavinās.

Ieturējuši azaidu, ar lielu līkumu pa citu ceļu taisāmie mājup. Kad jākāpj automobilī, tad tīri vai jābļauj: saule sakarsējusi sēdekli tik karstu, ka tas dedzina miesu pat caur drēbēm. Drēbes gan nav nekādas biezas – kreklis un plānas bikšeles. Tīrās mokas.

Pēcpusdienā sameklēju kastes, kur novietoju savas bagātības. Šeit es ierados ar diviem portfeļiem, bet tagad man ir jau divas lielas pilnas kastes, turklāt vēl šķēpi, loks un citas mantas.

Vakarā ar veco kungu ejam savā kārtējā pastaigā pa džungļu taku kilometrus divus un tad atpakaļ. Šī pastaiga galvenā kārtā gan notiek dogu kuces Dalilas dēļ, lai kustonītis izstairītu kājas.

Esmu jau tā pieradis pie džungļiem, ka šoreiz aizmirstu pat paņemt līdz revolveri. Kapteinis Džefs vienmēr pastaigājas bez ieročiem.

Esam bruņoti tikai divām lielām odu dzenājamām govsastēm, citādi no šiem mūdzīem nevar atkauties. Klusu ejam pa šauru taku. Liekas, mēs abi domājam par to, ka rīt jāšķīrās. Tas mums abiem būs grūti, tik ļoti esam sadraudzējušies.

Pēkšņi komandants apstājas un rāda uz sliedi, kas pa smiltīm stiepjas pāri takai. ieskatos tuvāk: tur skaidri redzami zvīņu nospiedumi.

«Te tikko ir līdis pitons», saka komandants.

Man tīri baismīgi top, iedomājoties milzu rāpuli. Pagriežos, lai dotos tālāk, un – sirds apstājas pukstēt.

Uz takas, metrus 20 no mums, stāv lauva... Īsts, dzīvs lauva.

Varenā džungļu karaliene stāv un zvērošām acīm raugās uz mums. Aste vienmērīgi, vingri kustas no vienas puses uz otru kā kaķim, kad tas taisās kļūpt virsū savam laupījumam.

Komandants saņēķ mani aiz rokas un piespiež palikt uz



vietas. Arī pats paliek pilnīgi nekustīgs. Šis mirklis man liekas mūžība. Stāvu sastindzis kā sālss tabs un gaidu, kas nu būs. Arī lauva gaida, cieši skatīdamās uz mums. Tikai aste vienmērīgi sit uz vienu pusi, uz otru. Liekas, tā sit pa maniem nerviem. Cik ilgi tie izturēs?..

Te pēkšņi atskan Dalilas riešana. Viņa palikusi iepakaļ un plosās ar sādžās suņiem. Lauvene, to dzirdot, mierīgi pagriežas un ieiet gaņajā zālē...

Džefs atlaiž manu roku. Es ievelku elpu dziļi, dziļi. Pagriežamies un lēnām ejam atpakaļ. Mans draugs mēmi skatās manī un smīn...

Kad pārnākam mājās, viņš pastāsta, ka lauvas reti uzbrūkot cilvēkiem pirmās. Iedzimtie, sastopot dienā lauvas, dodot kājām ziņu. Naktīs lieta esot citāda. Tad lauvas asinskāre atmodusies un glābiņa vairs neesot. Ar leopardiem lieta vēl ļaunāka, jo tie, pamanījuši cilvēku, tūliņ tam uzbrūkot.

Tas nu ir piepildījies – lauvu esmu redzējis. Nu varu mierīgi braukt mājās.

«Žēl», saku kapteinim, «ka nebija fotoaparāta līdz – būtu nofotografējis».

«Nu tad lieta būtu skaidra», atbild vecais mednieks. «Viens no mums tad mājās vairs neatgrieztos. Tiklīdz lauvas māītei rastos mazākās aizdomas, vienā lēcienā viņa būtu mums klāt.»

Jāatzīstas, ja arī aparāts būtu bijis līdz, neko nebūtu nofotografējis. Nejaušā sastapšanās mani bija tā sastindzinājusi, ka stāvēju kā zemē ieaudzis. Labs viss tas, kas labi beidzas.

Sakravāju savas lietas un nomazgājos karstā ūdenī. Rītu ceļā, jo šonakt līdz Basei atbraukšot tvaikonis pēc zemes riekstiem. Ar to gribu braukt pa Gambiju kādu gabalu uz leju. Ar pirogu braukt vairs nevaru lielās bagāžas dēļ. Ja muldiņa apgāžas, tad zaudētu savu kolekciju, ko tik rūpīgi vācu.

Šovakar mūziku neklausāties, bet sēžam blakus viens otram līdz vēlai naktij un raugāties dienvidu nakts zvaigznēs. Skatāties, kā krīt meteori un domājam par to, ka rīt mums jāšķīžas. Un jāšķīžas uz ilgu laiku, jo tikai pēc pusotriem gadiem Džefs brauks 5 mēnešu atvaļinājumā un vienu mēnesi pavadīs pie manis Latvijā.

Domāju arī par to, kāpēc es visās malās atrodu labus cilvēkus, sirsnīgus draugus, kas man simpātiski un mīļi. Pauls Pomērs, Žaks Dižū un šis mīļais, labais Džefs, kuŗu esmu no sirds iemīļojis.

# Šķiršanās no džungļu vientuļa un viņa dāvana

18. novembrī. Kad pamostos, dzirdu – lietus grabina un čabina pa manas mājiņas salmu jumtu. Līst! Tavu brīnumu! Lietus sezona taču sen jau beigusies.

Ienāk komandants un saka:

«Tu, Herbert, nopietni šodien brauksi prom? Tu nevari palikt vēl septiņas dienas, kamēr ies nākošais tvaikonis?»

Lai kā man pašam gribētos palikt, tomēr nevaru. Vēl tāls ceļš caur Gambiju, vēl jābrauc uz Andrejsalu, jāmeklē Jēkabforts, jāsuīta uz Latviju bagāža, jāmēģina kaut kādā ceļā nokļūt Dakarā, jo satiksme te ļoti slikta. Kad komandants pārliecinājies, ka cieši esmu nolēmis šodien aizbraukt, viņš lēni iziet un atgriežas ar visu savu šķēpu kolekciju.

«Mīļais Herbert, ņem to par piemiņu no manis.»

Esmu pārsteigts par šo negaidīto, vērtīgo dāvanu. Ar ko es esmu tādu izpelnījies?

Džeļs iedod arī vēstuli gubernātoram Beterstā un citiem, kas varētu būt man palīdzīgi. Ienāk melnie vīri un aiznes manas kastes.

Pabrokastoju, tad ieejam mājiņā, lai atvadītos. Sirsnīgi apkampušies saskūpstāmies, un ne viens, ne otrs nevaram izrunāt ne vārda. Tikai ilgs rokas spiedienu runā par to, cik mums abiem šī šķiršanās grūta.

Kad šinī mājā ierados ar neuzticības pilnu sirdi un paliku tikai apstākļu spiests, tad man ne prātā nenāca, ka iegūšu šeit draugu, no kura šķirties būs tik sāpīgi.

Auto aizved mūs uz upi, kur krastmalā jau sakārtojies tvaikonis aiziešanai. Džeļs rekomendē mani kapteinim un es dabūju labāko kabīni. Un nav šeit arī neviena cita pasažiera

– es vienīgais, ja neņem vērā daudzus melnos.

Ilgī vēl redzu veco vientuli, kas stāv ostas malā un vicina man ar roku. Kamēr vien vēl varu saredzēt, arī es atsveicinos no cilvēka un vietas, kur esmu pavadījis jaukākas dienas savā ceļojumā.

Tvaikonis ātri slīd pa straumi uz leju un pašķīr skatam vienu ainu pēc otras. Ziedošie krasti pilni putnu bariem. Šur tur pa retai sādžiņai. Kapteinis stāv man blakus uz komandas tiltiņa un rāda uz kādu vietu krastmalā. Tur spēcīgi viļņojas ūdens un kaut kas melns rēgojas virspusē. Kad tvaikonis tuvojas, melnums ienirst. Tas ir hipopotams (nilzirgs), milzīgs zvērs, kas ūdenī jūtas kā mājās.

Kādā pietātnē salasījies interesants melno bars, cilvēku 20, kas pieder pie jukunkun cilts. Tie nākuši kājām kādus 200 kilometrus no Gambijas upes augšgala, lai no šejienes aiznestu kāda komisnāra-tirgotāja automobilim benzīnu.

Tiem ļoti dīvaini apģērbi. Īsas bikses, kāju stilbi līdz ceļiem notīti ar krāsainiem autiem, uz tiem daudz metalla un ādas sprādžu. Ap viduci vismaz sešas ādas jostas ar izpušķojumiem. Mugurā kaut kas līdzīgs vestei, izrotāts ar naudas gabaliņiem, zvārgulīšiem un dažādiem karekļiem. Frizūra atgādina viduslaiku perikas ar bizēm: pakausī sprīža gaļumā bizīte, virs kuņas balts govs astes cekuliņš. Ap kaklu neskaitāmas melna koka kreļļu virknes, lauvu nagi un mežakuiļu ilkņi. Degunā iekārta balta metalla vai sudraba sirds veida plāksnīte. Veselīgi, spēcīgi stāvi, precīzi sejas panti, tā ka visi šie vīri liekas tīri simpātiski. Visvairāk mani tomēr interesē cilts virsaiša zobens, krāšņi un ar gaumi darināts. Gribu to iegūt, bet virsaitis tik viegli negrib no sava varenā ieroča šķirties. Bet kad piebeŗu pilnu sauju ar šiliņu kaudzi, nabaga zēns vairs neiztur kārdinājumu un par vairākām mārciņām atdod zobenu.

Gambijā dažādo cilšu ir ļoti daudz. Katrai kaut kas īpatnējs,

ar ko atšķiras no citām. Arī valodas izloksnes dažādas. Gribēju viņu valodā uzrakstīt lietu vārdus, bet izrādījās, ka viena cilts zobenu sauc tā, otra citādi, tā ka bija jāatmet nodoms uzrakstīt Gambijas nēģeru vārdrūcu.

Jo tuvāk Jeorgtavnai, Mak-Kartijai, jo Gambijas krasti top lēzenāki. Pati upe ļoti likumaina. Zāle te dabū vairāk mitruma un tādēļ nav saulē nodzeltējusi, bet turas svaigi zaļa. Arī palmu te ļoti daudz – veseli meži, kas no tālienes ar saviem slaidajiem stumbriem un kupliem cekuliem atgādina mūsu priežu silus. Pašā piekrastē meži jaukti – lapu koki un palmas. Viss tas pieaudzis staipekņiem un pilns ziediem un putniem. Gribētu domāt, ka tāds izskatās paradīzes dārzs.

Apdzīvoto vietu krastmalā nav daudz. Visā 110 kilometru gabalā no Bases līdz Mak-Kartijai redzēju tikai 5 nelielas sādžiņas.

Tumsā, pulksten 6 vakarā, sasniedzam Mak-Kartiju. Domāju, ka te būs pilsētiņa, bet izrādās, ka ir tikai lielāka sādžiņa, kurā atrodas pasts, radiostacija, ārsts un daži komisionāri – baltie.

Nav nekādas cerības dabūt šeit kādu satiksmes līdzekli, lai varētu iepazīties ar apkārtni. Neko darīt, rīt turpināšu ceļu ar kuģi, kas arī nemaz nav slikti, jo no augstā komandtiltiņa visu var labi pārredzēt.

Nakti tvaikonis paliek Mak-Kartijā. Šejienu ārsts ielūdž kapteini un mani pie sevis viesos. Arī džungļos mani pazīst: laipnā nama māte rāda angļu žurnālus un avīzes, kuŗās mana fotogrāfija un intervijas. Cik ātri cilvēks var tikt «slavens». Mans brauciens ar pirogu pa džungļiem te sacēlis veselu sensāciju. Līdzīgas lietas te nēcsot dzirdētas. Ārsts raugās uz maniem plikajiem stilbiem, purina galvu un saka:

«Uzmanību, var iziet slikti.»

Visi eiropieši saulei rietot uzvelk speciālas bikses un gumijas vai ādas zābakus, līdz pašam ķermenim, lai pasargātos

no moskītiem. Bet tā kā man tādu zābaku nav, tad bija kaut kas jāizgudro. Un es izgudroju, ka te tīri labi var līdzēt «Flits». Kā Džefa mājā, tā arī pa ceļam es appūšu sevi no galvas līdz kājām ar šo mūdžiem tik nepatīkamo šķidrumu. Kādu brīdi gan arī pašam nav patīkama sajūta, bet toties moskīts, kas uzlaižas uz maniem stilbiem, lai tur pamielotos, tūliņ metas prom. Arī govs aste ir te labs palīgs.

Braucienā pa upi es ieņemu divkāršu porciju chinīna; uz to, mani piespiež vecais simpatiskais kapteinis. Arī viskijs jādzer divas glāzes.

Kad pastāstu ārstam, ka šodien, 18. novembrī, mūsu republikas 15. šūpuļsvētki, viņš liek galdā pudeli šampanieša un mēs uzdzeram uz jubilāres ilgu mūžu.

Visi šejienieši ir labā Džefa draugi un arī es šeit jūtos kā mājās.

19. novembrī. Pulksten 7 rītā kuģis atstāj piestātņi. Mūs izvada ārsts ar kundzi un komisionārs.

Upē daudz krāšņu salu. Visi koki pilni nelieliem pētiķiem, kas lēkā un savā valodā mums kaut ko stāsta, bet tā kā tulka nav, tad nekā daudz nevar saprast.

Te jau apdzīvots daudz biezāk. Faraba, Brikama, Bajardi, Kuntura, Niani-Marō un citas ir burvīgas sādžiņas. Man gribētos te vēl atgriezties un padzīvot dabas vidū – tik jauki te. Tikai žēl, ka mūsu organisms nav piemērots šejienes klimatam.

Neskatoties uz visām manām pūlēm un uzmanību, man neizdodas nofotografēt ne hipopotamu, ne krokodīlu.

«Pagaidiet līdz janvārim, tad nezināsīt, kur tos likt», smejas kapteinis. «Tagad tie guļ zālēs un krūmos.»

Medības no kuģa, kas būtu ļoti ērtas, valdība stingri noliegusi.

# Tumšbrūnais siseņu mākonis

Pēc 3½ stundas brauciena nonākam Kuntaurā. Pie krasta stāv 5000 tonnu preču tvaikonis «Zeina», kas uzņem Gambijas zelta – zemes riekstu kravu. Kaut gan Gambijas upe šeit nav plata, 150–200 metru, un to vēl sadala daudzās salas, dziļums tomēr ir ap 45 pēdu, kas atļauj pat okeana milzeņiem uzbraukt šo lielo gabalu uz augšu pēc kravas.

Tā kā tvaikonis šeit stāv veselu stundu, tad es apstaigāju sādžu, nopērku dažus niedru paklājus un citas lietas, kas raksturo šejienes dzīvi un nodarbošanos. Šie priekšmeti noderēs Latvijas «kolonijas izstādei».

Klejojot pa sādžu, satieku daudzus melnos paziņas no Beterstas, kas atnākuši šurp kuģus kraut. Tie priecājas, ka var spiest roku baltajam «masā» (kungam).

Kad kuģis atstāj piestātni, kapteinis dod man medicīnisko porciju – glāzi džina, lai pasargātos no malārijas: garšot tas man negaršo, bet nevar arī prasīt, lai zāles vienmēr būtu garšīgas.

Domāju, ka šodien vairs nekā interesanta neredzēšu, tādēļ eju savā kabīnē, atlaižos gultā, graužu zemesriekstus un skatos pa logu gažām slīdošā ainavā. Pēkšņi ieskrien kapteinis un sauc:

«Lukos, lukos!»

Nesaprotu, ko tas nozīmē, bet nojaušu, ka kaut kas steidzīgi fotografējams. Paķeru fotoaparātu un metos laukā. Tur es redzu tiešām kaut ko neparastu. Pār Balangaras sādžiņu, pie kuņas tvaikonis taisās piestāt, veļas pāri tumšbrūns mākonis. Krastmalā, kā prātu zaudējuši, skraida nēģeri, un pēkšņi simtās vietās sāk degt zāle. Liesmas sitas augstu un met gaisā biezus dūmus. Nesaprotu, ko tas nozīmē, bet kapteinis

tikai sauc: «Lukos, lukos!»

Drošības dēļ mākonī nofotografēju, tāpat arī degošos krūmus un skrejošos nēģerus, kuŗi uztraukušies ne pa jokam.

Ap 3 līdz 4 kilometri gaŗais un 800 metru platais mākonis sagriežas, pārlidojis pāri upei, aizsedz visus kokus un beidzot pazūd tajos. Kad pienākam piestātnē, saprotu, ap ko lieta grozās. Viss gaisa vēl tagad pilns lielām spārēm – siseņiem. Daudzi nolaidušies rīsa laukos un ēd nost nabaga nēģeru maizīti – rīsu. Šeit, kur Gambijas krasti ir purvaini, iedzimtie audzē šo ūdens labību savam uzturam.

Kuģis stāv 20 minūtes un mēs ar kapteini dodamies ciemā pie šejienes komisionāra, kas mūs viesmīlīgi pacienā: kapteini ar viskiju, mani ar limonādi, jo vairāk par medicīnisko porciju es viskiju lietot negribu. Limonādē ledus! Taisni sensācija šajā tropu zemē. Komisionārs ar lepnumu norāda uz savu mazo ledus skapi, zem kuŗa deg petrolejas lampa. Nezinu, kādā ceļā šis siltums pārvērš ūdeni ledū. Lai tas notiktu šā vai tā, bet auksts dzēriens tropos ir dārga manta.

Kad ejam atpakaļ uz kuģi, mums visapkārt sprakšķ degošā zāle. Gaisā vēl lido nokavējušies siseņi, kas steidz panākt savus biedrus. Viss lielais bars nometies otrā pusē upei naktsguļā, lai no rīta varētu doties tālāk.

Kad tvaikonis iet gaŗām vietai, kur siseņi nolaidās, tad redzu, ka nepilnas pusstundas laikā kokiem lapas jau noēstas un zari stāv kaili.

Te nu būtu darbs statistiķiem, kuŗiem būtu jāaprēķina, cik siseņu te īsti bijuši, ja pusstundas laikā noēsta lapotne mežam, kuŗā vairāk tūkstoši koku un uz katra koka vairāk tūkstoši lapu, nemaz neņemot vērā zāli zem šiem kokiem, kas arī noēsta. Viens sisenis lapu apēst nevar, tur vajaga būt vismaz desmitiem. No tā var spriest par postu, ko šāds siseņu bars nodara nēģeriem, ja tas apmetas uz viņu laukiem. Tur vairs nepaliek ne asniņa.



Noķeŗu vienu ŗādu nezvēru un aplūkoju tuvāk. Gandrīz spāre, kas spāre. Tāpat divi pāri spārniņu, kaut gan drusku gaŗāki un platāki nekā viņa Latvijas radniecēi. Œermenis stipri resnāks un lielāks. Redzami it kā ŗokļi, bet tik briesmīgs nemaz neizskatās. Tas, ko viens ŗāds kukainis var noēst, būtu tīrais nieks. Visa nelaime tikai tā, ka viņi organizēti veselās gaisa eskadrās un kad tie visu dienu gaŗāku gabalu lidojuŗi, tad dabīgi, ka jāatpūŗas un jāpaēd. Palaiŗu «nezvēru» vaļā un tas, priecīgi spārniņus vicinot, aizlido pie saviem brāļiem.

Melnais bojs sauc mani karstā vannā. Negribu palaist gaŗām izdevību un uz kuŗa eju vannā no rīta un vakarā. Kad nokļūŗu Beterstā, tad man ilgi ŗis prieks nebūs pieejams.

Man rakstot ienāk vecais kapteinis un uz mana vēstuļu bloka uzraksta savu autografu. Iepriekŗ tam biju devis savu. Lāga večuks uz lielas listes bija izrakstījis no angļu avīzēm visus manu lidojuma marŗrutus, un zem tā es svinīgi parakstījos. «Svarīgo» dokumentu viņŗ sūtīŗot uz Angliju savai kundzei. Arī Velsas princis esot devis viņam savu autografu un tad es autografu albumā laikam nākŗu pēc angļu kroņprinča. Tavu godu!

Paŗlaik esam lielā ķezā, jo kuŗa salons pēkŗņi pielaiŗas pilns ar visādām muŗām, kniŗļiem un vabolēm. Tie lien aiz krekla, bikŗu stilbiem, visur, kur tikai tiek klāt. Ārā tumŗs, tādēļ tie visi traucas uz elektrisko gaismu salonā, jo bojs pametis durvis vaļā bez moskitu tīkla. Steidzos savā kabīnē izgērbties un izkraitīties.

Tā kā Gambija ŗeit plata un dziļa, tad kuŗis brauc arī nakti. Protams, te nav ceļa apzīmējuma, ne bāku. Kad es no komandas tiltiņa raugos melnajā naktis tumsā, tad tikko varu atŗķirt ūdeni no krasta. Bet melnais stūrmanis savu ceļu zina un vada kuŗi droŗi. Piestātņu te vairs nekur nav, jo krasti purvaini.

Man ienāk prātā saskaitīt, cik eiropieŗu ir Gambijā ārpus Beterstas. Vairāk kā 600 kilometru gaŗā apgabalā gar upi dzīvo:

Basē – 1 (komandants Džefs), Mak-Kortijā – 4 (ārsts ar kundzi un 2 komisionāri), Kuntaurā – 2 (komisionāri), Balangarā – 2 (komisionārs ar kundzi). Kopā 9 cilvēki. Lai iznāktu apaļš skaits, ņemsim klāt vēl šī kuģa «Princi of Valles» kapteini.

Tā tad visā Gambijā ārpus Beterstas ir 10 eiropiešu. Nav visai daudz.

20. novembrī. Uzceļos pus sešos, jo kuģis tūliņ ies gaŗām Andrejsalai un vecam Jēkabfortam. Angļi nosaukuši salu par Džems-Ailandu. Sākumā domāju, ka tas ir cilts nosaukums, bet kad dabūju zināt, ka Džemss angļiski nozīmē Jēkabu, tad redzu, ka sala paturējusi savu vēsturisko nosaukumu pēc forta un saucas par Jēkaba salu.

Uz kapteiņa rīkojumu kuģis iet salai gaŗām ļoti tuvu. Tā atrodas kilometrus 35 no Gambijas grīvas.

Deviņos no rīta pienāku Beterstā. Tūliņ dodos uz oficiālām iestādēm ar vizīti – pie komisāra un gubernātora sekretāra.

Man ļoti iepriecina «patīkamais» pārsteigums, ko tiem ar savu ierašanos sagādāju. Tie tomēr laipni un ierāda man atkal «ērto» dzīvokli gubernātora mājā. Vesela nesēju karavāne nogādā uz turieni manu bagāžu.

Saņemu telegrammas no Rīgas, ka motors izsūtīts, un daudzus mīļus sveicienus. Nezinu, kas notiek Rīgā, jo kopš Alikantes vēstules neesmu saņēmis, bet no apsveikumiem spriežu, ka tautieši pricējas, ka man ar veco Renō tomēr izdevies sasniegt sprausto mērķi.

# Atkal Gambijas galvas pilsētā

20. novembrī, Beterstā. Savu ceļojumu pa Gambijas iekšzemi esmu beidzis. Tagad gribu tuvāk iepazīties ar tās galvaspilsētu Beterstu un apskatīt veco Jēkabfortu.

Beterstā ir diezgan liels tirgus ar daudz nojumēm. Katrā nojumē sava prece: gaļa, zivis, dārzeņi, banāni, citroni, oranži, kokosrieksti. Visplašākā ir zivju nodaļa. Tirgojas tikai paši zvejnieki. Dažas zivis pāris metru gaļumā, tad mazākas, mazākas, līdz beidzot tādā lielumā kā mūsu kazragi.

Ir arī apģērbu nojume. Te pilns ar drēbniekiem, kas ar šujmašīnām čakli šuj daiļajām Beterstas dāmām svētku tērpus tam-tamu ballītēm vai arī vīriešiem platos tērpus, kreklus, kuņģiem pakaļdaļa stipri gaļāka par priekšējo. Šos kreklus melnie nebāž biksēs kā eiropieši, bet valkā izlaistus.

Protams, ir arī daudz eiropiski ģērbtu melno džentlmeņu, kas tērpušies biežā vilnas uzvalkā, vestē un vilnas džemperī. Dažiem ap kaklu ir arī gaļas vilnas šalles. Kad es šos kungus redzu, man kļūst šausmīgi karsti un es neganti svīstu viņu vietā.

Iedzimtie daudz zaudē no sava pievilcīguma, valkājot eiropiešu tērpus un nevis savus tautiskos vai kaut arabu platos. Līdz ar muhamedānismu melnie piesavinājuši sarkano fesku un musulmaņu tērpus.

Tirgus klons viscauri betonēts un iziet uz Gambijas krastmali – zvejnieku piestātni. Apbrīnoju drosmi, ar kādu zvejnieki savās šaurajās izdobtajās laiviņās dodas Gambijas viļņos un cīnās ar vēju un straumi. Pirogas iet arī ar burām. Mastus neiestiprina vis taisni, kā parasti, bet slīpi uz vieniem sāniem, uz vēja pusi. Kad vējš iepūš buķās, tad masta un zēģeles svars negāž vis laiviņu apkārt, bet, sasveļot to uz sāniem, nonāk smaguma

centrā. Ar šādu buru piroga iet ļoti ātri un šķel viņus kā bulta.

Pēcpusdienā dodos ar kapteiņa Džefa ieteikšanas vēstulēm vēl reiz pie gubernātora sekretāra pēc atļaujas apskatīt un nofotografēt vēsturisko kolekciju, kas atrodas gubernātora mājā. Šoreiz mani saņem jau laipnāk un sola līdz pulksten 4 dot gubernātora atbildi. To arī saņemu: varu visu apskatīt. Turklāt laipni man piekomandē vienu ierēdni.

Tā kā šodien ir vēls, tad apskati atlieku uz to laiku, kad būšu atgriezies no Jēkabforta, un dodos meklēt divus labus tam-tamus manam «simfōniskam orķestrim» Rīgā. Ceļodams pa Gambiju, konstatēju, ka vislabākie tam-tami tomēr ir Beterstā. Te speciālizējušies spēlēt tikai uz tiem, kamēr citur deju mūziku spēlē ar stīgu instrumentiem un arī dzied. Protams, tam-tams nepieciešams katrā orķestrī.

Mani te visi pazīst un sveicieni nāk no visām pusēm. Pie kādas mājiņas sēž bars sieviešu, gan jaunu, gan vecu, visas savos īpatnējos tērpos. Kāda glīta jaunava lūdz:

«Masā, nofotografējiet mani.»

Lai notiek. Gribu jau fotografēt, bet viņa lūdz drusku uzgaidīt – sakārtošoties. Kad pēc brīža daiļava iznāk ārā savā krāšņākā tērpā, mans ģimīs izstiepjas garumā: glītā radījuma vietā ieraugu kukaini garā «džimi» kleitā, ar šlepi, kas velkas pa smiltīm. Kājās nošķiebtas lakkurpes ar neaiztaisītām siksnīņām, galvā milzīgs «okstiņš» – vēsturisku laiku dāmu cepure. Burvīgi smaidot, dāma kopā ar savām divām mazākām māsiņām nostājas «pozīcijā». Pārējās dāmas ar šo tērpu ļoti apmierinātas. Tikai es, nelaimīgais, cik nu varēju, centos apslēpt savu vilšanos, lai neapbēdinātu labos ļautiņus. Nācās samaitāt divas filmas, jo bija jāuzņem arī vēl otra poza.

Kad meiča, atkal pārgērbusies iznāk ārā, es saku, ka nu laiks iet uz tam-tamu padejot. Viņa savelk savu mutīti pērtiķa grimasē un atbild, ka viņai kā cilvēkam nepieklājoties iet uz tam-tamu, jo

viņa esot skolotāja kādā Beterstas skolā. Tātad melnā inteliģence.

Kad atvados no melnās sabiedrības, piedzīvoju vēl vienu pārsteigumu. Daiļava, inteliģentā, civilizētā persona palūdz no manis peniju – tāpat kā to dara visi citi bērni. Sirsnīgi izsmējies, iedevu tai veselus trīs.

Nonāku ballītes vietā, kur orķestris salasījies jau pilnā sastāvā un tam-tami nežēlīgi tricina gaisu. Kad pasaku, ka gribu pirkt divus instrumentus, man ar rokām jāizspiež abas ausis, jo troksnis no demonstrējamiem instrumentiem saceļas neiedomājams. Katrs, slavēdams savu instrumentu, sit to bez jēgas. Viens cenšas pārspēt otru, lai pircējs varētu viņa instrumentu labāk dzirdēt un to nopirkt.

Lai «koncertu» ātrāk izbeigtu, izvēlos divus tam-tamus. Sākas kaulēšanās – te nekad nedrīkst solīt vairāk par trešdaļu no pieprasītās summas – un troksnis kļūst gandrīz vēl lielāks. Pārdevēji kliež man katrs savā pusē tieši ausī, rīb tam-tami, puikas spiedz. Kad darījumi noslēgti, esmu priecīgs, ka varu mesties prom. Manus tam-tamus svinīgi nes pa priekšu divi boji, tad soļoju es un aiz manis kādi pāris desmit puiku. Lai no šīs nepatīkamās svītas tiktu vaļā, pagriežos un iesviežu smiltīs sauju peniju. Kamēr puikas plēsdamies sakrīt čupā tos uzlasīt, es ceru izbēgt. Bet esmu rūgti maldījies: pēc brīža man seko visi bērni, cik Dievs Beterstā devis, un vēl lūdzas pa penijam. Kaut ko līdzīgu nebiju iedomājies.. Kad atgriežos mājā, ārpusē vismaz vēl stundu stāv bērnu bars un kauc pēc penijiem. Tīrais cirks!

Rītdiena man atkal paredzama grūta, tādēļ jau astoņos eju savā netīrā migā uz plikā matrača. Izpletņa šoreiz pagalvim nav, tā vietā jāiztiek ar portfeli.

Kāda starpība starp sniegbalto, tīro gultu Basē pie mīļā Džefa un šo, par kuŗu man vēl jāmaksā 3 šiliņi (apmēram 3 lati) dienā. Esmu noguris, miegs nāk un jāapmierinās ar to, kas ir.

# Baigā nakts seno kurzemnieku Jēkabfortā

21. novembrī. Uzceļos agri, sagatavoju provīziju 2 dienām: 10 banānus, 4 oranžus, 2 biskvīta rullīšus, pus kilo cukura, bundžiņu konservu un pudeli sōdas ūdens.

Ar motorlaivu pārceļos pār Gambijas upi uz Barrā pussalu. Pūš stiprs vējš, Gambijas grīvā veļas milzu viļņi un tā vienās putās. Lielo motorlaivu valsta kā spalviņu, un es ar rokām cieši turos treliņos, lai nenoveltos zemē.

Pirmo reizi savā mūžā redzu haizivju rotaļu. Šie jūras nezvēri ārkārtīgā ātrumā skrien zem ūdens līmeņa. Lielās spuras, kas no ūdens laukā, šķeļ ūdeni kā zemūdeņu periskopi. Reizēm tās pa pusei izlec no ūdens, tad atkal slaidi nogrimst. Haizivju apkārt vesels bars un es ar aizrautību sekoju viņu baigajai rotaļai. Vai tam, kam būtu nelaime te atrasties ūdenī! Droši vien tas pēc mirkļa, saplosīts gabalos, vizinātos haizivju vēderos.

Pēc stundas brauciena motorlaiva piestāj netālu no vecā angļu Barrā forta. Sadabūjis puiku, kas nes manu bagāžu – tā eiropietis izskatās daudz cienīgāks un tas maksā tikai peniju – dodos vecajos mūros. Forts četrstūrainis. Katrā stūrī pa apaļam tornim, virs kuŗa stāv angļu 24 mārceņu cietokšņa lielgabali. Tie uz četriem riteņiem, kas pēc šāviena ripo pa sliedēm uz augšu. Sliedes iestiprinātas īpašos āžos, kas arī uz riteņiem, tā ka lielgabalu var pagriezt uz visām pusēm. Forts uzglabājies diezgan labi. Tikai dzīvojamās ēkas izdegušas un pa daļai sabrukušas. Mūri melnipelēki. Savādi kļūst iedomājoties, ka reiz te bijusi dzīvība, ka mūri bijuši pilni kareivjiem, gūstekņiem un vergiem. Anglijas karoga vietā virs forta savu kuplo galotni izplētusi kāda vientuļa palma. Nofotografēju to visu un tad eju uz sādžiņu, kuŗā kā man

stāstīja, esot vecs smagais automobilis.

Pēc lielas meklēšanas automobili un šoferi arī atrodu. Sākas kaulēšanās, kas ilgst veselu stundu. Beidzot salīgstu, ka šoferis mani izvadās pa maršrutu, ko norādu pēc kartes.

Barrā tagad ir zvejnieku ciems. Šejienes iedzīvotāji ir galvenie Beterstas apgādātāji ar zivīm. Zivis šeit mētājas visapkārt; lieli laukumi nokrauti ar strīpās saliktām zivīm, kas žāvējas karstajā saulē. No tām nāk savāda smaka. Nevar saprast, vai smaka ir laba, vai tā ceļas no zivju pūšanas saulē.

Pie zivīm nolikts puika, kas ar lielu vicu dzenā mušas. Turpat rāpo pliks zīdainis un atstāj savas sliedes, par kuŗām sanitārais inspektors, ja tāds te būtu, labu vārdu vis neteiktu. Bet Afrika paliek Afrika, un līdzīgas lietas te nav nekas sevišķs. Gan tauta zivis noēdīs un vēl pateiks, ka tās bijušas sevišķi garšīgas, jo zīdainītis taču cita nekā neēd kā pieniņu.

Kad auto, smagais Fords, sarīkots un tajā sakrautas kannas ar ūdeni, benzīnu un eļļu, un sakāpusi melnā palīdzības komanda – trīs braši puiši, saimnieks pieprasa braukšanas naudu uz priekšu. Citādi vecais klaburis nekust ne no vietas.

Ar lielu kliegšanu un aurošanu dodamies ceļā. Kā vienmēr un visur, ceļa te nekāda nav, bet no sādžiņas uz sādžiņu iet taka, kuŗai katrā pusē zāle saaugusi kā mūris. Kur ceļš līdzens, tur iet labi, bet kur tas izskalots vai smilšains, tur kuļamies un valstāmies.

Tā kā Gambijas krasti te zemi un daudzās vietās purvaini, tad saule nav tos izdedzinājusi. Kokiem mitruma, cik vajag. Tādēļ arī braucam kā pa ziedošu paradīzi, caur burvīgiem palmu un baobabu mežiem, zaļiem rīsu laukiem, kur melnās strādnieces plūc rīsa vārpas un sien mazos pušķīšos. Vietām ceļš iet pāri upītēm par šauriem, maziem tiltiņiem, kas taisīti no dažādām palmu stumbru šķilām. Taisni brīnums, ka mūsu auto te neielūst.

Sādžiņu ļoti daudz. Daži namiņi četrstūrains, bet tie neizskatās tik jauki kā apaļie. Daudz kazu un tām uzceltas īpašas kūtis uz metru augstiem stabiem. Redzams, ka nēģeņi šeit dzīvo tāpat kā Gambijas augšgalā, tādēļ daudz neuzkavējos.

Pēc četrām stundām atkal sasniedzu Gambijas upes krastu, kādus 35 kilometrus no grīvas. Gar upi braucot, ieraugu kādas drupas. Melni pelēkie mūri liecina, ka tās ir ļoti vecas.

Vienas drupas atgādina mazu baznīciņu un to apstiprina arī mazais krustveida lodziņš, kas atrodas ēkas galā. Kad orientējos pēc kartes un salīdzinu ar karti Upelnieka grāmatā «Kurzemes kuģniecība un kolonijas 17. gadu simtenī», tad nāku pie atzinuma, ka šeit jābūt vietai, ko agrāk sauca par Albadaru un kur atradusies Kurzemnieku baznīciņa iedzimto piegriešanai kristīgai ticībai. Liels bija mans pārsteigums, kad dabūju zināt, ka sādžiņu, kas atrodas no šejienes puskilometru attālumā, vēl tagad sauc par Albadaru.

Šeit atstāju auto un meklēju pirogu, lai pārceltos uz 3 līdz 4 kilometri atstato Andrejsalu – Džems-Ailandu, kur atrodas agrākais Jēkabforts.

Gambija vēl augstus, pelēkus viļņus. To gali stiprā vējā plīst un šķaida putas uz visām pusēm. Nav šodien jaukas izredzes uz kuģošanu, bet ja līdz šejieni esmu atbraucis, tad uz Jēkabfortu jātiek. Ar grūtībām sameklēju daudz maz pieklājīgu pirogu, 5½ metrus garu, 80 cm platu. Jābrauc pret vēju, straumi un plīstošiem viļņiem. Un vējš turklāt spēcīgs, gandrīz vētra.

Pirogā sakāpj četri airētāji ar lāpstīņām, es piektais. Neesam ne 50 soļu no krasta, ka nāk varens plīstošs vilnis. Vienā acumirkli mūsu piroga ir pilna ar ūdeni un noiet dibenā. Labi, ka te vēl sekls, mēs esam tikai līdz pusei ūdenī. Brienam laukā un velkam līdz mūsu kuģi.

Mīnūtes desmit drūmi lūkojos viļņos un pāri tiem uz Andrejsalu. Mazā piroga mūs visus piecus nevar uz turieni





Lieku airētājiem sameklēt sausus baobaba zarus, lapas, zāli un citas degošas vielas ugunskuram. Melnie vīri taisa garus ģīmjus, ka jāpaliek neparedzētā naktsguļā šajā neapdzīvotā salā. Lai viņiem būtu labāks garastāvoklis, iedodu katram pa sauļai gabalu cukura un izmaksāju virs norunātās atlīdzības pa šiliņam.

Tas tūliņ padara melnos omulīgus un jau pēc brīža jautri sprēgā ugunskurs uz viena stūra torņa platformas.

Esmu noguris un izsalcis un tādēļ ar apcūti notiesāju savu vienkāršo maltīti.

Melna, drūma nakts. Vējš šausmīgi kauc vecajos Jēkabforta mūrīs un mīlzu baobabi drūmi šņāc.

Pie debesīm nav nevienas zvaigznītes. Ugunskura atspīdums spokaini apgaismo manu melno pavadoņu sejas un sakņupušos stāvus. Tie guļ, atlaidušies blakus ugunskuram. Tikai es viens esmu nomodā un domāju par pagātņi. Esmu pagātnes satraukts.

Cik žēl, ka man nav līdz sarkanā karoga ar melno vēzi! Cik žēl, ka nav sarkanbaltsarkanā karoga! Kādēļ es par to nepadomāju, braukdams uz šejieni?

Šeit, uz mūsu senču nopirkās zemes, zem plīvojošā Latvijas karoga tad es būtu juties kā mājās, kā savā dzimtenē. Bet tagad karoga nav un tas man atgādina, ka te palikt nedrīkst, ka šeit esmu tikai viesis.

Nakts stipri vēsa un pa retam smidzina lietus. Plānajā apģērbā man kļūst auksti. Sausais kurināmais viss sadedzis, bet resniem baobabu zariem uguns labi klāt neķeras. Iet un meklēt jaunu kurināmo pilnīgi neiespējami, jo nakts tik tumša, ka nekā nevar saredzēt.

Arī mani pavadoņi klabina zobus, viņiem tas jau liekas nāvīgs aukstums. Beidzot viens aiztaustās līdz laiviņai un atnes slapju buķi. Salienam kopā un ar to apsedzamies. Vismaz lietus

neko vairs neizdarīs. Kļūst arī tā kā siltāk.

Tā brālīgi – viens baltais ar diviem melnajiem pavadām šo nakti. Brīžiem tā kā iesnaužos, bet drīz atkal uztrūkstos.

Kad saule lec, esmu kā salauzts. Ilgi klaiņāju pa seno Andrejsalu. Gambijas straume noskalojusi Andrejsalu uz pusi mazāku nekā tas atzīmēts plānā. Ja nebūtu forta mūru, tad varbūt salas vairs nemaz nebūtu. Straume jau stipri saārdījusi arī mūršus. No stūra torņiem palikuši tikai pamati, tāpat kā no mūrjiem. Tikai centrālo ēku sienas uzglabājušās vēl diezgan labi.

Forta sargi – Kurzemes lielgabali, vēl stāv savās vietās: 4 cietokšņa lielgabali, vismaz 20 mārciņu lodēm, un 4 mazāki, it kā kuģu lielgabali. Tādi atzīmēti arī uz Jēkabforta plāna. Turklāt uz visiem angļu lielgabaliem izlieta karaļa kroņa zīmotne, bet uz šiem lielgabaliem to nav. Arī lējums pavisam cits. Mazie lielgabali uzglabājušies labi, bet lielākos stipri sagrauzis laika zobs. Visus šos vecos kurzemniekus nofotografēju, lai vismaz tādā veidā pārvestu mājā.

No 17. gadsimteņa plānā atzīmētiem baobabiem tagad izaugusi vesela birzīte, vismaz 30 koki. Bet abi vecie senči vēl stāv un to resnie stumbri stipri atšķiras no viņu pēcnācējiem. Uz salas aug tikai baobabi. Mūrji un pārējā zeme pieaugusi ar cilvēka auguma zāli, pa kuŗu skraida mazi dzīvnieciņi un lodā čūskas. Koku zaros un mūršos saauduši savus tīklus milzu zirnekļi, 3 līdz 4 collas gaŗi. Kad es eju tur cauri, man pa priekšu iet melnie ar lieliem kokiem un iztīra ceļu. Riebīgie kukaiņi!

No ēkām palikušas tikai drupas. Starp tām uzgāju kādu velvi, kas vēl pilnīgi vesela. Ēkas vidū ir paaugstinājumi, kas apbērti ar nogruvušiem mūrā gabaliem. Man ir pārlicēba, ka zem tiem jābūt arī kādām nesagruvušām telpām. Ja būtu līdzekļi un atļauja, mēģinātu velves atrakt. Varbūt tur atrastu kaut ko, kas liecinātu par tiem laikiem, kad še valdīja kurzemnieki.



Gambijas nēģeri pasniedz kapt. F. Džefam čāli, kā viesmīlības zīmi.



H. Cukurs Gambijas nēģeru jaunatnes vidū



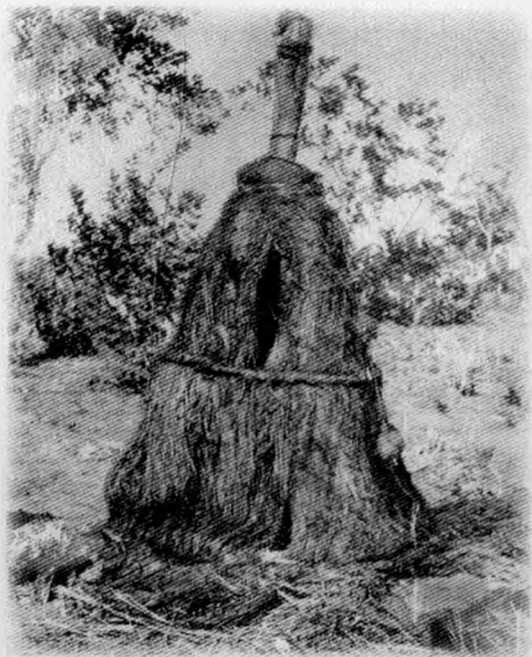
Gambijas rīsa plūcējas



Neģeru ballīte sākas



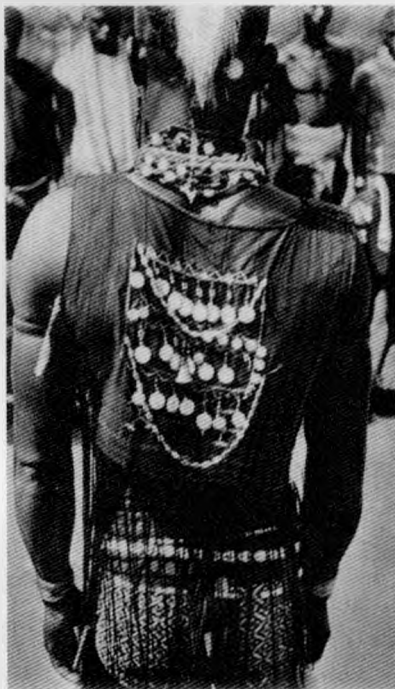
Tam-tamists bungo un deĵo līdz



Gambijas nēģeru – fetišistu dejas kostīms



Gambijas nēģeri



Jukunkun cilts virsaitis, kuŗa zobenu  
H. Cukurs pārveda kā dāvanu ģen. J. Balodim





Koras spēlmanis



Nēģeru jauneklis



Kapt. P. Džefs ar Gambijas nēģeru virsaiti



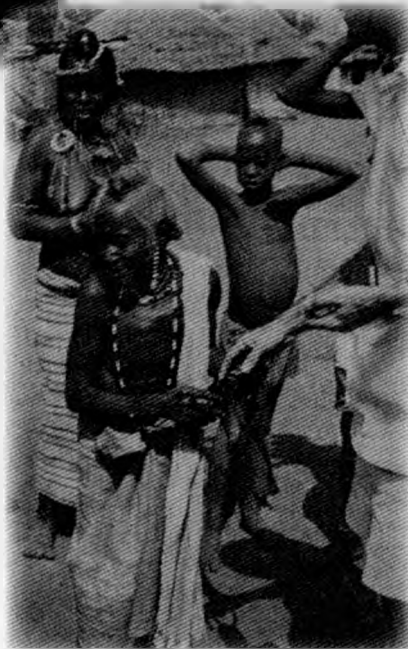
Gambijas nēģeru skola



Gambijas melnā puķe



Gambijas malējiņa sijā  
kukurūzas miltus



Gambijas nēģeru  
vecmāmuļa – «aristokrate»

Beidzot man tomēr jāšķīras no šīs zemes. Gribu paņemt kaut ko līdz no šejienes. Iesmeļu pudelē Gambijas ūdeni un biskvītu kastīnā iegrabju oļus un smiltis. Šo dārgo mantu vedīšu uz dzimteni.

Esmu stipri satraukts un melnie ar izbīrīnu skatās manī.

«Kas jums noticis, masà?» viņi jautā.

Es aizgrīcžos. Negribu, ka melnais redzētu rīta rasu manās acīs.

Šodien vējš daudz lēnāks un arī viņi mazāki. Nēģeņi uzceļ buru, un mūsu muldiņa šaujas kā bulta uz krastu. Nav ne pusstunda pagājusi, kad esam malā. Šoferis ar saviem ļaudīm neapmierināts, ka viņam nācies mani visu nakti gaidīt, bet sauja peniju visu griež par labu.

Braucam atkal pa skaisto Barrā ķēniņvalsti – ziedošo paradīzi. Kad pienākam pie Barrā forta, vēl pēdējā acumirkļī laimējas saķert aizejošo motorlaivu un drīz vien esmu atkal Beterstā.

Šeit sakārtoju savas kastes, aiznagloju un melnie zēni nogādā tās kuģa kantorī. Krava iznāk diezgan liela – trīs pilnas kastes.

Brauciens uz Jēkabfortu mani stipri nogurdinājis, ne tik daudz fiziski, kā garīgi. Redzēt vietu, kas kādreiz bijusi mūsu, ir tik sāpīgi. Tomēr eju vēl uz gubernatora māju apskatīt lietas, kas tur glabājas. Cerēju atrast vērtīgas lietas, bet esmu vīlies. Viss, kas tur atrodas, pasakāms dažos vārdos: 2 iedzimto krelles, galvaskausu gabali, dažas metalla pogas it kā ar ziloni virsū, divas sprādzes bez kādiem apzīmējumiem, cilvēku zobi, kāds liels izdobts akmens trauks un dažādi pudeļu gabali. Tad jau es esmu daudz bagātāks, jo man šautene, šķēps un arī pārakmeņojušies pudeļu gabali.

# Gambijas iedzīvotāju darbs, dzīve un izpriecās

Kā gandrīz visā pasaulē tā arī šeit, Gambijā, zemes sāls ir zemnieks, ja vien šo melno džungļu cilvēku tā var nosaukt. Lietus perioda sākumā viņš rūpīgi iesēj, pareizāk sakot, ar nelielu koka vai metāla kapli ierušina pelēkajā smiltī zemes riekstu kodolus.

Gambijas lauki ir vienkārši izdedzināti zāles laukumi džungļos – brusā. Zāles saknes izplēš ar kapli, kokus metra augstumā nocērt un turpat sadedzina. Visapkārt paliek augsts zāles mūris un šie nelielie laukumiņi ar augstajiem celmiem izskatās diezgan bēdīgi. Izmēroju vienu tādu lauciņu, no kuŗa pārtiek pats zemnieks, viņa sieva ar 4 bērniem un vectēvu. Tas bija 55 soļus plats un 87 gaŗš. Dzīvo nu cilvēk!

Protams, zemes te netrūkst, tās papildnam un nav arī sevišķi grūti ierīkot lielāku lauku. Bet kādēļ? Ja ir iztika, ko tad vairāk plēsties? Dzīves prasības te, džungļos, ļoti niecīgas. Apģērbs neplīst tā kā pie mums, un «apaviem» pazoles nav jāliek.

Kad zemes rieksti iesēti, zemnieka uzdevums ir gaidīt, kamēr tie izaug. Nezāles nav jāravē, par kārtīgu mitrumu gādā daba, kas dienām un naktīm liek līt lietum, tā ka rieksti var labi augt. Oktōbŗa beigās vai novembŗa sākumā raŗa ir nobriedusi. Arī lietus tad te beidzas un sākas sausais, karstais laiks.

Ar nelielēm cirpjiem raŗu nopļauj, sakrauj mazās kaudzītēs un atstāj saulē, līdz tā kārtīgi izsilst. Tad sakrauj lielās kaudzēs un pamazām, nesteidzoties, izkuļ. Kulŗana nav nekāda komplicētā. Sameklē āŗa veida zaru pirksta resnumā un ar to melnos lakstus izdauŗa. Zemes rieksti savās pākstītēs nokrīt zemē, lakstus pārbauda, noraujot atlikuŗos riekstus, un tad sadedzina. Pelni noder kā mēslojums nākoŗai raŗai. Izkultos

riekstus ķirbju mizu traukos pārnes mājās un saber maisos, lai nogādātu uz vākšanas punktu vai veikalu.

Sievietes un bērni vēl ilgi rušīnās pa lauku smiltīm, meklējami tos riekstus, kas pļaujot nobiruši.

Gambijas un tās mazo ieteku krastos, kur daudz ūdens, ierīkoti nelieli rīsa lauciņi. Rīsu, kas šeit izaug diezgan labs, kultivē tikai pašu vajadzībām. Kad raža nobriedusi, melnās strādnieces uzrota brunčus, kam tādi ir, iebrien ūdenī līdz ceļiem un noplūc vārpiņas. Mazos kūlīšus sakrauj ķirbja traukos un nes mājās.

Savam uzturam audzē arī kukurūzu un šur tur cukurniedres. Kukurūza ir zemnieka galvenais uztura līdzeklis. Kukurūzas graudus sadauza lielās koka piestās ar koka stampām. Tas ir grūts darbs un melnajām sievietēm ar to daudz ko rauties. Kukurūzas «malšana» dzirdama rītos un vakaros.

No lopiem zemniekam ir pa ēzeļam, turīgākiem arī pa zirgam, tāpat dažas kaziņas. Zirgus lieto tikai satiksmei, bet ēzeļus arī transportam, jo tie uz savas muguras nes nevien saimnieku, bet arī divus maisus zemes riekstu. Man daudz nācies brīnīties par šo mazo lopiņu izturību.

Liellopi ganās lielos baros un tie pieder vai nu sādžas vecākiem, virsaišiem, vai sevišķi turīgiem zemniekiem. Kā vēršiem, tā govīm lieli stāvi ragi un lieli kupri. Govis pienu dod tikai retos gadījumos. Nezinu, vai slinkums slaukt, vai lopiem šajā karstumā piena nav. Man gan liekas, ka slinkums būs vainīgs, jo govīs teļus taču zīda. Liellopu un kazu gaļu lieto uzturam, ādas pārdod veikalos vai zemes riekstu vākšanas punktos, no kurienes tos eksportē uz Eiropu.

Dzīvo laucinieks mazās, apaļās būdiņās ar kūnveida zaļu jumtu. Šādas būdiņas būve ļoti vienkārša. No bambusa niedrēm sagriež stīpiņas, sapin tās lokā un ar zāļu virvēm piestiprina pie zemē ieraktiem mietiem. Uz šiem mietiem uzslīen koka

kārtis vai bambusa niedres, augšgalus saslien kopā un pārklāj ar zālēm, kas te aug 2 līdz 3 metru garumā.

Būdiņa ir gatava. Kam šāda konstrukcija par vienkāršu, tas ieliek vēl «durvis» – no niedrēm pītus aizsprostojumus un aizliek priekšā 5 kilogrami smagu atslēgu. Šādu atslēgu kramplauzīm uzlauzt neatmaksājas – vienkāršāk ir nocelt būdiņu vai to apgāzt.

Komforta mīļotāji izgriež būdiņas sienā arī logus. Lai ziņkārīgie nevarētu caur šķirbām skatīties iekšā, tad tās no iekšpuses un ārpuses aizmūrē ar māliem. Grīdas vietā smilts vai māla klons.

Mēbeļu šādā mājiņā daudz nevajag. Sēdēšanai te ir zemi soliņi un no koka izdobti ķebļi. Gulēšanai niedru paklāji. Kam mājiņā par siltu, tie naktīs iznes paklājus pagalmā un sausā laikā guļ tur. Sedzas ar meža zvēru vai kazu ādām. Citur paklāju vietā lieto liellopu ādas. Tās ir labākas, jo nelaiž cauri zemes mitrumu. Šāda guļa tomēr nav visai veselīga – ātri var iegūt reumatismu. Esmu šeit arī redzējis daudzus reumatisma sakropļotus. Dažos apgabalos guļ uz pītiem niedru dīvēniem. Tic jau daudz labāki.

Bagātnieki virs guļas vietām izstiepj moskito tīklus – šķidru audumu, kuņam moskiti nevar cauri izlīst. Būdiņās guļ visi juku jukām – vīrieši, sievietes, bērni, tā ka ejot nav kur kāju spert.

Blakus dzīvojamai ēkai gandrīz katram zemniekam ir arī kūts un klēts. Kazu kūtiņas līdzīgas dzīvojamām būdiņām. Dažos apgabalos kazu kūtiņas paceltas ap metru no zemes, jo tad kaziņas var izkāpelēties pa kāršu galiem – būdiņas pamatiem.

Govis, ēzeļi un zirgi mitinās vienkāršās nojumēs, kas ir tikai tik augstas, ka lopam mugura vai ragi nemetas jumtā. Nojumes vidū vieta ugunskuram, jo dūmi aizden briesmīgos moskitus.

Pagalma vidū atrodas vairāki akmeņi ugunskuram, bet

tuvāk okeana piekrastei ugunskurs ierīkots zem atsevišķas nojumes; lietus periodā te ir melnajām nama mātēm virtuve. Virtuves iekārta ļoti primitīva. Dažāda lieluma čuguna katliņi, benzīna kannas ūdenim, māla krūkas, koka lāpstīņas, ar ko apmaisīt virumu, lielākas un mazākas ķirbju mizas bļodas un ķirbju karotes.

Ķirbis te ir universāls materiāls. No tā izgatavo mūzikas instrumentus, kā koru, ņuņuri un citus, sienu izgriezumus, abras mīklai un kurvjus nešanai. Nama māte uz ceļa vai lauka bez liela ķirbja uz galvas gandrīz nemaz nav iedomājama.

Klēts ir pīta apaļa celtne uz pusmetru augstiem stabiņiem. Tur glabā kukurūzu, rīsu, zemes riekstus. Apsedz klēti ar plakanu pinumu jumtu, ko vai nu piesien, vai noslogo ar akmeņiem, ja tādi atrodami. Visai šādai saimniecībai apkārt pīts niedru, zāļu vai žagaru žogs cilvēka augstumā.

Desmit līdz divdesmit saimniecības vienkop sastāda mazu sādžiņu, kuŗai visapkārt stiprs žagaru žogs, kas to aizsargā no plēsīgiem zvēriem.

Katras Gambijas nēģeru sādžiņas vidū zem kupla baobaba zariem vai arī zem paprāvas nojumes ierīkota pāris pēdu augsta pīta bambuka platforma. Karstā pusdienas laikā un arī novakaros šeit salasās sādžas vīrieši iešņaukt pa šķipsnai tabakas vai izkūpināt pīpi. Kam nav patikas uz smēķēšanu vai plāpāšanu, tas liekas gaŗšļaukus un nokrācas.

Ļoti retās vietās esmu redzējis, ka uz paaugstinājuma salasās sievietes, un arī tikai tad, kad nav vīriešu. Tām ir savs «klubs» – aka. Akas atrodas vai nu pašā sādžas vidū, vai arī 100–200 metrus ārpus tās. Te vienmēr var redzēt veselu kaudzi bērnu un baru sievietes, kuŗas vai nu mazgā veļu, vai arī plāpā par sādžas notikumiem.

Ievas paliek levas, lai kādā krastā tās būtu un kādu sabiedrisku stāvokli tās ieņemtu. Vienmēr tās atradīs kādu



upuri, ko aprunāt vai apsmiet. Stundām tās var debatēt par modes jaunumiem, strīdēties, kuņai kāju vai rokas sprādzes ir jaukākas, kuņas «kleitai» modernāks musturs. Uz laukiem melnām dāmām tērpu fasons visām vienāds, tas ir – lakats ap gurniem. Viens tērps atšķiras no otra tikai ar musturu.

Sieviešu apģērbs ir ļoti vienkāršs – lakats ap gurniem, un tas ir viss. Krūtis pilnīgi kailas. Staigā visas basām kājām. Reti gadās redzēt bagātņieci skaistās izrakstītās arābu tupelītēs. Frizūras ir ļoti komplicētas. Tā kā nēģeriem mati neaug gaŗi, tad – es nezinu, kā viņas to spēj – savas īsās sproģeles sápin nelielās bizītēs, saceļ matus valnī vai cekulā un to visu izrotā ar sudraba, zelta vai bronzas naudas gabaliem, metalla plāksnītēm, krāsainām krellēm. Šāda frizūras konstrukcija tomēr ir ļoti stabila. Reiz iztaisīta tā, liekas, paliek uz mūžīgiem laikiem. Protams, tāda lieta, kā galvas mazģāšana pilnīgi atkrīt. Mazģāšanās iespējama tikai tādās vietās, kur ir upīte vai Gambijas krastos. Tālāk brusā ar ūdeni ir bēdīgi. Dzeršanai ūdeni smeļ no ārkārtīgi dziļām akām un ar to apietas ļoti taupīgi. Kakls un krūtis izģreznatas krāsainām kaulu vai koka kreļļu virknēm. Turklāt ap kaklu ir gri-gri (amulets), ādas somiņas ar fetišiem vai musulmaņiem ar korāna izrakstiem. Ap rokām un kājām baltmetalla, aluminiģa, ādas vai bronzas sprādzītes. Vaigos un pierē ap collu gaŗi iegrieģumi – tetovēģumi.

«Modes dāmas» ap muti un acīm izkrāso zilus lokus, uz muguras starp lāpstiņām ar kukurūzas miltiem iepūderē baltu laukumu. Par laimi šādu modes dāmu, kas samaitā savu krāšņo dabas bērnu izskatu, nav daudz.

Nēģeru ciltis, kas apdzīvo Gambiju, ir ar pareiziem seģas pantiem un parasto galvaskausa formu. Tikai lūpas mazliet pastieģtas uz priekšu. Gambijas iekšģemes jaunava savā svētku rotā ir īsta dabas puģe, ko kultūra nav samaitāģusi. Slaidģ augums, nelielas rokas un kāģas. Vīrieģi spēģģīgi, muskuļoti,

slaidi. Vīriešu apģērbs okeana tuvumā ir nelielas, platas bikses, kas ar auklu savērtas ap gurniem. Svētku tērps ir platais arābu kreklis, kōnveida tēvu tēvu cepure vai arī sarkanā turku cepurīte – feska.

Gambijas augšgalā valkā tikai bikšu veida lakatu. Uz veselīgās, muskuļainās figūras tas izskatās labi. Bagātņieki un virsaiši nēsā turbāņus – tumši zilus lakatus ar bārkstīm un platus, baltus tērpus, kas bagātīgi izšūti ar zīdu, zeltu vai sudrabu. Tāds tērps maksā lielu naudu.

Maziem bērņiem, kas staigā pliki, ap vidu ādas jostiņa. Lielākiem pie jostiņas priekš- un pakalpusē nelieli priekšautiņi vai arī caur kājām izsiets lakatiņš. Ap kaklu tomēr visiem gri-gri un arī pa kādam penijam, kas ir ar caurumu vidū. Mazos bērņus un zīdaiņus mātes vai aukles uzsiens uz muguras. Šis paņēmiens ir ļoti praktisks, jo netraucē strādāt un pat piedalīties trakulīgās dejās.

Muhamedāņu sādžās ir mazas mošejas (dievnami) – būdiņas bez sienām. Tām visapkārt resnu stabu sēta. Kristīgo uz laukiem gandrīz nemaz nav. Tikai Beterstas apkārtnē, Kumbo zemē, to ir nedaudz. Ļoti retās vietās ir pa skolai, kur mazajiem kaļ galvās korāna pantus.

Katru sādžu pārzina angļu komandanta apstiprināts sādžas vecākais, kas pa lielākai daļai ir cienīgs vecis, kāds seno virsaišu un valdņieku pēctecis. Vecākajam ir angļu valdības izdota amata nozīme – apaļa sudraba plāksnīte ar angļu karogu vidū, kas nēsājama ķēdē ap kaklu, un spieķis ar sevišķu uzgalvu. Šādas amata nozīmes stipri paceļ vecākā prestižu.

Lielākās sādžās ir arī cietumi – apaļas mūra mājiņas. Tur iespundē tos, kas nogrēkojušies pret melnās sabiedrības un Anglijas likumiem. Cietumņiekiem jāpavada laiks uz kailas zemes.

Uz galvenākām takām ik pēc 10 kilometriem sādžiņās

uzceltas angļu ierēdņu vajadzībām divas kōnveida celtnes, kas savā starpā savienotas ar nojumi un kuŗām visapkārt žogs.

Dabas bērnu vienīgā izprieca ir dejas un mūzika. Katru vakaru, tikko saule nogājusi, atskan tam-tama skaņas un aicina jaunatni uz dejas vietu. Dejo tikai jaunās sievietes. Retu reizi arī kāds pārgalvis – vīrietis.

Vīrieši ir mūzikanti. No saviem tam-tamiem tie prot izvilināt visdažādākās skaņas. Atceroties veclaiku ceļojumu aprakstus, no šīm skaņām gribas vai nu bēgt tumšajā naktī, lai no tevis neiztaisītu «kus-kus» (cepeti), vai arī uz mīcīgas rodas zosādiņa. Ausis taisās plīst pušu, bet kājas sāk mīdīties kā dabas bērnam, plaukstas sitas kopā un tad arī pašam gribas laisties trakulīgajā dejā.

Dziesmas, plaukšķināšana un tam-tami skan un rīb cauru nakti gandrīz bez apstājas, līdz saules stari sāk lauzties cauri džungļiem. Tad lauku jaunatne iet kādu stundu uz dusu, lai drīz vien celtos pie saviem ikdienas darbiem.

Tā Gambijā strādā, ēd, guļ un priecājas melnā tauta. Ar savu primitīvo dzīvi un trūcīgiem apstākļiem tā ir apmierināta un laimīga.

# Gambijas zemnieks un strādnieks

Gambija ir dziļa, plata upe. Augšgalā tā 200 līdz 300 metru plata, pie ietekas jūrā – 10 līdz 15 kilometrus. Upē mājot nevien zivis, bet arī bruņurupuči, hipopotami (nilzirgi) un bīstamie krokodīli. Lcjas galā arī milzums haizivju, tādēļ zveja, brienot ūdenī, pilnīgi neiespējama un katram kārtīgam zvejniekam ir sava laiva.

Laiviņas, kas līdzīgas silēm, dobtas no koka stumbra. Upes augšgalā tās stipri maziņas, 3 līdz 3½ metru garas, kur vietas tikai diviem cilvēkiem, lejāk drusku lielākas. Gandrīz tādas pašas, tikai drusku lielākas, esmu redzējis Lejaskurzemē, Nīcā. Okeana tuvumā laiviņas pagatavo pēc iespējas lielākas un, lai tās vēl palielinātu, katrā pusē piesit pa dēlim. Lai tās labāk šķeltu viļņus, katrā galā piestiprināts 2 metri garš koka ķīlis. Laiviņas dzen ar airiem – vieglām lāpstiņām, ko tur rokās. Arī stūrēšanai ir lāpstiņa, tikai stipri lielāka. Lielākās laiviņas iet arī ar buru.

Mazākās zivis zvejo ar tīkliem, ko auž paši zvejnieki. Lielākās zivis ķer ar āķiem. Daži āķi tik lieli, ka uz tiem droši var āķēt liellopu cisku. Ir arī mazi āķīši, uz kuņģiem kā ēsmu uzmauc zemes riekstu kodolu. Āķus pagatavo zvejnieki paši vai lieto pirktos.

Zivis ķer arī murdos, kas pīti no niedrēm vai lunkaniem zariem. Zivju bagātība upē ļoti liela. Gambijas lejasgalā zvejnieki ierīko arī tačus – lielus četrstūrīgu aizsprostojumus ar vairākām ieejām. Zivis, kas šajā lielajā dažreiz līdz 100 metru garajā un platajā dārzā iegājušas, ārā vairs netiek. Zvejnieks pa to laiku malā atpūšas, kūpinādams kaļķīti. Viņš mierīgi nogaida, kamēr okeanā sāksies atplūdi un ūdens kritīsies arī

Gambijā par metru vai pat vairāk. Tad viņš iekāpj sausā tacī un nesteidzoties izlasa ienākušās zivis.

Ūkeana piekrastē, kur ir akmeņains, atplūdu laikā zvejnieki staigā sausām kājām pa ūkeana dibenu un bedrēm, un akmeņu apakšām, velk laukā zivis un astoņkāju sprutus, ko sauc par tintes zivīm. Man iet šermuļi caur kauliem, kad atceros riebīgu skatu – cīņu ar sprutiem. Nāves bailēs tie pieķeras pie akmeņiem tik stipri, ka raujot tos nost, dažas kājas paliek pie akmeņiem.

Jūras krastā ir tik ārkārtīgi daudz krabju, ka brīžiem grūti paiet. To te ir miljoniem. Tie skrien ļoti ātri gan pa smilti, gan arī ūdenī. Dzīvo mazās alās smiltīs. Krabjus ēd tikai melnie un arī tikai trūcīgākie, bezdarbnieki. Viss, kas par daudz, nav vairs labs.

Zivis pārdod patērētājiem paši zvejnieki. Lielās zivis sacērt gabalos, bet to gaļa nav sevišķi garda. Nepārdotās zivis noklāj zālē saulē un žāvē vairākas dienas. Žāvētām zivīm pircēju netrūkst. Dūmos žāvētu zivju nav. Šo konservēšanas veidu melnie neprot.

Makšķerēšanas sports Gambijā stipri izplatīts. Kad braucu ar kuģi, tad katrā pietātnē bija redzami melnie ar badapātagām uz steķiem. Makšķere ir bez pludiņa. Āķi ar ēsmu sviež ūdenī un tūliņ velk laukā. Makšķernieks to dara ātri un ar lielu izveicību, kamēr zivs pieķeras.

Zveja Gambijas grīvā ir ļoti grūta un bīstama, jo te satiekas upes saldūdeņu straumes ar ūkeana sāļo ūdeņu viļņiem un sacel daudzus varenus virpuļus. Līdzī ūkeana lielajiem viļņiem ienāk arī daudzās haizivis, no kuŗām zvejnieki sevišķi bīstas.

Par Gambijas strādnieku nav daudz ko stāstīt. Tas ir melns un maziņš. Viņa garastāvoklis atkarīgs no provianta daudzuma, ko uzņem viņa grēmošanas organi. Bet pietiekošu provianta daudzumu var dabūt tikai tad, ja ir darbs, ko gan ļoti vāji atalgo. Tādēļ nav brīnums, ka pat pieauguši vīrieši piedāvājas

par bojiem. Tie nāca pat pie manis un lūdza darbu. Kādu darbu es viņiem varētu dot?

Strādniekiem darbs te ir tikai tad, kad pienāk kuģis. Tas jāizkrauj un jāpiekrauj, tad vienam otram gadās peļņa. Kad kuģis aiziet, strādnieki guļ baobabu ēnā un atpūšas.

Diezgan daudz strādnieku nodarbina lielās tirdzniecības firmas. Daļa strādā par kalpotājiem pie baltajiem, daži atrod darbu muitā un dokā. Kam nekā nav ko darīt, tos arī te ieskaita bezdarbniekos un tie iet sabiedriskos darbos, kādus nu šejienes administrācija var tiem sagādāt.

Beterstas strādnieks dzīvo mazā četrstūrainā mājiņā, kas segta ar slīpu jumtu. Mājiņas mēdz pīt no niedrēm, apmetot ar māliem, vai arī taisa no skārda vai vecu kuģu plankām. Redzēju arī mājiņas, kas taisītas no mucu dēļiņiem.

Mājiņas iekšējā iekārta stipri nabadzīga. Gulta, galdiņš, kāds greizs krēsls – un tas ir viss. Sienas aplīmētas laikrakstu un žurnālu ilustrācijām. Dažās mājiņās atrodams pat neliels spogulītis, kas seju rāda septiņos līkumos un divu acu vietā var redzēt sev pieres vidū vēl trešo.

Liels lepnums ir fotogrāfija. Ja kādam tāda ir, tad tas to rāda ar lepnumu un stāsta, ka, lūk, šis misters esot kaut kāds tēvabrāļa sievas meitasdēls, bet šis otrs misters, kam miesās savi septiņi pуди – viņa brāļa sieva. Naīvie ļautiņi ļoti apmierināti, kad pricējās par skaistajām fotogrāfijām. Kad nu vēl pielieku pie acs savu Leiku un uzknipsēju tos – bez filmas, tad esmu viņiem labākais draugs pasaulē. Daudziem, daudziem, kuņiem esmu solījis, pēc atgriešanās dzimtenē būs uzņēmumi jāizsūta. Solījums paliek solījums, un tas jāpilda.

Preces, ko patērē Gambijas iedzīvotāji, ieved vairākas savā starpā konkurējošas tirdzniecības firmas. Bet importpreces lieto tikai Beterstā un okeana piekrastē. Gambijas augs galā un brusā – džungļos – iedzīvotāji

gandrīz visu nepieciešamo ražo paši.

Apģērbus auž audēji gandrīz vai katrā sādžīņā mazās stellītēs. Auduma platums 10 līdz 20 centimetri. To izgatavo no turpat augošās kokvilnas vai aitu vilnas, ko savērpj ar īpašām mazām rokaspolītēm.

Spolīte ir neliela bumbiņa, 3 līdz 4 centimetri caurmērā. Caur to iet cieta koka adata. Šo vilciņam līdzīgo instrumentu ātri griež rokās, pievadot vilnu vai kokvilnu, no kā rodas dzija vai diegs. Arī es visvisādi izmēģinājos savērpēt kādu pavedienu, bet visas pūles bija veltas – nekas neiznāca. Tur vajadzīgi citi pirksti. Dzijas un diegus nokrāso dažādās krāsās, lai varētu sastādīt auduma rakstu. Krāsas dabū no augiem, saknēm un koku mizām. Sagatavoto materiālu – dzijas un diegus audējs (sievietēm neiznāk tādām lietām laika) izstiepj visā gaļumā, – cik gaļš domāts audums, kādā no saules pasargātā nojumē un sadiedz tos aužamā ierīcē. Tās ir ļoti primitīvas stellītes, līdzīgas mūsējām, tikai šaurākas. Nav ruļļu, uz kuņģiem varētu satīt dzijas un audeklu. Paminu vietā auklās iesieti koku zari. Darbs tomēr veicas ātri, jo audēji ar apbrīnojamu veiklību un ātrumu šauj ar atspoli caur dzijām – atliek tikai pabrīnīties. Šaurās auduma strēmeles sašuj kopā un no tā melnām daiļavām skaisti raibi lakatu svārkus vai kreklus, platās bikses un turbānu lakati vīriešiem.

Apavus pagatavo no liellopu ādām. Viss apavs gan pastāv tikai no pazoles, kas izgriezta pēc pēdas formas un ko pie kājas piestiprina ar siksnīņām. Viena siksnīņa aptver kājas lielo pirkstu un satur priekšgalu. Pie papēža ir vēl divas siksnīņas. Visas tās sasien kopā un kāja apauta. Tādi ir vienkāršās tautas apavi. Turīgākie valkā izrakstītās arābu ādas tupelītes. Bagātām sievietēm tās turklāt izšūtas ar zeltu un sudrabu.

Melnie saprot daiļumu un tiem patīk greznoties. Greznuma lietas pagatavo no zelta, sudraba, bronzas, vara un alumīnija.

Melno juvelieŗu darbs liecina par lielu prasmi un ārkārtīgu pacietību. Taisni apbrīnojama tā precīzitāte, ar kādu no paŗu izgatavotas mata resnuma zelta vai sudraba stieplītes tie taisa sprādzītes, ķēdītes, auskarus. Diemžēl, ŗie darbi maksā 2 līdz 3 angļu mārciņas gabalā.

Ar ŗādām dārgām rotām greznojas melnie bagātnieki, virsaiŗi un viŗu sievas. Tauta par to nevar ne sapņot un iztiek ar aluminiņa vai cita lēta metalla rokas un kāju sprādzēm, kaula, ilkņu vai zvēru nagu krellēm un citām vienkārŗām rotas lietām. Pēc tām te liels pieprasījums un labs amatnieks dzīvo vieglas dienas.

No niedŗu un bambuka pinumiem gatavo paklājus, uz kā gulēt, kuŗetēm līdzīgas guļamās ierīces, visdaŗādākā veida vēdekļus, odu gaiņājamās slotas un tā tālāk. Būdiŗu greznoŗanai no niedrēm pin raibus ripuļus – «lefas» visdaŗādākos rakstos. Tās atrodamas gandrīz katrā būdiŗā un ar pīŗanu nodarbojas daudz amatnieku pinēju. Atraduŗi vecu pudeli vai skārda bundŗiņu, melnie mākslinieki appin to ar savu sareŗģīto pinumu, kas ir īsts brīvās fantazijas mākslas darbs.

Ādas izstrādājumos arī melnajiem liela pacietība un prasme. To liecina viŗu ieroču – dunču un zobenu spali un makstis, kas izrakstīti komplicētiem rakstiem un izpuŗķoti skaistām bārķstīm. Ōkeana piekrastē no zvēru un čūsku ādām taisa balto cilvēku vajadzībām portfeļus un makus.

Metalla izstrādājumus izgatavo kalēji visprimitīvākajā smēdē. Tur uz zemes sēŗ divi melnie; vienam katrā rokā pa kazas ādas plēŗai, otrs uz mazas uguntiņas silda dzelzs gabalu un no tā pagatavo cirvjus, kapļus zemes apstrādāŗanai un koka trauku un laiviņu izdobŗanai, bultu galus. No tērauda kal naŗus, dunčus un mačetes – lielus, smagus naŗus. Melnajam kalējam nav nekādu lielu veseŗu un laktu. Viŗa darba rīks ir neliels āmurs, mazs metāla gabals laktas vietā un ļoti primitīvas



stangas. Savu darbu viņš tomēr padara veikli. Kalēja peļņa, salīdzinot ar citiem amatniekiem, ir visniecīgākā.

Cits stāvoklis ir ieroču kalējam, kas pagatavo bultas un greznus dunčus bagātniekiem. Tas pelna daudz vairāk, bet tam arī mazāk darba. Gambijā vēl atļauj izgatavot bultas, dunčus un mačetes, bet Senegalā, franču teritorijā, tas aizliegts, jo karstasinīgie melnie ķildās bieži apgriež cits citam kaklu un tad valdības iestādēm liela krāmēšanās ar vainīgo meklēšanu un sodīšanu.

Traukus, karotes un citus saimniecībā nepieciešamos rīkus taisa katrā mājā, jo šis darbs ir ļoti vienkāršs. Paņem melonei vai ķirbim līdzīgo augli, pārgriež uz pusēm, izņem sēklas un mīkstumu, pažāvē drusku saulē un, skatoties pēc ķirbja formas un lieluma, bļoda, ūdens trauks vai karote gatava. Cilvēki, kas ciena daiļumu un kam gaume, izdedzina uz traukiem visdažādākos zīmējumus un rakstus. No šiem augiem izgatavo arī priekšmetus, kas ļoti līdzīgi lidmašīnas propelleram. Tos izraksta un ar tiem izgrezno būdiņu sienas.

Koka traukus pagatavo amatnieki-speciālisti. Viņu darba rīki ir cirvis, ass nazis un neliels kaplis. Ar šiem rīkiem viņi tomēr iemanījušies izgatavot tīri jaukas muldiņas, trauciņus ar vākiem un kukurūzas piestas. Smalkāki amatnieki griež koka dieviņus, zvēru un cilvēku tēlus.

Arī no māla podnieki izgatavo traukus, galvenā kārtā krūkas ūdens uzglabāšanai. Šādās krūkās ūdens pat viskarstākā laikā patur to temperatūru, kāda tam bijusi, to ieļejot, nemaz nekļūstot siltāks. No māliem taisa arī kvēpināmos traukus un bļodiņas. Māls Gambijā nav dabūjams visur, tādēļ māla traukiem te liela cena.

Arī melnais cilvēks nedzīvo no maizes vien. Viņam tāpat ir dvēsele, kas prasa savu tiesu. Un dvēselei baudu dod mūzika. Mūzikas instrumentus pa lielākai daļai pagatavo paši

mākslinieki. Kora ir komplicēts stīgu instruments, līdzīgs cītarai. Tai daudz zarnu stīgu kā koklei ar pirkstiem. Melnais mūzikants tup zemē, ar četriem pirkstiem tur sev priekšā koru, ar sešiem pirkstiem spēlē. Tā var dabūt uz reizi sešus akordus, kas skan diezgan patīkami.

Ņuņuri ir mazs instruments ar vienu stīgu, spēlējams ar lociņu. No tā mūzikants izvilina skaņas, kas rada tādu dzīves apnikumu, ka gribas tīri vai grāvī uz galvas lēkt.

Kunturi ir mazs sešu stīgu instruments, spēlējams kā balalaika ar pirkstiem.

Tamos – mazas bungas ar izdobtu koka stāvu un ādu abos galos. Uzstieptā āda savienota ar stīgām. Spēlējot šo instrumentu tur padusē un saspiežot stīgas savelkas. Līdz ar to stingrāk sastiepjas arī āda, tā ka bungas, kad pa tām sit ar mazu, liku vālīti, maina toni.

Beigās nāk visas mūzikas zieds – tam-tams, lielas bungas. Tam-tamu pagatavošanai ir gandrīz vesela rūpniecība. Tos pagatavo īpašs lietpratējs, jo jāprot atrast īstais blukšis, no kā šo vienkāršo instrumentu izdabt. No kuŗa katra koka to nevar taisīt, citādi tas labi neskanēs. Labs tam-tams maksā bargu naudu, un mākslinieks to sargā kā savu acuraugu.

Tas arī gandrīz viss, kas melnajam Gambijas pilsonim vajadzīgs un ko viņš pats var pagatavot. Protams, Eiropas preču imports atņēmis daudziem amatniekiem darbu un tie spiesti palikt par strādniekiem vai iet džungļos ierīkot savu zemes riekstu lauciņu.

Nevien Beterstā, bet arī gar Gambijas upi uz augšu zemes riekstu vākšanas punktos sastopami mēchaniķi, šoferi, telegrafisti, atslēdznieki un īsti kalēji. Tāpat Beterstā strādā melnie galdnieki, kas taisa dažādas Eiropas tipa mēbeles. Tos jau skārusi civilizācija.

Tagad anģļiem piederīgā Gambija sniedz no Atlantijas

okeāna gar abiem Gambijas upes krastiem zemes iekšienē ap 400 kilometrus. Augšgalā teritorijas platums ap 35 kilometri, lejas galā, sākot no 100 kilometriem no upes grīvas, platums līdz 50 kilometriem.

Šo teritoriju patlaban apdzīvo 220000 cilvēku, no tiem Beterstā, vienīgā Gambijas pilsētīnā, 10000.

Visā Gambijā 225 eiropieši, kopā ar sievietēm un bērniem. Tajā skaitā arī virsnieki, instruktori un pats gubernātors. 215 dzīvo Beterstā, bet 10 zemes iekšienē.

Gambijas armija sastāv no vienas iedzimto kājnieku rotas, kurā 120 kareivju. Komandants-majors, viens kapteinis, 2 leitnanti un 2 seržanti – eiropieši. Pārējie – melnie. Apbruņojums – angļu armijas šautenes un ložmetēji. Armijā var ieskaitīt arī policijas nodaļu, kurā 50 cilvēku. Tos arī komandē majors, tiem ir orķestris, balts kapelmeistars un – es nezinu, kādam nolūkam – trīs bronzas kalnu lielgabali, pa galu lādējami. Smuki izskatās.

Visa armija pakļauta gubernātoram, ļoti cienīga izskata kungam, ar lielām ūsām. Personīgi redzējis viņu pa šo laiku gan neesmu, bet tikai skatījis viņa ģimietni.

Visa Gambijas kolonija sadalīta 4 distriktos (apgabalos): 1. North bank Province. 2. South bank Province, 3. Mac-Cartny Island Province un 4. Upper River Province. Šo pēdējo apgabalu pārvalda mans draugs kapteinis Džefs.

Pēc ticības iedzīvotāji šķiņojas muhamedāņos, pagānos un kristīgos. Kristīgo ap 18000, kas sadalīti 3 draudzēs: romas-katoļu, protestantu un anglikāņu. Katrai draudzei sava baznīciņa Beterstā; draudžu gani izbrauc arī uz provinci apkalpot savas nodaļas, kur tām mazi lūgšanas namiņi. Protestantiem katru dienu baznīcā notiek dziesmu vakari.

Vislielākais iedzīvotāju vairums ir muhamedāņi. Beterstā tiem sava mošeja, lielākās sādžās lūgšanas nami.

Muhanedānisms iesakņojies tautā dziļi, lūgšanu laikā nopietni vīri veselām grupām liecas zemē, skaņot ar pieri smiltis.

Gambijas augšgalā ap Basi ir ļoti daudz cilšu, kas vēl pielūdz kokus, sauli un visādus fetišus. Šīs pagānu ticības priesteri ir cienīgi veči, kas galvā nēsā kōnveida senču cepures.

Komerciālās varas dēļ Gambijā cīnās šādas lielas firmas: viena angļu – United Africa Company; 4 franču – Compagnie Française de l’Afrique Occidentale, Etablissement Maurel Prom L. Vezia, Maurel Frères un Le Commerce Africain; viena dāņu – V. O. Petersen; viena sīriešu – Sarkis Modi.

Šīs firmas ieved visu, kas iedzīvotājiem vajadzīgs: apģērbus, apavus, traukus, dažādas uzturvielas, vīnu, viskiju, džinu, tabaku, dzelzs preces u. t. t.

Pret šīm precēm cenšas iemainīt vai arī nopirkt par naudu Gambijas zeltu – zemes riekstus. Katrai firmai gar upes krastu ir savi vākšanas punkti. Gadā izved 50000 līdz 60000 tonnu zemes riekstu. Izved arī liellopu ādas un palmu kauliņus.

Kuģniecība Gambijā ļoti dzīva. Te ienāk daudz gaŗāmbraucošu kuģu. 1931. gadā Gambijā ienākuši 224 kuģi ar 531281 tonnām, 1932. g. – 177 kuģi ar 462337 tonnām.

Beterstas iedzīvotāji pārtiek pa daļai no zvejniecības, pa daļai no saviem maziem dārziņiem, banānu palmām. Ir arī amatnieki: drēbnieki, kurpnieki vai kuģu strādnieki un mājkalpotāji pie eiropiešiem. Tā kā darba spēks te lēts, tad katram eiropietim neskaitāms daudzums kalpoņu un saulaiņu-boju.

Bezdarbniekus arī šeit nodarbina sabiedriskajos darbos: liek labot ielas, remontēt ēkas, pļaut sienu gubernātora dārzā u. t. t.

Beterstā ir sava elektrības stacija, kas ar sūcģāzes motoriem ražo enerģiju apgaismošanai. Ūdensvads dod duļķainu ūdeni, bet arī ne vienmēr. Telefona centrāle strādā ar aizvēsturiska laika aparātiem. Divas radiostacijas – viena militāriem nolūkiem pie

aerodroma, otra pilsētā satiksmei ar zemes iekšieni.

Tas īsumā ir viss, kas varētu raksturot Gambiju un tās galvas pilsētu Beterstu.

Savus nodomus esmu veicis, izstaigājis un izbraukājis mūsu seno koloniju krustām un šķērsām. Nu varu braukt prom.

Braukt – to viegli pateikt. Bet ar ko? Kuģi uz Dakaru neiet. Kas iet uz Eiropu, tie Dakarā nepietur. No Dakaras nākot gan pietāj biežāk. Man tādēļ jānodas kādi 150 kilometri kājām līdz Kaolakai un tad ar vilcienu uz Dakaru.

# Pusdienas un kafija pie melnajām daļavām

23. novembrī. Jāsaka ardievas Gambijai un jāpošas ceļā uz Dakaru, kur mani gaida C 3. Atsveicinās no dāņu konsula, sava kaimiņa – angļu inženiera, arī vecpuiša (vispār man ļoti daudz iznāk darīšanas ar vecpuišiem, un visi tie izrādās kārtīgi cilvēki). Vesela bara melno boju pavadībā eju uz Gambijas krastmalu meklēt pirogu, ar ko pārcelties pāri upei.

Motorlaiva iet tikai no rītiem. Tā kā pēc brauciena pirogā uz Jēkabfortu esmu jau piedzīvojis kuģinieks, tad viļņu rotaļa mani vairs nebaida. Apskatos tikai, vai ir labs smeļamais un labi stiprs airis. Latvieša rokām mazās airējamās mentītes ir par vājām un man jāmeklē labi stipra, lai airējot to nenolauztu.

Apsedzu savus portfeļus ar buru un piesienu, lai tie, pirogai pa viļņiem lēkājot, neizkristu ārā. Briņot iestumjam savu šautriņu ūdenī, lecam iekšā un deļa sākas.

Mani melnie draugi krastmalā ilgi vicina ar rokām, bet es daudz atpakaļ skatīties nedrīkstu, jo jāairē pret vēju un jācīnās ar lieliem viļņiem. Labi, ka šodien tie neplīst.

Lielos okeana ruļļos piroga brīžiem izlēc līdz pusei no ūdens ārā un tad ar šausmīgu triecienu atkrīt atpakaļ. Pretim pa vējam ar burām lielā ātrumā skrien daudzas pirogas. Dažas pirogas milzīgas, ar 30 līdz 40 cilvēkiem, kas brauc no jūrmalas ciemiem.

Šīs pirogas airē ar gaŗiem airiem. Airētāji taisot gaŗu vilcienu, uzlēc stāvus no sēdekļiem, velkot atkrīt sēdekļos un sēžot taisa vienu īsu vilcienu. Tad atkal viss atkārtojas.

Pēc divu stundu nepārtrauktas airēšanas izceļu «desantu» pie Barrà forta. Pametu pēdējo reizi skatu uz Beterstu, virs

kuņas patlaban riņķo trīs angļu Vikersa tipa divmotoru bumbu lidmašīnas. Tās nākot no Ēģiptes. Nez, vai arī šiem putniem būs jāmaksā viena mārciņa dienā, jeb tāds tarifs tikai Latvijas gaisa flotei.

Pagriežos un dodos brusā – džungļos. Eju uz pirmo sādžiņu, kur ir vecais automobilis. Kājām iet šajā karstumā 150 kilometrus būs drusku par grūtu.

Sameklēju šoferi, bet nevaram nekādā ziņā salīgt. Tas prasa 650 franku (ap 130 latu) un man pavisam ir ap 700 franku. Izeja tomēr paredzama, jo vakarā ap pulksten 5 varbūt būšot vēl kādi braucēji. Tad iznākšot lētāk. Neko darīt – jāpaliek līdz vakaram.

Patlaban ir pusdienas laiks un melnie arī mani ielūdz pusdienās. Ēst man gribas, pamēģināšu arī šo nēģeru virumu. Mazgājāmā bļoda pickčauta ar rīsa, kukurūzas un zivju gabalu biežputru. Satupjamies ap bļodu cilvēku desmit, no kuņiem puse pilnīgi kailu puiku un meiteņu. Meitenēm gan caur kājām izsieta netīra lupatiņa.

Katrs ar saviem netīriem nagiem grābj bļodā pilnu sauju, saspaida ēdienu garenā pikā, lai varētu labāk iebāzt mutē, un tad ēd, ka zobu vien ņirkst. Asakas spļauj uz visām pusēm. Jaunā paaudze, kam vēl no deguna sūcas visādas sulas, par to daudz nebēdā. Tās aiziet līdz ēdienam. Tauki mazgā no rokām netīrumus nost un plaukstas nēģeriem ir gandrīz tikpat gaišas kā eiropiešiem.

Viss tas rada manā rīklē kamolu, es, tikai stipri piespiežoties, varu norīt kādas druskas. Bet kad viesmīlīgie ļautiņi redz, ka man ar kumosu spaidīšanu sauajā lāga neveicas, tie mīļi no visām pusēm cits par citu piedāvā man savus jau saspīestos kumosus. Es gandrīz dabūju vai jūras slimību.

Tomēr viesmīlību nedrīkst apsmāvēt. Saņemos, savīstu sauļā kārtīgus vīkšķus, piemiedzu acis, lai neredzētu, kā kaimiņi

«ņammā» kus-kusu, kā šo ēdienu sauc, un riju bezgaršīgo, riebīgo biežputru.

Mierinu sevi ar to, ka melnais arī ir cilvēks. Un viņam šis ēdiens taču jāēd katru dienu, tie no tā nav vēderu samaitājuši, nav nomiruši. Tas viņiem ir labs un garšīgs. Kad mielasts beidzas un mazgājamā bļoda tukša, kāds puika vēl ilgi sēž pie tās, cītīgi izslauka to ar delnām un gardi, gardi aplaiza savas taukainās roķeles.

Gribu tagad uzstāties no savas puses un, galvenais, noskalot pretīgo sajūtu. Uzdodu kādai melnai daiļavai izberzt katlu un uzvārit ūdeni. Tad saberu tanī veselu paciņu kafijas. Arī visu savu cukura krājumu izdalū – gan jau iztikšu.

Salasās daudz cilvēku, sevišķi daudz sieviešu un mums iznāk īsta «kafijklača». Salda kafija mums ir vienkāršs dzēriens, bet melnajiem šī kafijas dzeršana bija vesela sensācija. Es ar interesi noraudzījos svinīgā nopietnībā, ar kādu melnās dāmas laka melno virumu no visadžādākiem traukiem: konservu un sardīņu bundžām, karotēm, metalla cigarešu kastiņu vākiem, pat no vienas krūzītes.

Kādam zeņķim izgāja pavisam dumji. Tas pa ierastai vīzei gribēja iesmelt kafiju sauļā un padzerties no tās. Bet traukā kafija bija vēl stipri karsta un tādēļ iznāca liela kauksana.

Dabūju meklēt sāli un dakterēt mazo melno roķeli. Mazais pieci gadi vecais puika manā klēpī drīz vien apmierinājās. Bet kad es viņu palaidu vaļā, tad pienāca mana kārta ja ne kaut, tad vismaz dusmoties. Puika bijis tik netīrs, ka manas baltās bikšeles izskatījās tikpat melnas kā viņa sēžamā vieta.



# Brauciens pa tropu nakti

Vakarā man liels prieks, ka tiešām gadās daži melnie ceļa biedri līdz Kaolakai, un man brauciens izmaksā tikai 300 franku.

Melnajiem draugiem un draudzenēm izdalu uz šķiršanos pa biskvītam. Sasēžamies labs pulciņš, arī viena sieviete, un tad ar dziesmām un aurēšanu dodamies ceļā. Es, kā jau masā, priekšā, blakus šoferim.

Dziesmas jaukas un man ļoti žēl, ka, braucot ar auto, laiviņā vai apmeklējot melno tam-tamus (ballītes), nav iespējams tās pierakstīt. Vēlāk neviens dziedātājs nebija ar mieru man tās atkārtot. Citādi būtu atvedis arī kuplu dziesmu vāceli.

Ārkārtīgi daudz moskitu, un, tā kā automobilim stikla priekšā nav, tad tie sitas pilnas acis, lien degunā, ausīs, aiz bikšu kātiem – visur, visur. Daudzi mazi un lieli kukaiņi salien aiz krekla un man no viņu rāpošanas brīžiem rodas zosādiņa. Te ir tropi, un tie jābauda tādi, kādi tie ir.

Brauciens ar automobili tumšā tropu naktī nemaz nav tik patīkams, kā to varētu iedomāties. Tiklīdz saule nogājusi, kļūst stipri vēss. Sevišķi manāms tas tādēļ, ka esmu plānā tīkla krekla un īsās biksēs. Reizē ar nakts atnākšanu kukaiņi un moskiti tomēr pazūd. Tas jau ir liels atvieglojums.

Kādā nelielā bedrē automobilis dabū spēju triecienu. Tūliņ atskan smagi vaidi un stenēšana. Pieturam. Izrādās, ka melnā dāma brauc uz slimnīcu dzemdēt, un nākošais Afrikas iedzīvotājs izsaka savu protestu pret viņa tricināšanu automobilī. Protams, no šī protesta visvairāk cieš nākošā māte.

Piedāvāju grūtniecei savu vietu blakus šoferim, jo tur uz atsperu spilvena tomēr labāk – tik daudz nekrata. Pats lienu uz auto augšas. Melnie man izrāda savu atzinību, kā vien varēdami. Redzot, ka es salstu drēgnajā naktī, viņi ievīsta

mani visādās lupatās, un brauciens kļūst tīri ciešams, jo auksti vairs nav. Bet pēkšņi temperatūras maiņa atdzēsē dienu gaisā saceltos izgarojumus, tie tagad krīt zemē, tā ka miesa un drēbes kļūst slapjas.

Uz priekšu virzāties lēni, jo bieži jāpietur – dzesinātājs caurs un tam jāuzpilda ūdens. Vēl biežāk jāpietur grūtnieces dēļ, kas tad uz ilgu laiku vaidēdama pazūd tumsā.

Septiņos vakarā pārbraucam Francijas Senegalas un Gambijas robežu. Melnie muitnieki (muitnieks paliek muitnieks) ilgi rakņājas pa maniem tukšajiem portfeļiem, šķirsta pat baltās papīra lapas un prasa vai man nav kas deklarējams. Es rādu, ka tik vien ir man mantu, kā baltās papīra lapas.

Lielu ievēribu visur gūst melnā virsaiša zobens, ko vedu mūsu baltajam virsaitim ģenerālim Balodim. Muitnieks, izvilcis zobenu no maksts, ilgi pārbauda uz naga tā asumu. Tas tiešām ass – matu var pārgriezt.

Šo Kutukundas cilts virsaiša zobenu te nekad nav redzējuši, tādēļ brīnos, ka melnie to tomēr tūliņ pazīst. Laikam viņu vadoņu lietām kādas sevišķas pazīmes, kas mums, moderniem cilvēkiem, paslīd garām neievērotas.

Kad nu esmu sasildījies un moskiti pazuduši, tad brauciens naktī pa džungļiem liekas tīri jauks. Skraida daudz zaķu, kas dienu nav manāmi, kuplastainie fineki, milzums vāveru lēkā pa zemi, ļoti daudz antilopu.

Skaisti dzīvnieki ir šīs antilopes, kas mūsu stirnu lielumā vai pat drusku mazākas. Spalva tām iesarkana. Prožektora gaismā apžilbušas, tās paliek no bailēm uz vietas un es pat ar savu pistoli būtu varējis piešaut tās pilnu automobili.

Pistoli turu sagatavotu šaušanai un gaidu, vai neredzēšu kādu panteru, leopardu, kuŗu šeit okeana malā ir daudz. Lauvas gadoģies reti, jo šeit tās nedzģivo, bet tikai iekģlģst no tuksneģģa apģbaliem.

Melnie mudina mani šaut uz antilopēm, bet man roka neceļas, lai iznīcinātu šos jaukos, mīļos dzīvnieciņus. Gaidu kādu niknāku zvēru, bet manas gaidas ir veltas. Nav lemts man redzēt bīstamo leopardu, tāpat kā nedabūju redzēt krokodīlus, kuŗu gan te esot ļoti daudz.

Pēc 6 stundu brauciena pa džungļiem, pāri upēm, kuŗas pārbraucam vai nu braslos, vai pa šaubīgiem tiltiņiem, sasniedzam Kaolaku.

Te kādus 2 kilometrus no pilsētas atkal dabūjam pieturēt mūsu ceļa biedres dēļ, jo visas zīmes rādīja, ka braucēju skaits pavairosies par vienu galviņu. Veselu pusstundu cilvēks cīnījās ar dabas likumu. Šoreiz daba vēl piekāpās un mēs varējām braukt tālāk.

Mūsu automobilis pietur pie kādas apgaismotas mājeles, kuŗas priekšā daudz vieglo automobiļu. Tā ir viesnīciņa. Izrādās, ka viesnīcas dārzā šovakar kino izrāde brīvā dabā un te sabraukuši visi eiropieši.

Atvados no ceļa biedriem un apmetos viesnīcā. Iekožu vakariņās aukstu, turklāt vēl ļoti cietu jēra cisku, izdzeŗu glāzi samazgām līdzīga sarkanvīna un liekos šaubīga izskata gultā, kas tomēr simtreiz labāka par manu Beterstas mīgu.

# Afrikas ceļotāja ienaidnieki

21. novembrī. Kā parasts, uzceļos sešos no rīta un noskaidroju, ka vilciens ies tikai pēc divām dienām. Tātad laika būtu bez gala un izdevība iepazīties ar Kaolaku.

Klejojot pa pilsētu, uzduros uz kāda preču automobiļa, kas atvedis no Dakaras kravu un tūliņ dodos atpakaļ. Laime. Salīgstu ar šoferi un steidzos pēc savām pekelēm. Līdz Dakarai 225 kilometri. Braukt ar automobili, kaut arī preču, ir daudz interesantāk, nekā sutināties putekļainā vilcienā.

Pirms došanās ceļā jāpiebrauc pie slimnīcas, kur mani apskata ārste, vai neesmu slim, un tad izdod sanitāro pasi. Karantēna te ļoti stingra, un ceļā līdz Dakarai kareivju posteņi mūs pārbaudīja vismaz 25 vietās – vai tikai nebrauc kāds bez sanitārās pases.

Tas tādēļ, ka Dakarā parādījies bīstamais dzeltenais drudzis. Kas ar to saslimst, tam neizbēgama nāve, jo nav bijis gadījuma, ka kāds no tā izārstētos. Tādēļ arī te kopš nedēļas ieviesta stingra karantēna un visa pilsēta dzīvo lielā uztraukumā. Tīrā ņeza, ka man šajā drudža atmosfērā būs jādzīvo vismaz mēnesi.

Apgabals te vairs nav tik krāšņs kā Gambijā. Zāle vietām tikai līdz ceļiem. Braucam gar izžuvušiem sāls ezeriem pa cieta smilti, ko klāj sārta sāls kārtas. Nākas braukt pār garieņiem pāļu tiltiņiem, kas tik šauri, ka bailes, ka riteņi nenoskrien zemē.

Visur viena un tā pati aina: koki, zāle, zemes riekstu lauciņi, iedzimto sādžiņas. Tās tomēr te nabadzīgākas, jo arī pati daba nabadzīgāka.

Sastopam kamieļu karavānas, kas nāk no Sacharas, no ziemeļiem. Daudz melno jātnieku uz zirgiem un ēzeļiem. Uz dažā ēzeļiņa sasēdušies pat pa divi. Ēzēlītis maziņš un

jātnieku vājās, garās kājas velkas pa smiltīm. Lopiņš nesaka ne četri un, lielās ausis mētādams, sīkiem riksīšiem tek pa ceļu, skandinādams zvārgulīšiem, kuņu tam visa pakakle pilna.

Kādā sādžiņā, kur uzņemam benzīnu, kāds ēzelītis nezināmu iemeslu dēļ pēkšņi pieteica sabotāžu. Tas apstājās ceļa vidū, līdzenā vietā un vairs neparko negāja uz priekšu. Saimnieks to kūla, vilka, stūma, lādēja un lūdza. Nekas nelīdzcēja. Stūrgalvīgais ēzelītis stāvēja kā piesiets.

Visapkārt bars vīriešu, sieviešu un bērnu – arī es viņu starpā, kas visi kļiedza, smēja, amizējās. Saimnieks kļuva vai balts no dusmām. Bet kad tas bija jau atmetis stūrgalvim ar roku un slaucīja sviedrus, ēzelītis piepeši streiku izbeidza un gaviļu un smieklu pavadīts pats devās tālāk.

Te varēja redzēt, ko nozīmē izturība. No šī ēzelīša mēs daudz ko varētu mācīties: nepadoties, izturēt līdz galam.

Visā manā ceļojumā pa Afrikas iekšieni redzēju, ka Afriku vislabāk apceļot automobilī. Par degvielām nav jārūpējas – par to ir gādājusi Šella firma. Katrā lielākā sādžiņā var redzēt raksturīgo dzeltenu Šella izkārtņi un dabūt dažas skārda bundžas ar automobilim nepieciešamo šķidrumu. Ir savādi redzēt šo izkārtņi vietām pat džungļos – brusā, kur mājō lauvas, desmitiem kilometru attālu no apdzīvotām vietām. Jāatzīst, ka Šells ar saviem ražojumiem valda visur, kā Sacharas tuksnesī, tā džungļos. To nerakstu firmas reklāmas dēļ, bet tikai apbrīnojot šīs firmas milzīgo organizāciju. Ir arī blakus Šellam daudzas firmas, kā: Sphinx, Atlantik un citas, kas te pārdod savus ražojumus, bet visur tomēr dominē Šells.

Ceļš no Kaolakas uz Dakaru ir stipri nelīdzens un «kamiona» (smagā automobiļa) cietais sēdekļis mani krietni dauza. Mierinu sevi ar to, ka tas ir labs treniņš atpakaļlidojumam, jo, ja tikai laika apstākļi atļaus, tad bez kavēšanās ceļā laidīšu uz mājām.

Mani baida tikai mans lielākais ienaidnieks – meteoroloģija

ar saviem pērkona negaisiem, miglu un lietu Spānijā, salu, sniegu, miglu un lietu Eiropā, kur nu vēl visi ministrāli, harmatoni, monsūni un tramontaņas.

Kad Bambejā auto uzņem 1500 kg kravas, braukšana kļūst ciešamāka. No vakarnakts brauciena esmu tomēr saaukstējies. Sāp rīkle, grūti norīt pusdienās dažus biskvītus, banānus un pat sterilizēto pienu.

Simts kilometros no Dakaras parādās atkal milzīgie baobabi un palmas. Pie pašas Dakaras ceļa malās aug varenās ciedras, līdzīgas mūsu eglēm, tikai maigākām un gaļākām skuļām.

Kad neredzu palmas, tad liekas, ka braucu kaut kur Latvijā, jo vakaram tuvojoties kļūst stipri vēss. Pūš ziemeļi un es, tagad kā jau īsts afrikānis, salstu tādā temperatūrā, kāda Latvijā ir siltā vasarā.

Vēlā vakarā iebraucu Dakarā un nonāku savā vecā viesnīcā. Beidzis esmu savu ceļojumu pa Gambiju un tagad, atskatoties uz veikto, varu sastādīt mazu statistiku.

Esmu nolidojis maršrutā Rīga, Danciga, Berlīne, Frankfurte pie Mainas, Parīze, Puatjē, Bordo, Tuluza, Perpiņana, Barselona, Valensija, Alikante, Malaga, Tanžera, Kasablanka, Agadira, Jubijas Rags, Villa Cisnerosa, Port-Etjenna, Sen-Luisa, Dakara, Betersta, Dakara – pavisam 7327 kilometrus. No tiem pa Afriku 3259 kilometri.

Pa dzelzceļu nobraukti 500 km, ar auto 945, ar kuģi 445 km, ar pirogu 55 km. Kopā pa zemi un ūdeni 1945 kilometri (kājām iešanu neskaitot). Tā tad no Rīgas līdz šejieni veikti 9272 kilometri.

# Kā tapa mans sudraba putns C 3

Dakarā, 3. decembrī. Šodien paiet taisni astoņi gadi, kopš sāka tapt mans putns, mans C 3. Šinī dienā es piesēdos vakarā pie zīmēšanas dēļa un sāku ar zīmuli uzvest, aplēst. Pirms 8 gadiem es nezināju, vai varēšu savu ideju realizēt, jo nebija līdzekļu – tikai virsnieka alga. Bet aviācija bija mana kaislība un sapņot nevienam nav liegts, jo tas naudu nemaksā.

Astoņi gadi pagājuši, un tagad es ar savu ražojumu esmu atlidojis līdz senajai Kurzemes kolonijai. Mans lidojums ieinteresēja visas pasaules presi (to tagad droši varu teikt) un aviācijas speciālistu aprindas. Par manas lidmašīnas būvi, par tās materiāliem ārzemju presē kļūst visdažādākās baumas. Lietpratēji raksta lietišķi; reportierī, kam grūti atšķirt, kuŗā galā lidmašīnai galva, kuŗā aste, saraksta pavisam fantastiskas lietas.

Ko par mani raksta dzimtenes presē, to nezinu. Nezinu arī, ko tur saka par manu lidojumu. Man tomēr gribētos, lai Latvija zinātu, kā radās mana lidmašīna, ar kuŗu grūtā cīņā esmu guvis noteiktu ievērību un atzinību.

Šī cīņa man arī norāda ceļu, pa kuŗu jāiet, lai mani sapņi piepildītos visā pilnībā – lai Latvija pati ražotu sev sargus pret ienaidnieka uzbrukumiem – lidmašīnas. Lai dārgā valūta neaizplūst par niekiem uz ārzemēm; lai mums samazinātos to nelaimīgo skaits, ko sauc par bezdarbniekiem, lai vienas lidmašīnas vietā mums būtu par to pašu naudu trīs un ar daudz labākiem tehniskiem datiem, lai kuŗa gadījumā mēs nebūtu atkarīgi no ārzemnieku žēlastības.

Bet atgriezīsimies pie aukstā ziemas vakara priekš astoņiem gadiem. Es sēdēju pie zīmēšanas dēļa un domāju par lidmašīnu,

kas būtu neliela, divvietīga, ar divkāršu vadīšanu – derīga arī apmācībai un tik stipra, ka ar to, arī ar nelielu motoru, varētu taisīt visus augstākās pilotāžas paņēmienus: cilpas, mucas, reveransus, grīstes. Un lai nebūtu jābaidās, ka tā gaisā varētu zaudēt spārnus, kas ārzemēs bieži notiek.

Pamazām domas izveidojās par dažādiem uzmetumiem, līnijām, figūrām; tās izplūda skaitļu rindās, formulās un pēc vairāk, kā septiņiem mēnešiem mans projekts bija gatavs.

Toreiz bija paredzēts iebūvēt 35 zirgu spēka motoru un lidmašīnai būtu jāskrien ar to 125 kilometri stundā. Lidmašīna būtu konstruēta ļoti stipra, ar 14-kārtīgu drošību, lai vēlāk, vajadzības gadījumā, varētu uzlikt labāku un stiprāku motoru.

Tā tas arī palika. Mani lidojumi Liepājas jūrmalā ar manis konstruēto «Auseklīti», kuŗu dzina 7 līdz 9 zirgu spēku stiprais «Harlej-Davidsona» 900 kub. cm 2-cilindru motocikla motors, pievilka lidošanas sportam vienu otru interesentu. Tā radās Liepājā 2. Ventspils pulka kapteiņa Freimaņa vadībā avioklubs.

Sākumā biedru bija ļoti daudz, tos pievilka gaidāmā formas cepure, kluba nozīme un citas blakus lietas. Kad kluba vadība mazāk domāja par šādām lietām, bet vairāk par lidmašīnas būvi, tad biedri pamazām pazuda. Tomēr enerģiskā priekšnieka rīcība sagādāja klubam ap 800 latu lielu kapitālu. Nu jau varēja sākt domāt par pašas lidmašīnas būvi.

Atkal pienāca decembris. Biju sameklējis Liepājā darbnīcas telpas un kopā ar flotes instruktoru skolas trim instruktoriem-kaprāļiem: Limbachu, kas sāka sagatavot apkalumus, Lediņu (tagadējo deķleitnanta vietnieku) un Spoli (tagadējo tālbraucēju kapteini) kā galdniekiem sākām būvēt lidmašīnas ķermeņi. Darbs veicās lēni, jo visi varējām strādāt tikai dažas stundas vakaros, pēc dienesta beigām. Ceļš no kaŗa ostas uz pilsētu un atpakaļ uz flotes instruktoru skolu ir garš un jaunajiem palīgiem tas drīz vien bija par



grūtu. Tādēļ nolēmām darba vietu pārcelt uz kaŗa ostu.

Pārtraucām darbus, līdz man izdevās dabūt dzīvokli pretim manu palīgu dienesta vietai. Arī mani pašu uz laiku te piekomandēja jauno matrožu apmācībai kā rotas komandieri, jo toreiz biju jūras aviācijas nodaļas lidotājs – virsleitnants. Biju pakļauts priekšniekam, kas bija virsnieks un džentlmenis.

Ar jaunu enerģiju ķērāties pie darba, un tas veicās. Drīz vien mana dzīvokļa ēdamistabā bija sastādīts lidmašīnas ķermenis. Sākām taisīt stūres, skrūvēt klāt arī apkalumus. Darbā nāca klāt vēl viens brīvprātīgais – jaunmatrozis Plēsums (tagadējais virsleitnants eskadrā). Viņš pārzīmēja no zīmējumiem uz finiera lidmašīnas ribiņas un citas spārnu daļas, izgriezta tās un izvilēja.

Bet prieki nebija ilgi. Jaunmatrožu apmācība beidzās, mani atkomandēja atpakaļ manā daļā. Nācās arī atbrīvot dzīvokli, kuŗu biju noņēmis tikai uz laiku, un tā mūsu darbs pārtrūka darbnīcas trūkuma dēļ.

Atnāca 1927. gada vasara. Ar valsts tehnikuma Liepājas nodaļas direktora Kupica atļauju lidmašīnas daļas nogādājām tehnikuma darbnīcās. Šeit mazi puikas par 10 santīmiem stundā gatavoja un līmēja ribiņas, apšuva ar finieri korpusu, palīdzēja sagatavot apkalumus, virpoja no tērauda bultiņas.

Galdnieka darbnīcas un mēchaniskās nodaļas pārziņi par savu darba laiku nerēķināja neko. Arī es pats cauriem vakariem rāvos pa tehnikuma pagrabiem zāģējot, skrūvējot, naglojot.

Visam tomēr pienāk savs gals. Neskatoties uz visrūpīgāko budžeta sastādīšanu, uz vislielāko oikonomiju, es ar savu virsnieka algu vairs būvi turpināt nevarēju. Materiāli bija dārgi, es biju jau iedzīvojies parādos. Būve atkal bija jāpārtrauc.

Šajā laikā valdība būvēja jauno Glūdas dzelzceļu. Nospiests par to, kur rast līdzekļus lidmašīnas būvei, jo iesākto darbu atmest bija žēl, es kādu dienu satieku uzņēmēju Alfrēdu

Ikneru, ar kuŗu biju pazīstams no agrākiem laikiem. Izrādās, ka viņš būvē kādu dzelzceļa posmu pie Ilmājas stacijas un meklē automobili, kas varētu viņam vest sliedes, cementu un citus materiālus no Durbes uz Ilmāju un vēlāk pievest akmeņus un grunti tiltiņu būvei.

Aprunājos par cenām. Ātra kalkulācija, un kad mūsu saruna beidzās, es saņēmu 500 latus avansa uz nākošo darbu kontu. Tajā pašā vakarā, braucu uz Rīgu pirkt automobili. Šajā laikā arī biju atzinis, ka vienam dzīve ir grūta un biju apsievojies. Tādēļ viegli saņēmu atvaļinājumu un aizbraucu uz Ilmāju «kāzu ceļojumā», patiesībā – pie brīvprātīgiem spaidu darbiem.

Alfrēds Inkers varēs pastāstīt par to, ka lidotājs virsleitnants Herberts Cukurs asiņainām rokām cēla lielās, asās saspridzināto akmeņu šķautnes automobilī, vēla cementmucas un krāva sliedes no saules līdz saulei. Pirmajās dienās biju kā salauzts, bet vēlāk pie šī darba tā pieradu, ka tas likās jau gluži viegls. Kad pēc 14 dienām braucu atpakaļ uz Liepāju, man kabatā bija 500 lati skaidras peļņas. Arī avanss bija atpelnīts. Tūdaļ uzdevu labiem atslēdzniekiem izgatavot plāksņu apkalumus. Nokārtoju arī maksājumus par automobili, ko biju pircis bez iemaksas, tikai ar procentu samaksu. Pilns cerību un spara meklēju savai mašīnai darbu.

To arī darīju. Dienā brauca pieņemtais šoferis ar strādnieku, vakaros pēc dienesta, novilcis spīdošo formu, pats taisīju pa braucienam.

Strādājot algotiem spēkiem, C 3 būve ātri virzījās uz priekšu. Saņēmu lielu dzīvokli un lidmašīnu atkal novietoju vienā dzīvokļa daļā, kas bija pārvērsta par darbnīcu.

Ar automobili pelnīju labi, to pieprasīja mednieki un tirdznieki. Lai visus klientus kārtīgi apkalpotu, bija vajadzīga vēl otra «ķerra». Arī to nopirku bez iemaksas, jo pārdevēji

man dāvāja pilnīgu uzticību. Par šo mašīnu varēju maksāt pēc iespējas.

Es pa šo laiku savos brīvos vakaros, kad man nebija jābrauc ar kravu, beidzu jau plākšņu būvi. Daudz man te palīdzēja mana dzīves biedrene, jo startēt un ar āmuriņu iedzīt mazās nagliņas viņa varēja labāk, nekā es ar savām grūtā darbā sastrādātām rokām.

Izstājos no kaŗa dienesta. Liepājā palikt vairs negribēju un ar visām savām pekelēm aizbraucu uz Rīgu. Tur kādu laiku braucu ar savu mašīnu par šoferi, krāvu miltus un labības maisus. Auto transports deva ienākumus un man izdevās saformēt veselu smago automobiļu karavānu. Pats vairs nebraucu, jo biju – ekspedītors.

Kādu dienu kuģis «Gaida» atveda Rīgā C 3 un Auseklīti. Nu sākās grūts, neatlaidīgs darbs no jauna, kas vilkās visu 1929. gadu līdz 1930. gada aprīlim. Tad beidzot ar Aviācijas biedrības palīdzību mans C 3 bija gatavs.

Darbnīcā ierodas lietpratēju komisija. Es priecājos par veikto darbu, trīcu par gaidāmo pirmo lidojumu, klausos kritiķu atsauksmes. Baiļojos, vai kāds neieraudzīs kaut ko tādu, kas man varētu kaklu lauzt, ko es nebūtu pamanījis. Viens saka: motors karsīs, par daudz apsegts. Otrs: propellers par daudz liels. Nevilks, kuls gaisu. Par daudz liels solis. Trešais: par daudz liela slodze, uz kvadrātmetru 52 kilogrami. Nedzirdēts! Ceturtais atzīst, ka būs ļoti nestabils, jo plākšņu novietojums apakšā.

Nevaru neko iebilst, varbūt tiešām tā arī būs. Zinu tikai to, ka mans putns būs ļoti ātrs, jutīgs, ar lielu nolaišanās ātrumu.

Materiāli, no kādiem pagatavoju savu lidmašīnu, ir labākais chromniķeļa tērauds, tērauda caurules ar lielu izturību, alumīnijs, Latvijas priede un osis un Rudzīša finieŗa fabrikas finieŗi, pagatavoti speciāli aviācijas vajadzībām.

Lidmašīnas plāksņu pārvilkšanai gan ir lietots vecs materiāls, proti – avarējušu lidmašīnu audekls, kas jau piesātināts ar ļoti dārgo emalītu. Ja uzvilktu uz C 3 jaunu audeklu ar svaigu emalītu, tad tas maksātu 700 latus, bet vecais iznāk tikai 140 latus. Lidmašīnas impregnēšanai un lakošanai ņēmu mūsu kara aviācijā gadiem ilgi pārbaudītās un atzītās, pazīstamās Rīgas fabrikas «Wilhelm Hjordt» lakas, emaljas un «Emalītu». Prieks atzīt, ka arī šie, pašu zemes ražojumi godam izturējuši visas straujās atmosfēriskās pārmaiņas: kā Gambijas tropisko karstumu un lietu, tā Sacharas tuksneša nakts salnu un Atlasa kalnu sniegu. Tāpat arī visi bordinstrumenti ir salasīti vecos metāla atkritumos un pēc iespējas izlaboti. Ja tiem ir labs garastāvoklis, tie rāda, ja nē, tad jālido tāpat. Tas manu tagadējo lidojumu ļoti apgrūtināja.

Gribu tagad pastāstīt kā tiku pie motora. Strādādams Rīgā, dabūju zināt, ka priekš gada kara aviācija izslēgusi no aviācijas skolas lidmašīnām divus vecus Renò motorus un ka tie rūs vecos dzelžos galvenās artilērijas noliktavās. Caur Latvijas aviācijas biedrību tos pieprasīju. Pagāja veseli seši mēneši, kamēr Bruņošanas pārvalde līdz ar valsts kontroli piekrita šo veco čuguna, tērauda un alumīnija lūzumu pārdošanai. Par motoriem samaksāju 60 latus, tā tad 30 latus gabalā. No diviem motoriem arī izdevās sastādīt vienu. Ar to es lidoju no 1930. gada 28. aprīļa līdz 1933. gada 9. novembrim, kad pēc lidojuma no Gambijas nolaidos Dakarā, veicis 7327 kilometrus garu pārlidojumu.

Pienāk izšķiņošā diena, kad manam putnam jādodas gaisā. Ar stipru lampu drudzi braucu uz aerodromu. Mani pavada arī sieva. Kas zin, vai šis nebūs C 3 pirmais un arī pēdējais lidojums.

Ieradušies daži labvēļi un ziņkārīgie, kas skatās no tālienes, kā es laužīšu kaklu. Arī pats neesmu visai drošs.

Aizbraucu uz startu, pagriežu pret vēju. Gāze! Mans putns stāvus gaisā. Neesmu pieradis pie tā. Tas pašūpojas, palēkā. Bet tad tas ir manās rokās un mierīgi, strauji, paklausīgi nes mani.

Visā Latvijā ir redzējuši, kā C 3 velk cilpu pēc cilpas, met mucu pēc mucas, pārmetas reveransos vai lidojumos ar galvu uz leju. Tas ir griezies grīstē kā vējā palaista lapa, lai pēc tam kā bulta stāvus mestos zemē uz skatītāju galvām, kas pieliecas, lai tās nenorautu. Tad ir atkal stāvus traucies gaisā.

Šie gadi mūs ir sakausējuši kopā par vienu. Būvējot savu putnu un lidojot ar to, es esmu kļuvis par 8 gadiem vecāks. Man vajadzīga atpūta. Un atpūta, remonts vajadzīgs arī manam putnam.

Sirds viņam tagad būs jauna – jaunais Džipsijs. Vēlreiz paldies par to dzimtenei. Tā mums abiem ir liela laime. Tas dod cerību mest lokus virs Latvijas metropoles – Rīgas. Protams, ka tagad mana lidmašīna skries daudz ātrāk – 240 kilometrus stundā. Normāli lidojot – 200 km. Tā pēc daudz, daudz gadu grūta darba esam abi tikuši uz kājām un, ja būs lemts, būsīm mājās kā likts.

Katram, pat nespeciālistam, būs skaidrs, ka, ja veca lidmašīna, kas projektēta 1926. gadā, ar 1916. gada tipa motoru, kā mans C 3, ko būvējuši mazi 10–13 g. v. puikas (Liepājas tehnikumā), sievieši (mana sieva un parašutiste Helena Koth-Eglīte) un nespeciālisti amatnieki (kā es), spējuši veikt daudzus gadus grūtu darbu un veikusi gaŗāko Latvijas aviācijas tāllidojumu, ka tad Cukura 1934. gada konstrukcija, labāko Latvijas amatnieku būvēta, ar modernāko Gipsy-Major motoru, iegūs 1934. gadā Parīzes aerosalonā vēl lielāku piekrišanu.

Mēs Latvijā varam būvēt lidmašīnas. Mums ir materiāli: priede un labi finieŗi, kādus velti meklēt ārzemēs, kur pat ļoti

slikts finieris ir zelta vērtībā. Ārzemes tādēļ ir spiestas būvēt metalla lidmašīnas, kuņas ir šausmīgi dārgas un nepraktiskas remontā.

Beigsim reiz būt aizspriedumaini un gādāsim, lai Latvija būtu stipra gaisā ar savām pašu ražotām lidmašīnām.

# **Kā melnie taisa «gri-gri» no franču lidotāju kauliem**

Kad 2. novembrī nolaidos Dakaras aerodromā, no turienes pacēlās kaŗa lidmašīna, kas devās meklēt divus pazudušos lidotājus, kas 30. jūlija pēcpusdienā bija saņēmuši uzdevumu pacelties no Dakaras aerodroma 5000 metru augstumā un nolaisties. Potē lidmašīnā, kuŗā iebūvēts 500 zirgu spēku četrcilindru Solmsona motors, bija izlidojuši divi franču kaŗa lidotāji – pilots Gatè un mēchanīķis Pižò. Pēc pusstundas pār Dakaru bija nācis šausmīgs taifuns. Lidmašīna vairs neatgriezās, lidotāji vairs nekad neredzēja savus biedrus.

Ciņā ar tropu zemju taifunu lidmašīna ir pilnīgi bezspēcīga. Vienīgais glābiņš – pēc iespējas ātrāk kaut kur nolaisties. Tā kā taifuns nācis no ziemeļvakariem, tad lidotājiem nekas cits neatlicis, kā bēgt pretējā virzienā uz Gambiju. Bet nolaišanās šajā apgabalā nekur nav iespējama, jo visur koki, milzīgas upes un nepārrēdzami purvi. Taifuns pārnesis lidmašīnu pāri Gambijai, portugāļu Gvinejā.

Dakaras lidotāji velti izgaidījās un izmeklējās savus kollēgas. Tie bija pazuduši bez pēdām. Viņus atzīmēja sarakstā kā kritušus goda pilnā lidotāja nāvē, savus uzdevumus izpildot. Draugus tomēr tik ātri aizmirst nevar, lidotāji viņu atliekas meklēja joprojām.

Kādu dienu pienāca ziņa, ka portugāļu Gvinejā mednieki atraduši biezijā brusā (tuksneša zālē) kaut ko līdzīgu lidmašīnas daļām. Nekavējoties uz turieni izsūtīja lidmašīnu, ko vadīja pazudušā Gatè draugs.

Lidotāji nolaidās Zigvinchoras aerodromā. Kopā ar militāro

sardzi viņi devās meklēt šķietamās lidmašīnas atliekas. Tās atrada. Nebija šaubu, ka te bija nokritusi pazudušī lidmašīna un sadegusi. Bet zem drupām velti izmeklējās lidotāju kaulus. Kur tie bija palikuši? – Visa meklēšana un klausināšana pēc lidotājiem bija veltīga. Neviens nekā nebija redzējis, ne arī dzirdējis. Pat lidmašīnas avāriju neviens nebija manījis.

Taisni šī nezināšana radīja aizdomas, jo tuvākā sādžiņa bija tikai nepilnu kilometru no nelaimes vietas. Gatē draugs nebija dabūjams no šejienes prom, kamēr lieta nav noskaidrota. Kad tomēr panākumu nebija, izsolīja lielu pateicības algu tam, kas sniegs kaut kādas ziņas par pazudušajiem. Un te viena melnā sirds neizturēja, tā pastāstīja visu drausmīgo traģēdiju, kāda šeit bija norisinājusies.

Taifuna nestā lidmašīna, meklējama patvērumu, bija mēģinājusi nolaisties, bet triekta pret zemi un sadragāta. Lidotājam salauztas kājas un pats smagi ievainots, bet mēhāniķis ticis cauri ar izbailēm. Izrāpies no lidmašīnas drupām, tas izvilcis arī savu ievainoto biedru un aizsteidzies meklēt palīgus. Pa to laiku saskrējuši tuvējās sādžiņas melnie iedzīvotāji. Franciski neprazdami, tie nav varējuši ar ievainoto lidotāju sarunāties. Tomēr, redzot balto karavīru tik bezspēcīgu, ātri aptvēruši, ka te pa gaisu viņiem atnākusi liela laime, proti, no miesas iznāk «kus-kus» (cepētis), no kauliem lielisks «gri-gri» (amulets). Daudz nedomājot, nelaimīgam Gatē tūliņ nogriezuši galvu, noplēsuši apģērbu, atnesuši tam-tamus un uzsākuši svētku dejas.

Taifuns pārgājis. Atgriezties mēhāniķis Pižō ar dažiem melnajiem, lai aiznestu ievainoto biedri, un icraudzījis šīs drausmīgās dzīres. Bet tūdaļ arī viņu ķēris tāds pats liktenis. Viens no melnajiem ar «mačeti» – lielu, smagu nazi pāršķēlis viņa ķermenī no pleca līdz viducim. Melno priekiem nebijis vairs gala.



Kad lidotāji izcepti un apēsti, kauliņi salasīti kā «gri-gri», beigušies arī svētki. Lidmašīna sadedzināta un ar laiku šo vietu pārklājusi gara zāle. Un arī melnie gandrīz vai aizmirsuši savu nelietīgo darbu. Tomēr viens no viņiem, kas nebija dabūjis «gri-gri», tagad visu to atcerējās un pastāstīja Gatè draugam.

Var iedomāties dusmas un šausmas, kādas pārņēma nelaimīgo lidotāju kollēgas. Ar stingrām metodēm nopratinot melnos, atklājās notikums visos sīkumos. Protams, franču lidotāji nekādus sodus tiem nevarēja uzlikt, jo zeme pieder portugāļiem. Ar dažiem draugu kauliņiem, ko vēl izdevās atņemt melnajiem, viņi atgriezās atpakaļ.

Tagad Dakarā runā, ka franči sūtīšot uz vainīgo sādžīņu soda ekspedīciju, bet sīkāku ziņu par to nav. To it kā nokārtošot diplomātiskā ceļā. Jautājums tomēr ļoti sarežģīts, jo nevar taču pakārt vai sabāzt cietumā veselu sādžu. Vainīgi visi, jo visi mielojušies ar gardo «kus-kus». Kuŗš no viņiem vairāk apēdis un tādēļ vainīgāks, to vairs konstatēt nevar. Neviens arī nevar atdot Francijai divus viņas dēlus. Dakaras lidotāji, kad piemin šo gadījumu, grieŗ zobus, vīsta dūres un saka: ja tā būtu Francijas zeme, melniem nekad vairs negarŗotu balto cilvēku gaŗa, tiem tas nenāktu pat prātā.

Saprotu gluŗi labi viņus. Esmu laimīgs, ka tikai tagad dabūju zināt. Citādi mans miegs melno būdiņās manā Gambijas ekspedīcijā nebūtu bijis vis tik salds.

Tagad, kad esmu nolēmis lidot caur Centrālo Afriku, pāri Sacharas vidienei, franču kollēgas nopietni krata galvu un saka:

«Attention!» (Uzmanību!)

Arī bez tā būŗu uzmanīgs un pirms aizlidoŗanas labi iecļoŗu savu pistoli. Nav nekāds seviŗķs priekŗ iepazīties ar melno gremoŗanas organiēm.

# Francu lidotāja varoņdarbi Afrikā

Dakarā esmu ļoti sadraudzējies ar franču lidotājiem. No viņiem esmu dabūjis dzirdēt daudz interesantu lietu par lidotāju grūto un bīstamo darbu gaisa satiksmes līnijās starp Dakaru un Kasablanku. Kur ir briesmas, tur ir arī varoņi. Gandrīz leģendārs ar savu varoņību te kļuvis 31 gadu vecais lidotājs Renè Rikvells (Riquelle). Par viņa varoņdarbiem man pastāstīja «Air-France» šefmēchanīķis – Bertò.

Pagājušā gada vasarā spāņu iznīcinātāju lidmašīna ar jaunu leitnantu pie stūres lido no eskadriļas bāzes Jubijas Ragā uz Villu Cisnerosu. 20 kilometrus no Villas Cisnerosas lidmašīnai pietrūkst benzīna. – Lidotājs redz fortu, bet tomēr spiests nolaisties, to nesasniedzis.

Villas Cisnerosas forts atrodas uz 40 kilometru gaŗas un 2 līdz 4 kilometri platas pussalas gala. Šī pussala ir viscaur līdzena kā galds – ar cietu smilti.

Nolaišanās notiek labi, bet nelaimīgo tūliņ sagūsta mauri (arabi), kastrē un pēcpusdienā nogādā pie forta, kur pret lietu izpirkšanas naudu nodod spāņiem. – Spāņu leitnanta vārdu aiz saprotamiem iemesliem negribu minēt. – Šinī laikā Villā Cisnerosā gaisa satiksmes līnijas deŗūrējošais lidotājs ir Rikvells. Lielā saŗutumā un dumsās tas sēŗas lidmašīnā kopā ar kādu spāņu lidotāju un uzbrūk no gaisa arabiem, kas sapulcējuŗies pie pamestās lidmašīnas. Ar loŗmetēju izklīdina nelietīgos maurus un nolaiŗas blakus tukŗajai lidmašīnai.

Kamēr Rikvells ar loŗmetēju attur arābu uzbrukumu, spāņu lidotājs pārlej otrā lidmašīnā degvielas, palaiŗ motoru un paceļas gaisā. Tad arī Rikvells beidz arābu apŗaudīšanu

un aizlido atpakaļ uz fortu. Leitnants bija atriebts un lidmašīna glābta.

Agrāk uz Kasablankas – Dakaras līnijas pastāvīgi lidoja 2 lidmašīnas kopā. Vienā bija tikai lidotājs un pasts, otrā lidotājs un mēchanīkis. Šīs otrās lidmašīnas uzdevums bija pavadīt pasta lidmašīnu. Ja notika klizma ar vienu, arī otra nolaidās kaut kur tuvumā un uzsāka cīņu ar arabiem, kas tūliņ bija klāt, kā no zemes izauguši. – Tā reiz sabojājies motors pavadītājai lidmašīnai, uz kuņas lidojis lidotājs Krobls ar mēchanīki Pintadō, un tā bijusi spiesta nolaisties.

Pasta lidotājs Gurps ar smagi piekřauto lidmašīnu arī nolemj nolaisties, lai palīdzētu biedriem. Bet nolaižoties ar spārnū aizķer ķāpu un salauž lidmašīnu.

Lidotāji izmisumā mēģina izlabot pirmās lidmašīnas motoru, bet te jau arī arabi klāt. No viņu lodēm krīt lidotājs Krobls un mēchanīkis Pintadō, bet Gurpu smagi ievaino ķājā. – Arabi lidmašīnas sadedzina, bet Gurpu uzsien uz kamieļa un 11 dienas ved caur tuksnesi uz Jubijas Ragu. Kad arabi redz, ka gūsteknis tālāku ceļu vairs nevar izturēt un taisās izlaist garu, tie paliek uz vietas, bet ar ātrāko kamieli sūta vēstnesi uz Jubijas Raga fortu. Tur tas nolīgst izpirķšanas maksu – ķetrus maisus duros (spāņu sudraba nauda mūsu pieclatnieku lielumā).

Lidotājs Rikvells, dabūjis zināt par biedra bīstamo veselības stāvokli, nolemj to glābt. Viņš sēžas lidmašīnā kopā ar arabu priesteri – marabū un «sūtni», paņem līdz arī izpirķšanas maksu un lido tuksnesī meklēt mauru nometni. – Drīz vien to atrod un nolaižas. Apmaiņa norit bez traucējumjiem, jo gūsteknis ir gandrīz jau līķis. – Rikvells laimīgi atgriežas Jubijas Ragā, no kurienes tūliņ, uzpildījis degvielas, dodas ar Gurpu uz Kasablanku. Gurpa dzīvību tomēr neizdodas glābt, pēc dažām dienām tas nomirst. Par šo varoņdarbu Rikvellu apbalvo ar Goda leģiona ordeni.

Bertò pastāsta arī citas epizodes no Rikvella dzīves, kur viņš parādījis savu apķērību un drošsirdību. Šis slavenais lidotājs un labais kollēga tomēr vairs nav starp dzīvajiem. Pagājušajā pavasarī viņš devās lidmašīnā uz Parīzi, lai nokārtotu dokumentus savām tuvējām laulībām. Viņa vadītā lidmašīna, kuŗā atradās arī otrs lidotājs, radiotelegrafists un trīs pasažieŗi, laiŗoties pār Pireneju kalniem, kas arī man gandrīz bija liktenīgi, netālu no Barselonas aizķēra ar spārnuru klinti un nogāzās bezdibenī. Rikvella līgava velti viņu gaidīja Dakarā. Radio pieteica sēras no Afrikas tropiem līdz Francijas galvaspilsētai: viens no slavenākiem Francijas dēliem bija beidzis dzīvot.

Tagad pār Rio de Oro lidmašīnas lido tikai pa vienai. Bet uz šīm lidmašīnām, kuŗās iebūvēti vislabākie motori, lido līdz, kopā ar radiotelegrafistu un mēchaniķi, arī marabù, kuŗu arabi ļoti ciena. Šo marabù uzņem Port-Etjennā, ved līdz Agadirai un tad atkal atpakaļ.

Jubijas Raga gubernātors arī man solīja dot līdz vienu tādu marabù, bet manam kuŗim visas malas pilnas ar benzīnu, rezerves daļām, proviantu un ūdeni, tā ka svētajam vīram vairs vietas nebija.

Šīs epizodes jau pietiekoši raksturo lidotāju smago darbu Rio de Oro piekrastē. Protams, algu viņi saņem lielu – 12 000 franku (ap 2400 latu) mēnesī.

Bet ko līdz lielā alga, ja tā bojā veselību, nervus un ja bieŗi jāzaudē pat dzīvība.

# Melno afrikāniešu precības, kāzas un laulības dzīve

Savā lidojumā pa Afriku, ekspedīcijā pa Senegal un Gambiju, un tagad šeit, Dakarā, esmu centies iepazīties ar melno afrikāniešu dzīvi. Galvenā kārtā mani ir interesējuši tie cilvēki, kuŗus var saukt par dabas cilvēkiem, kuŗus vēl maz skārusi civilizācijas ļaunā roka, kas vēl netraucēti var dzīvot savā nodabā.

Afrikas karstajā saulē viss ātri uzzied, nobriest un tikpat ātri novīst. Izņēmums šajā ziņā nav arī cilvēks, it īpaši sieviete. Meitenei nav vēl ne deviņi vai desmit gadu, kad tā jau piebriedusi kā pumpurs un nobriedusi arī ģimenes dzīvei. Zēniem lieta iet drusku ilgāk, līdz tie nobriest vīrišķīgi. Jauneklis tikai tad var sākt lūkoties sievieti, kad viņam 16 vai 17 gadu. Apņemt sievieti tomēr nav viegli. Te vajadzīga manta vai nauda. Sieva jānopērk no vecākiem vai nu par skaidru naudu, vai par zirgiem, vēšiem, aitām, dažādām mantām un rotām, skatoties pēc tā, kāda «prece». Šeit es runāju tikai par nekristīgiem nēģeriem, – kristīto dzīve neko daudz neatšķirās no eiropiešu dzīves.

Kam līdzekļi atļauj, tas var turēt vairākas sievas. Bagātniekiem parasti to ir četras vai piecas. Muhamedāņu un neticīgo laulības nekur neregistrē. Kristīgo nēģeŗu laulības turpretim jāreģistrē kā dzimtsarakstu nodaļās, tā baznīcas grāmatās un tām piešķirtas visas likumīgās tiesības.

Nēģeŗi ir daudz tikumīgāki par klejotāju tautu – arabiem (mauriem) un līgavainim bieži vien jāšaubās par līgavas tikumību. Te liela nozīme piekrīt vecāku un tuvinieku

uzraudzībai, kas cenšas, lai «prece» nezaudētu savu tirgus vērtību.

Uz laukiem ne tik daudz, bet pilsētās meitenes saģērbj ļoti skaisti, pēc melno modes. Tām sataisa īpatno frizūru: uz galvas dažās vietās matus izdzen, dažās atstāj. No mazajām, sīkstajām sproģelēm sapin mazas bizītes, kuņās iekaņ krellītes, zelta, sudraba vai alumīnija gabaliņus. Mugurā raibie svārciņi, ap kaklu kreļļu un gri-gri (amuleti) virknes. Ap rokām un kājām sudraba, zelta, bronzas vai alumīnija sprādzes.

Puikas ir prece, kam nav nekādas vērtības, tie skraida apkārt skrandās. Jaunas, daiļas, tikumīgas meitenes cena patlaban Dakarā svārstās no 7000 līdz 10000 frankiem (1400 līdz 2000 latiem). Atstātas sievas, pavecas atraitnes jau var iegūt par dažiem simt frankiem. Šī augstā cena ir tikai Dakarā. Kāds lidotājs man stāstīja, ka Tambakundā viņš apprecējis, tas ir, nopircis pirmās šķiras sievu par 63 (13 latiem). Bet tas ir izņēmuma gadījums, jo viņš meitenes tēvam izdarījis kādu pakalpojumu un turklāt būt par baltā cilvēka sievas tēvu ir liels gods. Kur tad nu vēl mazbērni, ko šeit sauc par «café au lait» – kafiju ar pienu. Tam droši vien būs bijusi lētā pirkumā liela nozīme.

Kad līgavainis līgavu izraudzījis, tas kopā ar tēvu, māti vai diviem draugiem dodas aprunāties par pirkšanu. Ja znots ir pieņemams un arī marabù (islāma priesteris) atļauju devis, tad sākas liela kaulēšanās, kas reizēm velkas nedēļām. Līgavas tēvs uzprasa daudz vairāk, bet līgavainis neko daudz nesola. Līgavas tēva liecinieki precī slavē, līgavaiņa liecinieki to noliek, līdz beidzot atrod zelta vidus ceļu un noslēdz darījumu, ko apstiprina marabù, paķeņot par to arī savu – ne mazo daļu.

Kad cena nolīgta, var gatavoties kāzām. Nokauj kazu, aitu vai vērsi, skatoties pēc mantas apstākļiem. Uz kāzām sanāk visa sādža vai pilsētā visa iela. Tam-tamiem rībot sākas dejas.



Kapt. Džeļa nošautie begemoti



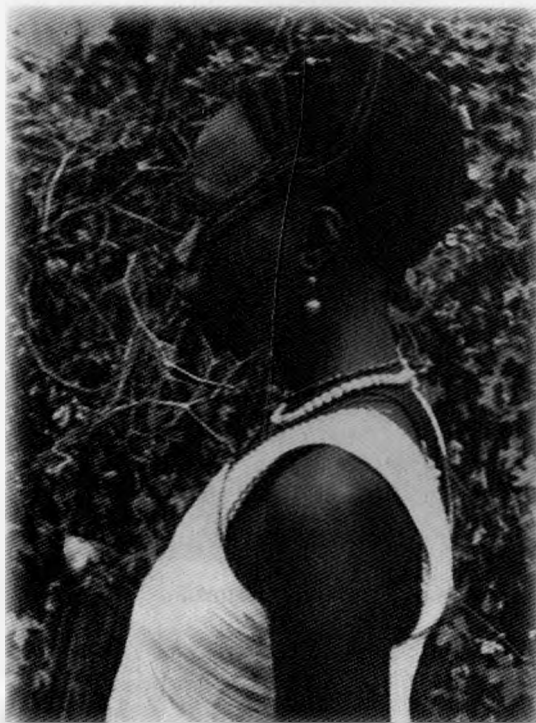
Kapt. Džeļa sašautais krokodīls

Barra cilts vecākais

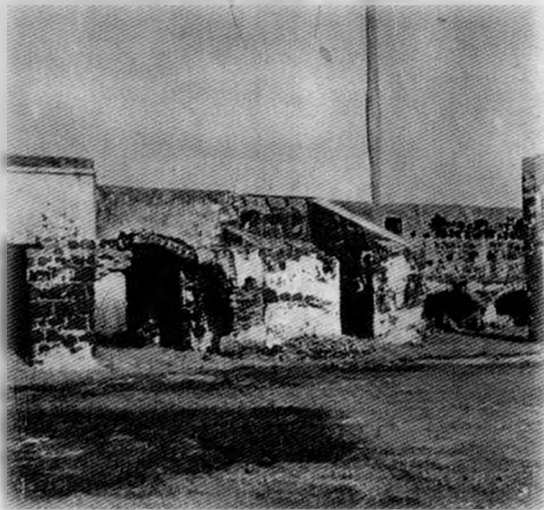


Barra cilts ģimene





Barra cilts daiļava



Barra forta drupas



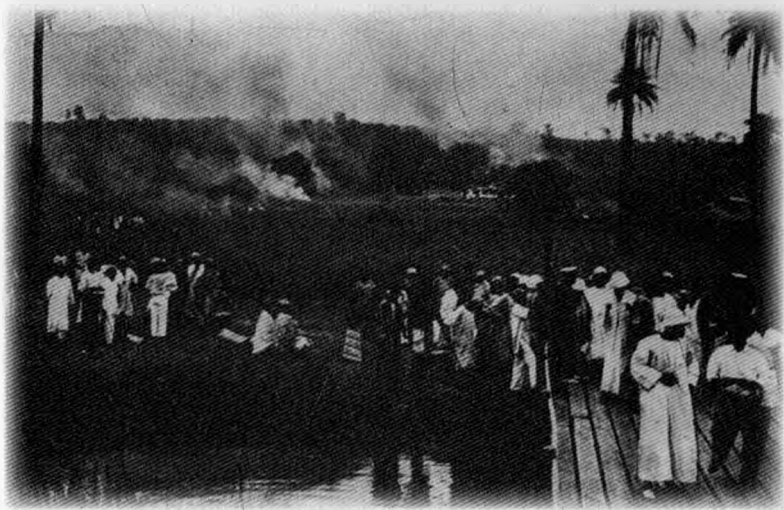
Melnie makšķernieki Gambijas krastmalā



Jukunkun cilts kaņotājs



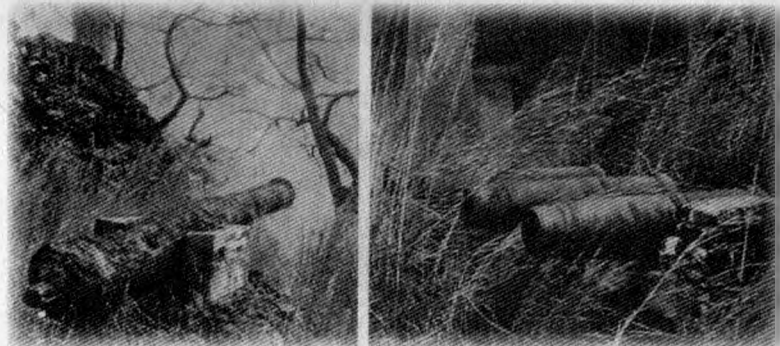
Gambijas nēģerietes pagalmā



Siseņu briesmu apkaŗošana



Vecie Jēkabforta sargi – kurzemnieku lielgabali



Visi deĵo lokā ap jauno pāri, kas arī deĵo vidū. Līgavainis cenšas parādīt spēku un izveicību, līgava – savu temperamentu un grāciju.

Lai tiktu šādās kāzās, samaksāju kādam melnajam 25 frankus un tas man atnesa «bu-buh» (turbānu) un kurpes. Pārgērbies, es nakts vidū kopā ar melno gāju uz kāzu mājām. Eiropiešu tērpā iet ir diezgan bīstami, jo muhamedāņi ne labprāt ļauj baltajiem skatīties viņu kāzas – tas atnesot nelaimi. Bet arābu tērpā mani noturēja par sīrieti, kas arī ir muhamedāņi.

Jaunais vīrs, vārdā Osmans Ibundjajs, par 5400 frankiem precēja otro sievu, 12 gadus veco Niakhao. Jaunā vīra pirmā sieva – liela, resna, spēcīga madāma, bet Niakhao – maza, sīciņa. Grūti tai būs sadzīvot ar spēcīgo konkurenti. Pirmā sieva nemaz nelikās greizsirdīga. Tā deĵoja, ka smiltis vien pa gaisu griezās un ar kājām tā stampāja, ka likās – izstampās zemei cauri. Tas viss par godu jaunajai sacensei. Patiesībā pirmajai sievai bija arī iemesls priecāties: tagad viņai būs palīdzē, gandrīz vai verdzene, uz kuņas pleciem varēs uzvelt grūtākos darbus.

Pēc pusnakts jauno pāri ievadīja dzīvoklī ar dārdošu tamtama mūziku, plaukšķināšanu un smieklēm. Kāzinieki palika priecāties, bet es griezoz mājup.

Nēģerietēm ir citāda daba nekā eiropietēm. Viena vīra sievas sadzīvo kā savā starpā, tā arī ar vīru tīri labi. Vismaz vīri neko daudz nesūdzas. Bērnu iegūt ir sievas prieks un lepnums. Bērnu auklēšana arī nav grūta, un tie mātes nemaz netraucē viņu darbā. Savam vīram sievas mēģina izpatikt kā varēdamas un mācēdamas, lai izpelnītos viņa labvēlību. Vīrs tādēļ arī apkārt bez sievām nestaigā un grēkos nekrīt. Bet arī no sievām prasa uzticību, un ja pieķer nedarbos, tad tūliņ gals klāt: ar sentēvu paņēmienu pārgriež rīkli. Ja tiesu iestādes par to iebāž vīru uz pāris gadiem cietumā, tad tas tomēr nevienu

neatbaida no šīs senču parašas. Varbūt arī tādēļ sievas reti kad kļūst neuzticīgas saviem vīriem.

Ja sieva vīram neiztop, ir nepaklausīga vai apnīk tam, tad vīram ir tiesības to aizsūtīt vecākiem atpakaļ un līdz ar to šķirties no šīs sievas. Bērnus patur vīrs, tas sievietēm ir liels negods. Tādēļ arī sievas cenšas, cik var, un vīriem šeit slikti neklājas.

Bet slikti neklājas arī sievietēm. Tā kā to ir vairākas, tad mājas darbus padarīt vieglāk. Tām nav garlaicīgi, tās var viena ar otru pļāpāt, cik uziet, var viena otrai sakārtot frizūru, apģērbt un izpildīt dažus higiēniskus priekšrakstus, ko prasa korāns. Reiz šādā higiēnas priekšrakstu pildīšanā dabūju nejauši gažām icdams noskatīties caur žogu. Gandrīz izdevās to nofotografēt, bet pašā pēdējā acumirklī mani pamanīja un ar lielu smiešanos – «priekšskars nolaidās».

Senegālietis ar savu ģimenes dzīvi ir apmierināts. Laulības krīzi šeit nepazīst. Sievas vīram ir labas un turklāt tās viņam ir kapitāls un darba spēks. Sievas arī apmierinātas un laimīgas, ne par ko nesūdzas. Varbūt vienīgi, ka rotu par maz. Bet to viņām diezgan nekad nebūs, tāda reiz ir levas daba.

# Gorè – šausmu sala Atlantijas ūkeanā

Atlantijas ūkeanā, kādus 5 kilometrus no Dakaras dienvidrietumu virzienā, atrodas sala – cietoksnis. Tā nav liela, apmēram 500 metri plata. Salas dienvidgals nobeidzas ar stāvu, ap 50 metru augstu klini, uz kuņas atrodas franču cietoksnis ar tālšāvēju baterijām.

Ziemeļgalā stāv vecais fōrts, kur kādreiz turēti ieslodzījumā sagūstītie vergi – nēģeri. Patlaban tur apbruņojuma nav. Starp abiem fortiem atrodas maza pilsētiņa – Gorè, ar 1100 iedzīvotājiem. Lai apskatītu salu un fōrtus, vajadzīga franču garnizona priekšnieka atļauja.

Atļauju dabūt ir ārkārtīgi grūti, jo ne vien sala, bet arī viss Dakaras apgabals ieskaitīts apcietinātā joslā, kur svešiniekus neielaiž. Visi šeit brīnās, ka man dota atļauja nolaisties Oukamas (Dakaras) aerodromā.

Sen jau ar ilgām skatījos uz šo interesanto aizliegto zemi un kāroju turp nokļūt. Tā kā patlaban lidmašīnas remonts nobeigts un man jāgaida uz motoru, tad arī saņemos un dodos pie paša ģenerāļa un lūdzu atļauju apskatīt salu.

Divīzijas ģenerālis Thiry ir lepns un atļauju dod. Bet man ar goda vārdu ir jāapsola, ka ne cietoksni, ne lielgabalus, vārdu sakot – neko, kam militāra nozīme tagadnē, nefotografēšu un neaprakstīšu. Man kā karstam Francijas draugam, kam par saviem panākumiem daudzkārt jāpateicas franču palīdzībai, šis solījums ir svēts un to arī ievēroju. Kaut gan jāatzīstas – mana Leika ne vienu reizi vien cēlās pie acs. Tomēr kārdināšanu pārvarēju. Ir jau tāpat diezgan, par ko rakstīt un ko fotografēt.

Ar atļauju kabatā steidzos uz nelielu kuģīti, kas reiz dienā uztur ar salu satiksmi. Drīz vien šūpojos pa Atlantikas ūkeana

viļņiem, ko sacel spēcīgais ziemelis. Kā bultas pa putojošiem viļņiem šaudās daudzas zvejnieku laiviņas – pirogas.

Pie salas krastiem viļņi sitas stāvus gaisā un tad sašķīst baltās putās. Pēc nepilnas stundas brauciena kuģītis pietāj pie Gorè salas. Mazā pilsētiņa kā izmirusi. Nav redzami ne cilvēki, ne dzīvnieki. Viss kluss. Nospiedoši drūmas ir daudzo māju drupas, kas te jau stāv gadu simteņiem. Baltimelnie mūri biedinoši slienās gaisā.

Gorè ir pirmā zeme, ko Francija priekš dažiem gadu simteņiem ieņēma Afrikā un tur nocietinājās. No šejienes tā pamazām pārgāja uz krastu, uz Zaļo ragu, kur tagad atrodas Dakara, un tad tālāk un tālāk, līdz beidzot tai pieder lielākā Afrikas daļa. Protams, cīņa nebija viegla – neskaitāmi Francijas dēli atdusas baltajā Afrikas smiltī. Tie krituši vai no melno senegaliešu un sudaniešu bultām un šķēpiem, vai arī miruši šausmīgā epidēmijā. Bet Francija līdzekļus nav žēlojusi un – uzvarējusi.

No forta, kas atrodas uz klints, zemē sasviesti simtiem lielgabalu. Tā ir īsta lielgabalu kapsēta vai mūzejs, te atrodami visāda lieluma čuguna lielgabali, šaujami ar degli, arī modernākas konstrukcijas un beidzot 6 līdz 7 garie stobri, kuŗu caurmērs pakaļgalā ap metru, bet šāviņu caurmērs 20 līdz 30 centimetri. Blakus lielgabaliem guļ arī viņu milzīgās, masīvās platformas. Bet tie «sivēniņi», kas tur patlaban augšā ganās, ir pēdējais artilērijas sasniegums.

Pilsētiņā ir arī savs laukums ar baobabu vidū. Tepat atrodas arī piemineklis, kas uzcelts par godu un atmiņu tiem pašreizdzīgajiem ārstiem un farmaceitiem, kuŗus šeit aizrāvusi kapā 1878. gada dzeltenā drudža epidēmija. Viņu vārdi iekalti baltā marmorā.

Stundām ilgi klejoju pa šaurām ieliņām. Retie cilvēki, ko te satieku, redzot mani rīkojoties ar foto aparātu, metas tūliņ



bēgt, vai tie būtu vīrieši, vai sievietes. Kāda maza meitenīte, kad pagriežu pret to savu aparātu, sāk pat raudāt. Man bija ilgi jāņemas, līdz to apmierināju, bet kad apsolīju iedot bildīti, tad palikām labi draugi.

Kā pēdējo apskatīju moku alu – veco fortu, kur pa daudzajiem gadu simtņiem turēti simtiem tūkstošu melno gūstekņu – vīriešu un sieviešu. No šejienes tie izsūtīti verdzībā pa visu pasauli. Varbūt, ka viņu ir bijuši pat miljoni, kas tos vairs var saskaitīt.

Forta priekšā guļ kaudze nāves rīku – lielgabalu. Īsti milzeņi. Ieeju apsargā divi melnie un tie negrib mani laist iekšā, kaut gan rādu atļauju. Nav «grāmatnieki». Esmu spiests iet pie policijas komisāra. Tas saņem mani apakšbiksēs, jo patlaban gulējis dienasvidu. Komisārs dod man līdz melno policistu un tas atver visas ejas.

Jau ieejot, mani apņēma senatnes dvaša. Tēlojas neskaitāmas nelaimīgo melno rindas, kas izrautas no dzimtās sādžas un zemes, atrautas no piederīgiem, bija šeit sadzītas ar varu. Daudziem viņu dzīves ceļš droši vien tepat arī beidzās un viņu līķi pārlidoja pāri forta valnim – haizivīm par barību.

Kad ieeju pagrabos un kamerās, kas velvēti pusotra metra augstiem griestiem, bez logiem, ar mazu, šauru ieeju, tad mani sagrābj īstas šausmas. Katrā sānu sienā iestiprinātas 10 resnas važas, galā vēl divas. Tā tad šajā 6 metri garā un 2 metri platā telpā bijuši piekalti 22 nelaimīgie. Tie bijuši kopā blīvāki nekā siļķes mucā.

Dažām važām galā liels dzelzs riņķis, ar kuņu var apņemt cilvēka viduci un tad ieslēgt. Važas sarūsējušas un sadilušas. Cilvēki šeit turēti kā visniknākie zvēri. Un to darījuši paši cilvēki!

Diemžēl, nofotografēt tumsas dēļ šeit neko nevar, bet pagalmā fotografēt nav brīv.

Apskatījis visu šo moku vietu, ieeju kādā kamerā un, iedevis melnajam pavadonim 5 frankus, lūdzu mani atstāt uz kādu laiku vienu. Gribas vienam izjust šīs telpas drūmo smagumu. Melnais vilcinās, beidzot tomēr aiziet. Nezinu, ko tas savā melnā galvā par mani nodomāja.

Apsēžos uz kāda sienas izgāzušās akmens. Kluss. Smacīgs gaisss. Pa mazo ieeju spīd no āra vāja gaisma... Mani pārņem sajūta, ka es esmu pieķēdēts, piekalts važām pie sienas un nekad vairs netikšu no šejienes laukā, nekad vairs neredzēšu saules gaismu, piederīgos, draugus...

Cik šausmīgi, ka brīvai būtnei – cilvēkam, laupa viņa brīvību, ka to ar varu un spaidiem iesloga pazemē! Ja šie vecie mūri un šīs važas varētu stāstīt, tad es dzirdētu vaimanas un gaudas par izpostītām mājām, apkautiem bērniem un sievietēm, par briesmīgām garīgām un miesīgām mokām, ko pārcietuši tie daudzie nelaimīgie, kuņus citi šeit iesvieduši smakt un ciest.

Pat ķirzakas, kas ārā saulē žirgtas, šinī drūmā vietā staigā lēni pa nelīdzeno akmens klonu. Kāda maza ķirzaciņa apstājas man tieši pretim un ilgi lūkojas manī savām mazajām, spulgajām ačelēm, it kā jautātu, ko es šeit meklēju, vai tiešām man šeit tik labi, ka tik ilgi uzturos.

Nē, labi man šeit nav. Mani māc cilvēku nežēlība, varmācība, valdītkāre. Es ceļos un atstāju šo drūmo sāpju un ciešanu vietu. Labi, ka tas viss ir pagātne un būtu labi, ja tas tur arī paliktu. Bet nedod miera jautājums: vai tagadnē cilvēce ir labāka?

Nē tā ir vēl nežēlīgāka nekā pirms daudziem gadu simteņiem. Tai ir daudz lielākas iespējas mocīt un varmācīgi spīdzināt, jo – viņas rokās tagad ir mūsu gadu simteņa lepnums – zinātne un tehnika. Bet visu to sedz skaļi lozungi, gan politiski, gan patriotiski, gan arī komerciāli.

Lidojot tagad pa dažādām zemēm, iepazīstoties ar dažādām tautām, es esmu guvis īstu jēdzienu par kultūru un civilizāciju

un arī par to, kas slēpjas aiz šiem vārdiem. Bet tas lai paliek citai reizei, pēc tam, kad būšu aplidojis Indiju un Tokiju.

Kad mazais, melnais kuterītis ved mani atpakaļ uz Dakaru un spirts vējiņš dzisina sakarsušos prātus un galvu, drusku nomierinos. Bet visu vakaru tomēr esmu redzētā ietekmē. Varbūt es esmu slims, ka visas šīs it kā vienkāršās un dabīgās lietas mani tā satrauc?

Nezinu. Varbūt.

## Marabù – cilvēks, kam Afrikā vislabāk klājas

4. decembrī. Kā visur, tā arī šeit Dakarā franči ir man stipri piepalīdzīgi visās lietās, un es esmu ar tiem kārtīgi sadraudzējies. Viņi arī man pastāsta daudz interesantu lietu par šejienes apstākļiem. Kad pārrunājam mana atpakaļlidojuma maršrutu, viņi nebeidz mani brīdināt no briesmām, kas man draud, pārlidojot mežonīgo mauru apdzīvoto Rio de Oro. Šeit dažs labs lidotājs dabūjis galu, vai arī izpirkts par sudraba naudas maisiem.

Pret mauru briesmu darbiem franču lidotāji izdomājuši interesantu pretlīdzekli. Tas ir marabù, muhamedāņu priesteris, kam liela teikšana mauru dzīvē. Tā kā šis svētais vīrs ir arī stipri naudas kārīgs, tad pret labu samaksu viņš lido līdz, kad lidotājs dodas bīstamajā maršrutā pār Rio de Oro. Ja lidmašīnai jānolaižas un lidotāji krīt mauru rokās, tad marabù pierunā savus cilts prāļus gūstekņus nekropļot, bet pret krietnu izpirkšanas maksu atlaist brīvībā.

Vispār šie marabù ir vai mazi Afrikas Rasputini un, salīdzinot ar pārējo tautu, dzīvo zaļas dienas. Ja es nebūtu eiropietis, bet afrikānis, tad, lai iegūtu labu stāvokli, mācītos par marabù. (Lai tiktu par marabù, jānoiet kājām uz Meku – tā ir visa mācīšanās). Turētu paklausībā tautu, draudot ar Allacha visvarenību un atriebību, un par katru nieciņu iekasētu naudu un sieciņus. Aprakstītu ietinamo papīru ar izrakstiem no korāna un par 50 līdz 500 frankiem pārdotu to kā gri-gri (amuletu) naivajiem tautiešiem, kas svēti tic, ka šāds papīra gabaliņš tos sargā no uguns, dunča, slimībām, zvēriem un citām nelaimēm.

Māpticība te ir liela, un dažs labs naudīgs nēģeris nokāries

ar gri-gri no galvas līdz kājām. Marabù par to tikai smīn un iekasē, smīn un iekasē. Ja kādam nav naudas ko samaksāt par gri-gri, tad marabù labprāt ņem pretim arī lūdzēja sievu, ja tā ir jauniņa, vai meitu. Protams, tikai uz laiku. Bet par to ticīgajam iedod ļoti spēcīgu gri-gri.

Man pastāstīja gadījumu, kur arābu nagos kritis «Air-France» direktors Elbons ar lidotāju Reinè, kas bijuši spiesti nolaisties Villas Cisnerosas tuvumā. Tā kā viņiem bijis līdzīgs marabù, tad arābi tos turējuši gūstā tuksnesī veselus četrus mēnešus, kamēr vienojušies par izpirkšanas maksu – tik daudz sudraba duaros, cik var panest četri kamieļi.

Kad direktors ar lidotāju atgriezušies, tie izskatījušies kā ģindeņi, kas apauguši gaļām bārdām. Iespaidīgais marabù tomēr bija gādājis, lai tie savu «vīrišķību» nezaudētu. Trīs dienas tad uz visas gaisa satiksmes līnijas bijuši lieli svētki.

Gadās arī, ka lidotāji tiek cauri ar izbailēm vien. Tāda laime notikusi lidotājam Parizo un viņa pavadonim. Lidojot no Agadiras uz Dakaru, uznāk ļoti bieza migla. Zemi redzēt nevar. Tā kā benzīns pastāvīgi ir līdz 15 stundu lidojumam, tad Parizo Jubijas Ragā nenolaižas, bet lido tālāk uz Villu Cisnerosu.

Pēkšņi sabojājas radio, un lidotājs spiests tālāk lidot tikai pēc kompasu. Vējš lidmašīnu nones sāņus tuksnesī, un kad beidza migla, izbeigušies arī degvielas krājumi. Lidmašīnai izdodas laimīgi nolaisties. Bet kur?

Par laimi vieta tuksnesī ir tāda, kur nav ne mazāko dzīvības zīmju, ne arī arābu. Pēc trīs dienu darba beidzot izdodas salabot radio un uzturēt sakarus ar Sen-Luisu. Tūdaļ no Sen-Luisas, Villas Cisnerosas un Jubijas Raga ar peilēšanas palīdzību nosaka lidmašīnas atrašanās vietu un nekavējoties izsūta lidmašīnu, kas jau vairākas dienas veltīgi izmeklējusies gar piekrasti. Radio vadīta, tā arī atrod lidotājus un atgādā tos

atpakaļ, bet lidmašīnu pamet savam liktenim tuksnesī, kādus 300 kilometrus no okeana krasta.

Lidotājs Parizo bija arī viens no tiem, kas Kasablankā mani ļoti nopietni brīdināja no briesmām, kas mani gaida tuksnesī, ja es lidošu ar vecu motoru, bez žiroskopiskiem instrumentiem un bez radio. Viņš arī ieteica man labāk lidot atpakaļ.

# Mūsu jaunais biedrs – Džipsijs

Beidzot tomēr esmu sagaidījis dārgo, sengaidīto, lielo, vērtīgo dāvanu – Džipsiju. Es pateicos no sirds dārgajai dzimtenei un visiem, visiem, kas man šo lielo balvu snieguši.

Nu reiz uz C 3 būs motors, uz ko var paļauties. Tikai žēl, ka C 3 vairs nav jauns. Šie daudzie gadi, ko kopā esam pavadījuši šūpojoties dažādos vējos, izplūkājuši viņam daudz spalvu. Bet ceru – kādu laiku mēs vēl lidosim.

12. decembrī visu dienu skraidīju uz ostu un lūkojos, vai nenāk kuģis. Tikko varu valdīt savu uztraukumu. Un kā lai tāds nebūtu? – Gaidu taču jaunu biedru sev un C 3.

Mūs trīs – mani, Džipsiju un C 3 – uz priekšu vienos nesaraujamas saites. Tās būs stiprākas par mīlu, draudzību vai laulību. Mums visiem būs kopējs liktenis: ja vienam neies labi, tad arī citiem būs grūti. Ja viens ies bojā, tad arī citi līdz. Lielās tālēs un lielās briesmās mums jāiet kopā. C 3 un es – mēs viens otru labi pazīstam. Kāds būs mūsu jaunais biedrs? Vai piepildīs cerības, ko uz to liekam? Vai nepievils?

Kad kuģis vēlā vakarā ienāca ostā, es vicināju ar roku, kā kādu mīļu cilvēku sagaidot. Pēc tam vēl ilgi staigāju gar krastmalu – tepat tuvumā, kuģī taču bija mans Džipsijs.

No rīta tūdaļ atkal biju klāt. Tik bezgala gaŗas likās tās stundas, kamēr beidzot mans motors karājās vinčā un tad laimīgi nolaidās uz Afrikas zemes.

Spedijas kantoŗa šefs – anglis miegains staigā gar kuģi. Uz manu lūgumu nokārtot muitas deklarāciju, tas atbild: kad būšot laiks, viņš to izdarīšot. Pēc piecām dienām es savu motoru dabūšot.

Biju sašutis ne vien es, bet arī «Air-France» sabiedrība.

Tā uzdeva muitas ierēdnim lietu nokārtot pēc iespējas ātrāk. Dabūjuši no spedicijas kantoņa sertifikātu, otrā rītā stundas laikā motors bija mums rokā un «Air-France» smagā automobili dārgo mantu aizvedām uz aerodromu.

De Havland firma nebija atsūtījusi motora zīmējumus. Cerēju tos atrast motora kastē, bet velti. Nebija arī motora benzīna pumpju, kuņus izsūta uz sevišķu pieprasījumu, ko es nezināju.

Tas viss manus priekus lielā mērā aptumšoja, jo nu esmu spiests gaidīt pumpjus, nemaz nerunājot par lielo darbu – motora zīmējumu izgatavošanu, izsvēršanu. Arī motoru konstrukcijas tikai angļu valodā; tie franči, kas runā angļiski, nekā nesaprot no speciāliem tehniskiem terminiem.

Vispār ar motora iebūvi te daudz grūtību. Nav materiālu, nav labu skārdnieku. Ja franču kaņa aviācija neļautu man meklēt savās noliktavās visu vajadzīgo, tad motora iebūve te nemaz nebūtu iespējama. Materiālus, kuņus gribētu pasūtīt no Eiropas, neviena firma neuzņemas ātrāk piegādāt kā trijos mēnešos. Motora atslēgas arī nav visas atsūtītas un propellera nabas noņemšanai tās bija jāpagatavo šeit.

Bet laiks iet uz priekšu. Zeme man deg zem kājām. Tā gribējās būt mājā kaut vai uz Jauno gadu, bet nu nekā.

Šodien, kad ar visām nelaimēm esmu samierinājies, varu atkal priecāties: man taču ir Džipsijs!



# Kad Afrikas gubernātori dodas uz budžeta sēdi

12. decembrī. Dakara ir ļoti jauna, moderna pilsēta. Vecās, iedzimto un pirmo Afrikas iekarotāju celtās ēkas gandrīz visas noplēstas un to vietā uzceltas jaunas. Gubernātoru māja ir īsta pils; tai apkārt krāšņs dārzs, augstā tornī plīvo Francijas karogs.

Gubernātoru kanceleja jeb ministrija, kā to te sauc, ir milzu ēka modernā stilā. Tāpat ļoti skaisti ir citu oficiālo iestāžu nami. Pārējās celtnes visas ļoti vienādas kā Kasablankā, tā šeit. Tās ļoti viegli būvētas, plānām sienām – no ķieģeļiem ar tukšu vidu. Siltais klimats to atļauj. Gandrīz visām ēkām dakstiņu jumti: tikai retām metalla.

Par labierīcībām jaunā pilsēta rūpējusies daudz. Tajā ir 97 kilometri asfaltētu ielu, tuvākā apkaimē arī šosejas asfaltētas ar vielu, kas saulē nekļūst mīksta. Satiksmi uztur tikai automobiļi, tādēļ nav brīnums, ka to te ap 6000, vieglo un smago kopā.

Liela osta ar daudziem ceļiem krāniem, kuņus Versaļas miera līgums atņēmis vāciešiem. Ostā vienmēr daudz kuģu, kas nāk no Eiropas un iet uz Dienvidafriku vai Ameriku, vai arī atpakaļ.

Dzīvība visur liela, bet tikai darba laikā. Pusdienas laikā un vakarā ielās redzami tikai reti cilvēki. Pilsēta tad kā mirusi.

Dzeļamo ūdeni šeit ļoti grūti dabūt, tādēļ uzcelta destilācijas iestāde, kur sāļo Atlantijas okeana ūdeni pataisa dzeršanai derīgu. Ir elektrības stacija un liela saldētava. Ja šīs saldētavas nebūtu, tad dzīve šeit būtu ļoti grūta, jo ūdens caurulēs ir stipri sakarsis – duša dod atspirdzinājumu tikai pēc ilgāka laika, kad sakarsušais ūdens aiztecējis un sāk nākt vēsāks, kas atdzēsina saldētavā.

Pilsētas centrā liels tirgus, celts dienvidnieku stilā. Tālāk nomalē otrs – iedzimtciem, tas vēl lielāks, bet būve nav nobeigta un iedzimtciem tirgojas uz klaja lauka.

Ļoti daudz veikalu, kur var dabūt visu, ko vien sirds vēlas, izņemot – materiālus manas lidmašīnas motora iebūvei. Ir lielas garāžas un lielas auto pārstāvniecības. Milzīgas militāras noliktavas. Liels garnizons, kuŗā ietilpst aviācijas parks un eskadriļa, flotes ekipāža, vairāki artilērijas pulki, tāpat arī kājnieku daļas un kavalerijas divīzions. Visi kareivji – melnie. Instruktori un virsnieki – baltie.

Daudzas lielas viesnīcas tūristiem, daudzas kafējnīcas, kas ierīkotas uz ielas, zem klajas debess. Pastāv arī vairāki naktslokāli. Par tiem zinu tikai tik daudz, ka tur katrus trīs vai četrus mēnešus nāk svaigas deļotājas no Eiropas ar jauniem numuriem un atrakcijām. Tas tādēļ, lai eiropiešiem šeit nebūtu pārāk garlaicīgi.

Iedzimtciemjiem ir sava slimnīca, lielāka nekā eiropiešiem. Mātēm dzemdēšanu atvieļo atsevišķās slimnīcās. Iedzimtciemjiem tās pat divas, jo melnās sievietes uzskata par lielu laimi dabūt bērnu. Visas slimnīcas ir skaistas, modernas ēkas ar visām jaunlaiku labierīcībām.

Ir savādi, kad no rītiem laimīgi melnie tēvi speciālos autobusus brauc apciemot slimnīcās savu jauno paaudzi un sievas. Kad kādai pacientei slimnīcas durvis atveras, tad tai uz muguras uzsiets mazs amizants melns kamoliņš.

Reiz no rīta, gaŗāmbraucot uz aerodromu, gribēju šo ainu nofotografēt, bet jaunā māte bija bezgala nelaimīga, ka nenoburu viņas lolojumu un ka tam no fotografēšanas nepiemetas kāda kaite. Nācās atteikties no šī nodoma. Kādēļ gan sagādāt veltas rūpes un sirdēstus lielajam melnajam bērnam?

Kolōnijām tāpat kā kuŗai katrai valstij ir savs budžets. Katra gada decembrī Dakarā sabrauc visi Francijas Rietumafrikas

zemju gubernātori vai viņu vietnieki un mēģina noskaņot šo nepaklausīgo instrumentu, kas vienmēr un visur mēdz noskaņoties – dod iztrūkumu. Par laimi šeit, Afrikā, lieta nav tik grūta kā citās zemēs, kur noskaņošana velkas milzīgā gaŗumā, jo jāpieskaņo klāt arī visādi veikali. Šeit dažas sēdes – un lieta darīta.

Ierašanās uz budžeta sēdes atklāšanu un arī pati sēde ir ļoti svinīga. To dabūju redzēt, jo biju ieradies «Service géographique» telpās pēc kartīm manam jaunajam maršrutam. Sēžu zālē, gubernātora kancelejas mājā, bija ieradušās zemākās administratīvās personas. Paši gubernātori ar ģenerālgubernātoru ģen. Brevi priekšgalā bija sapulcējušies pilī, kas gandrīz pretim kancelejai.

Ceļu no pils līdz sēžu zālei apsargā kavalerijas goda sardze, kas nostājusies spalieros. Kavaleristi skaisti melni zēni, it kā noviksēti, skaistos sarkanos mundieros ar zelta pogām un uzšuvēm, platās zilās biksēs ar sarkanu iešuvi, dzeltenās korpēs un getrās. Galvā liela sarkana aitādas cepure. Sēž visi vienādos sirmos zirgos, ar kailiem līkiem zobeniem pie pleca.

Komandieris – baltais, baltā parādes uniformā, melnās biksēs un gaŗos melni lakotos zābakos, ar taisnu gaŗu espadronu rokā un tropu cepuri galvā.

Tad fanfaristu grupa. Zēni kā bildes. Visās ielās stāv melnie policisti skaistās uniformās ar goda zīmēm. Vienu tādu kungu uzknipsēju. Melnajam kārtības sargam seja savilkās smaidā kā aptumšotam maija mēnesim, kad tam trīs soļu atstatumā nostājos pretim un notikšķināju Leikas mēchanismu.

Fanfaru skaņas paziņo, ka gubernātori dodas uz sēdi. Tie iet kājām, daudzām goda zīmēm izgreznojuši baltās krūtis. Atskan komanda. Melnie jātnieki, saslējušies kāpšļos stāvus, paceļ zobenus acu augstumā un sastingst kopā ar saviem skaistajiem kumeļiem. Tā tie paliek, kamēr varas nesēji ieiet sēžu telpās.

Arī šeit gar sienām stāv melnie goda sargi. Gubernātori apsēžas pie gaŗa galda, apsēžas arī citas augstākas personas, kamēr «sīkumi» paliek stāvot. Ģenerālgubernātors Brevi atklāj sēdi, bet es, kas kā piektais ritenis maisījos pa vidu ar savu foto aparātu, dodos rakņāties pa ģeografijas nodaļas karšu noliktavām, lai sameklētu kartis pārlidojumam pār Afrikas sirdi – Sacharu.

Kapteinis, noliktavas pārzinis, to man atļāvis, jo visi franči uzskata mani kā savējo un neko neliedz. Nezinu, ar ko esmu iekaŗojis viņu simpatijas. Poļu inženieris Goldmans, kas atrodas franču dienestā, stāstīja, ka es esot civilais lidotājs Oukamas (Dakaras) aerodromā. Bet Molisons, kas lidoja uz Ameriku, bija spiests nolaisties ap 50 kilometrus no Dakaras.

Pa militārās aviācijas parku es tagad staigāju ar foto aparātu kā pa savām mājām, noliktavās meklēju materiālus un darbnīcās cērtu, vīlēju un zāģēju. Visu to man laipni atļāvis parka priekšnieks, un par to man viņam ļoti jāpateicas, jo citādi jaunā motora iebūve būtu ļoti grūta.

# Eksotiska balle pie Senegalas ģenerālgubernātora

Katru gadu pēc kolonijas budžeta pieņemšanas (to izdara divās dienās!), sabraukušiem apgabalu gubernātoriem par godu rīko balli. Otra – kostīmu balle – notiek janvāra beigās, bet pati galvenā ir šī pirmā.

Dakaras modistēm kādu mēnesi jāstrādā dienām un naktīm, lai gubernātoru, augsto ierēdņu un virsnieku kundzēm sataisītu balles tērpus. Kā visur, tā arī šeit katra sievišķīga sirds, neskatoties uz vecumu, grib būt par balles karalieni, un tādēļ arī norisinās vesela sacensība dāmu starpā.

Tas ļoti jūtami atsaucas uz nelaimīgo vīru makiem un nerviem, bet, tā kā gadā ir tikai divas balles, tad tie galu galā arī samierinās.

Franču kollēgas – virsnieki aicina mani apskatīties šo eksotisko dienvidu balli un solās izgādāt man ielūgumu. Arī mani pašu interesē būt tropu zemes ballē un vēl tādā goda ballē, tādēļ izsaku savu piekrišanu.

Bet nu vienas bēdas: lidotāja kombinezonā vai sporta uzvalkā ballē iet nevar, bet mans smokings Rīgā stāv vēl skatlogā. Šeit pirkt to negribu, jo vairāk kā vienu reizi tas laikam nebūs vajadzīgs, tādēļ sākas smokinga, lakkurpju un citu balles piederumu meklēšana.

Automobilī braucam pie visiem virsniekiem, kam ir smokings, to uzlaikot. Smokingu daudz un labu, bet maniem milzu kauliem visi par maziem, bikses par īsām, kāja nelien lakkurpēs.

Bijām jau atmetuši visas cerības, kad no Tambuktas

ieradās atvaļinājumā kāds kapteinis, īsts «djadja Kostja». Viņa smokings man mugurā uzlien gan, bet ne elpu dziļāk ievilkt, ne straujāk pakustēties nedrīkstu, citādi visas vīles sāk brīkšķēt. Tā kā bikses par īsām, tad tās sameklēju pie kāda sevišķi gara virsnieka.

Kad nu balles vakars klāt, es kopā ar citiem virsniekiem prātīgi un uzmanīgi kustēdamies izkāpju no limuzīna gubernatora pils priekšā. Mazā apkaklīte spiež kaklu un es jūtos kā zivs sausumā. Bet ziņkāre liela, tādēļ jāpaciešas.

Visa pils un dārzs illuminēti elektrisko lampiņu virknēm. Spalieņos stāv melnie gvardi ar kailiem zobeniem no ielas līdz pašai ieejai. Melnie gvardi šoreiz bez zirgiem, sarkanos, zeltītos mundieņos, lielās, sarkanās aitādas cepurēs, platās, zilās biksēs. Tropu naktī mirdz viņu kailie zobeni un baltās acis. Tīri kā pasakā.

Mani pavadoni – virsnieki spožās parādes formās ar zeltītiem uzplečiem un ordeniem. Pie ieejas viesus sagaida vēl spožākā mundierī tērpiem virsnieks. Apsveicinājušies ar to, viesi dodas kolonādes zālē, kas mirdz vienās ugunīs.

Ģenerālgubernators ar kundzi atrodas blakus salonā un visi dodas tur apsveicināties un priekšā stādīties.

Stāda arī mani priekšā, kā «kurāžīgo» latviešu lidotāju Kikiru. Tā mani Francijā sauc un pie tā esmu jau pieradis. Ja francūzis prasa, kā mani sauc, tad tūliņ atbildu: Kikirs. Lai franči daudzmaz pareizi izrunātu vārdu «Cukurs», tad būtu jāraksta «Tsoucourse». Bet tas vārds aviācijas pasaulei gluži svešs. Labāk palikšu par Kikiru, tas man arī laimi nesīs.

Kā palokos gubernatora priekšā, tā jūtu, ka mans smokings nodevīgā vīzē notirkš. Asinis man sakāpj galvā – ka tikai kaut kur nav pavēries vaļā šuvums! Atviegloti uzelpoju, kad priekšā stādīšanās beigusies un viesi var izklīst pa zālēm un darīt, kas katram pašam patīk.

Lielajā zālē skan džasbanda mūzika un pāri jau griežas dejā. Mani iepazīstina ar dažām virsnieku kundzēm. Kad tās man jautā, vai dejoj, atbildu – nē. Kā lai es dejotu, ja man katru acumirkli jātrīc par savu apģērbu, un tas nemaz nav bijis mans nolūks šeit ierodoties.

Izdevīgā brīdī noēju sāņus un vēroju publiku. Te ieradušies nevien virsnieki visdažādākās parādes formās un kungi smokingos un frakās, bet arī ārvalstu konsuli uniformas veida tērpos. Visinteresantākie tomēr ir 11 nēģeru virsaiši un ķēniņi. Tie skaistos, zeltā un sudrabā izšūtos tērpos – platajos bu-bū. Galvās turbāni vai bagātīgi izšūtas cepures-feskas. Daudziem pie krūtīm augstas Francijas goda zīmes. Starp melnajiem arī kāds Francijas armijas leitnants, kas pasaules kaŗā komandējis balto kareivju rotu. Goda leģiona kavalieris. Viņš ir seno ķēniņu pēcnācējs, bet tagad kādas provinces šefs Sudanā.

Melnie virsaiši ieradušies ballē bez dāmām. Tās, nabadzītes, palikušas džungļos un šovakar droši vien garlaikojas. Bet, kā novēroju, garlaikojas arī vīrieši. Tie turas savrup, vai sarunājas ar dažiem gubernātoriem, kas atrada par iespējamu būt viņu vidū.

Lai daiļās lasītājas man neņem ļaunā, ka pie tām lietām, kas viņas visvairāk interesē, es griežos vispēdīgi. Bet ko lai dara, ka esmu apžilbis no melno prinču krāšņiem apģērbiem un blisināju acis uz tiem, un tikai tad sāku domāt, ka arī sievietēm ir kaut kas mugurā.

Patiesību sakot – mugurā tām pa lielākai daļai bija visai maz, bet vairāk ap kājām un gurniem. Tualetes ar lieliem izgriezumiem gan uz krūtīm, gan muguras, ar un bez «šlepēm». Protams, ir arī ļoti solidas tualetes, kas «nebrēc», bet tādu tomēr mazums.

Par dāmu frizūrām Dakaras amata meistari bija gādājuši: tās bija gan gludas, gan sprogotas, gan viļņotas. Arī kosmētikas

pietiekoši. Sevišķi viena dāma nebija saudzējusi krāsas, tā ka pat franči, kas pie savu dāmu gaumes pieraduši, teica, ka tas esot drusciņ par daudz. Ir skaisti, ja sieviete savu daiļumu izceļ ar lūpu zīmuli un mazliet smiņķa, bet ja tā nozieķējas no vienas vietas, tad vairs nav patīkami to redzēt.

Blakustelpās klāti gaŗi galdi ar dzērieniem un uzkožamiem. Te atspirdzinās izsalkušie un izslāpušie. Dienvidzemju melnajiem valdniekiem klāts īpašs galds ar dažādām limonādēm, jo islāma kalpi alkoholiskos dzērienus nelieto.

Kam telpas par karstu, tie dodas dārzā, kur spēlē otrs orķestris. Tur uz tenisa laukumiņa griežas dejas cienītāji un rotaļājas ar Erosa bultām. Viss dārzs burvīgi illuminēts, visur stāv melnie gvardi sarkanos tērpos.

Jauka ir šī balle ar skaistām tualetēm, daiļām dāmām, eksotiskiem ķēniņiem un virsaišiem, mirdzošām uniformām. Kaut ko līdzīgu nebiju vēl redzējis. Nāk atmiņā kāda cita balle šeit Afrikā, arī naktī – kapteiņa Džefa elektriskās laternas apgaismojumā, tam-tamiem skanot. Neviļus gribas salīdzināt šo izsmalcināto kultūrālo cilvēku izpriecu ar dabas bērnu – Bases nabaga nēģeŗu priekiem.

Un liekas, ka nēģeŗiem viņa deva īstu, neviltotu prieku, bet šeit es pamanīju skaudību, nenovīdību un daudz, daudz gaŗlaicības. Redzēju, ka dāmas kritiski apskatīja viena otru, kritizēja tualetes un rotas. Nabaga leitnanta sieva ar skaudību noraudzījās ģenerāļa kundzes dārgajās rotas lietās.

Daudzi devoja tādēļ, ka viņiem dāmas jāizdancina un, žāvas slēpdami, teica 50 gadus vecām daiļavām komplimentus. Īsta, sirsnīga prieka es šeit neredzēju.

Nēģeŗiem Basē nebija laika domāt par blakus lietām. Tur bija jādzied, jāsit plaukstas. Tam-tama skaņas sauca dejot, un dabas bērni devoja līdz saules lēktam nepiekusuši. Bet kultūrālie cilvēki jau pulksten vienos šķīrās un brauca mājās.



Es līdz ar tiem, kļuvis par vienu atziņu bagātāks – cik labi būtu, ja mēs varētu priecāties sirsnīgi un neliekuļoti, pieticīgi ar savu apkārtni un laimīgi kā dabas bērni, kas, tam-tamiem beidzoties, nokrīt savās guļas vietās un saldi aizmieg, kam rītā nav jāmokās ar paģiru lāpīšanu un nav otrā dienā jākalkulē – pag, cik tad galu galā man tas prieks maksāja?

# Melnā tauta apsveic savus baltos un melnos vadoņus

22. decembrī. Vakar visu dienu un nakti mani kratīja šausmīgs drudzis. Brīžiem bija kā ceplī, brīžiem kā ledus pagrabā, bet gandrīz visu laiku mirku sviedros.

Sadzēros daudz, daudz chinīna un aspirīna. Šodien galva kā sastīpots spainis, bet drudzā vairs nav. Arī tas labi.

Šodien melnā tauta gaida savu tribūnu – savu deputātu Diaņu, pazīstamo vienroci – Parīzes komandantu ģen. Guro un parlamenta koloniju komisijas priekšsēdētāju Fetinžeru, kas ierodas uz Sudanas 50 gadu jubilejas svētkiem un pieminēkla atklāšanu diviem leģendāriem Afrikas kolonizētājiem – ģenerāļiem Borni-Debordam un Aršināram. Pirms 50 gadiem tie okupēja Bamako, kas toreiz bija maza sādžiņa ar 800 iedzīvotājiem, bet tagad Sudanas galvas pilsēta ar 20.000 iedzīvotājiem.

Ja ne šī svinīgā sagaidīšana, uz ko Dakara gatavojas jau trīs dienas, es gulētu gultā, apsedzies līdz degunam, lai ātrāk izdzītu no sava organisma nejēdzīgos mikrobus vai baciļus.

Tā tad uz ostu, kur pie artilērijas arsenāla izkāps malā ievērojamās personas. No visām malām steidzas ļaudis – melnie un baltie, kaņaspēka daļas ar karogiem un mūziku, sarkanie kavaleristi, viens eskadrons melnos zirgos, otrs sirnos.

Ielās, pa kuņām dosies augsto viesu brauciens, melnie senegaliešu kareivji stāv spalieņos. Satiksme pa šīm ielām braucējiem noliegta jau divas stundas iepriekš.

Gaisā rūc lidmašīnu eskadriļa, zemē spēlē orķestri, rīb tamtami. Katras tilts vecākais sēž krāšņi izpušķotā zirgā, pats

tērpies zeltā un sudrabā. Viņu pavada cilts piederīgie ar dejām un tam-tamiem.

Arī melnie uzposušies savos greznākos tērpos. Skan smiekli, saueieni, kliegzieni, pavēles. Raibas skaņas, raibs skats. Visu pārklāj milzu trīsskursteņu tvaikoņa «Masilia» varenā sirēna, kuŗai atbild visu ostu kuģu sirēnas. Tā ir tāda chrōmatiska gamma, ka mana galva jau liekas nevien kā spainis, bet vesela muca, no kuŗas svara man jāsagrīļojas un jāpieturas pie kāda Senegalas milža. Tas, izbrīnējies, acis vien blisina.

Pēkšņi atskan tauru, fanfaru un bungu skaņas. Tā ir zīme, ka augsto kungu desants izcelts. Tūliņ arī parādās kavalerijas eskorts, aiz tā 20 automobiļi, ko ieslēdz jātnieku rinda. Pirmajā automobilī sēž ģenerālgubernātors un vienrocis ģen. Gurō, otrā melnais tribūns Dians.

Šis melnais deputāts savu slavu un bagātību ieguvis pasaules kaŗa laikā, formēdams melno senegaliešu un sudaniešu pulkus sūtīšanai uz Francijas kaujas laukiem. Melnajam kaŗa pulku organizētājam sēž blakus lubelbisinabi cilts virsaitis un vēl divi melnie ķēniņi. Pārējos automobiļos parādes formās gan militāras, gan civīlas personas. Aiz kavalerijas eskorta korso braucienā sarindojas ap 200 automobiļu, kuŗos gan virsnieki, gan daiļas dāmas ar ziediem, melnie augstmaņi.

Tad kaŗaspēka daļas. Braši soļo senegalieši biezos ziemas tērpos, bet basām kājām. Tikai lieli notīti autiem. Tie liek tādu soli, ka prieks paskatīties, kur nu vēl noklausīties, kā pleznas noplekš vien uz karstā asfalta.

Visas ielas dekorētas karogiem, karodziņiem, Francijas trīskrāsu kokardēm. Pilsētā stāv balto un melno skautu un skolnieku rindas, pulciņos stāv melnie virsaiši katrs ar savu cilti, tam-tamiem un karogiem. Skautiem īpašs melno zēnu orķestris, ko diriģē katoļu priesteris. Tas spēlē ugunīgus maršus uz flautām, kornetiem un bungām.

Labu gabalu stiepijas melno virsaišu spalietī. Cēli tie sēž zirgos, kāds melnais tiem virs galvas tur saules sargu, bet tam-tamisti nometušies priekšā pie zirga kājām un rāda savu mākslu. Turpat uz ielas, katra virsaiša priekšā, cilts labākās dejojotājas dejo apsveikuma dejas.

Diemžēl, visas šīs prīmadonnas ir vecas grumbainas vecenes, bet kājās, liekas, tām pats nelabais iemeties – tās raustās un drebinās. Skatīšanās prieku tomēr šīs vecenes ar savu lēkāšanu pilnīgi samaitā. Bet te laikam virsaišiem sava gudrība. Te bija vairāk nekā 20 virsaišu un vairāk nekā 50 dejojotājas, bet visas bez izņēmuma vecas.

Starp virsaišiem visvairāk izceļas Bolidudes apgabala valdnieks Abdulla Žisi Bilma. Tas sēž oksidēta zelta krāsas zirgā, ko pie pavadas tur divi melnie milži. Zirgs izpušķots krāsainām ādas bārkstīm, segli un iemaukti kaldināti sudrabā. Kāpši tīra sudraba. Pašam virsaitim tumši mēļš smaga zīda bu-bū, no vienas vietas izšūts zeltā un sudrabā, tā ka atgādina pareizticīgo priesteru tērpus. Rokā šķēps ar sudraba uzgalu, pie kuņa piestiprināts cilts karogs, viss izšūts smagā zeltā.

Pats virsaitis ar mani ļoti laipns un atļauj pat sevi nofotografēt no metra attāluma. Simpātiska seja ar mazu sirmu bārdiņu; izskats ļoti cienīgs. Kad nofotografēju, virsaitis pasmaida un žēlīgi pasniedz man divus pirkstus, ko arī pazemīgā kārtā paspiežu.

Turpretim viņa kalpi uz fotografēšanos nebija piedabūjami. Tie sāka kliegt kā nelabie. Nezinu, kas tā ir par indevi, ka neviens muhamedānis neļaujas fotografēties. Ieraudzījuši foto aparātu, tie lamājas un bēg, tādēļ grūti dabūt labus uzņēmumus.

Kad augstie viesi pazūd gubernatora pilī, sagaidītāji pamazām izklīst. Arī es noguris velkos uz savu viesnīcu atpūsties. Šodien esmu vairāk cēlis un nesis, nekā spēju. Galva griežas grīstē, žokļi sāk spēlēt nejēdzīgo sīko tam-

tamu, locekļi pret manu gribu sāk imitēt melno mākslinieču kustības.

Pēcpusdienā vēl aizbraucu pie sava putna, kuŗa motora rāmis būs gatavs uz Ziemassvētkiem. Ilgi tomēr nevaru izturēt un mēchaniķi mani aiztransportē uz mājām.

# Kā pagāni palīdz kristīgiem svinēt prieka un līksmības svētkus

27. decembrī. Visā pasaulē Ziemsvētkus uzskata par prieka un līksmības svētkiem. Protams, ne jau visur valda prieks un līksmība. Ir daudz tādu vietu pasaulē, kur šajos svētkos valda trūkums, posts un bēdas, kur domā par to, vai rīt būs maizes gabals ko mutē bāzt.

Pasaule ir liela. Daudz dažādu tautu un daudz dažādu ierašu. Tādēļ arī svinēšana dažādās vietās ir dažāda.

Arī Afrikā jau vairākas dienas pirms svētkiem notiek drudzaina gatavošanās uz tiem. Tikai šeit, lai cik savādi tas izklausītos, uz Kristus dzimšanas dienas svinēšanu visrosīgāk taisās nevis kristīgie, bet muhamedāņi un pagāni.

Franči, uzticīgi savām tēvijas ierašām, svētku vakaru pavada restorānos, kas pārpildīti līdz pēdējai iespējai. Pie bagātīgi klātiem galdiem tie notiesā tradicionālo tītaru un speciālu Ziemsvētku cepumu, noskatās raibajā programmā un pēc tam dejo līdz agram rītam.

Melnā tauta ap pulksten 7 jau sataisījusies, saģērbusies svētku tērpos un tad sākas tādi «Ziemsvētki», kādus viņi tos saprot. Ar nekur neiztrūkstošiem tam-tamiem, dejām un dziesmām no iedzimto pilsētas daļas uz eiropiešu kvartālu dodas tūkstošiem cilvēku liels gājiens, ko apgaismo papīra lukturīšiem.

Gājiens līdzīgs karnevālam. No papīra pagatavotas dažādas ķēmu maskas, veselas mājas, pilis, tempļi, kuģi ar skursteņiem. 6 līdz 10 metri garie cilvēku tēli ietērpti visdažādākos apģērbos.

Visas šīs «konstrukcijas» apgaismotas ar iekšpusē novietotiem lukturīšiem, svecītēm. Kuģi laiž pa skursteņiem

laukā biezus dūmus un pat svilpj. Taisni jāapbrīno melno senegaliešu spējas un pacietība šādu ērmu pagatavošanā.

Tas viss būtu labi. Tikai man šis musulmaņu un neticīgo karnevāls izliekas kā ķengāšanās par kristīgo ticību un parašām. Lieta tāda, ka visas cilvēku un ķēmu figūras ir kustīgas. Tās kustina rokas, kājas un galvu. Vīriešu kārtas figūrām «tualete» nav kārtībā, tā ka lai nebūtu nekādu šaubu, ka tās ir vīriešu figūras. Sieviešu kārtas figūras reizu pa reizei atklāj tādas ķermeņa daļas, kas parasti apslēptas, turklāt figūru rokas vēl parāda, kur jāskatās. Ja šo figūru būtu viena, divas vai pat desmit, tad varētu par to nemaz nerunāt, bet to ir simtiem.

Pret kafejnīcām, viesnīcām, gubernātoru pili gājiens apstājas, ļaudis dzied, dejo, smejas, klaigā. Tam-tami rīb, kuģi svilpj, ķēmu figūras par godu Kristus dzimšanai vingrinājas «brīvajās kustībās».

Franči un francūzietes smejas un grotesko figūru un celtnu nesējiem izdala sīknaudu. Viņi pie tādām lietām pieraduši un uzskata to kā nevainīgu joku. Es iedomājos tādu lietu Rīgā – te dažs labs kārtības sargs vai kristīgas ticības aizstāvis būtu dabūjis trieku par šādu nepiedienīgu uzvešanos un uzskatītu visu šo procesiju par Dieva zaimošanu.

Apjautājos, kādēļ šādu gājienu atļauj. Izrādās, tā ir sena paraša. Melnie par godu saviem baltajiem pavēlniekiem palīdzot tiem svinēt viņu prieka svētkus, protams, tikai pa savai vīzei, un ļaunā to tiem ņemt nevarot. Katrs pricējas kā prot un kā var.

Gājiens, nonācis atpakaļ centrālajā laukumā, izklīst pa eiropiešu kvartālu. Katra grupa ar savu celtni, kuģi, lidmašīnu vai ķēmu dodas uz savu roku koncertēt un diedelēt. Tā kā visiem nav tam-tamu, tad to it labi izpilda tukšas benzīna vai eļļas kannas, konservu bundžas un viss cits, kas rīb, skan vai taisa troksni. Viss šis jandāliņš velkas pāri pusnaktij un liekas

kā traks raganu dancis, ko pavada rībinoša elles mūzika. It kā velna pielūdzējas būtu šajā zvaigžņotā, smacīgā naktī salaidušās uz šabašu Dakarā.

Raganu arī netrūkst. Erētisko tēlu sakairinātas, tās dejo uz ielām erētiskas dejas, savās kustībās tēlojot zemisko kaisli. Ja dažas vēl jātu uz slotas, tad illūzija būtu pilnīga.

Tiklīdz kaut kur apstājos, mani tūliņ no visām pusēm ielenc kāda grupa un dejo apkārt. Tikai izdalot kādus su (sant. Latvijas naudā), tieku no sava gūsta vaļā. Bet pēc dažiem soļiem jau mani ielenc citi.

Sākot no Ziemsvētku vakara, šāds jandāliņš tagad atkārtojas katru vakaru. Tā tas iešot vēl pēc Jaungada.

Neņemu Senegalas «bērniem» ļaunā viņu priekus, bet nevaru arī priecāties. Šie svētki ir visskumīgākie manā raibajā mūžā, jo es tos pavadu viens bez tuviniekiem un Latvijas draugiem citos klimatiskos apstākļos. Es nevaru iedomāties Ziemsvētkus bez sala, aukstuma un sniega, bez Latvijas sila eglītes.



# Sudrabortā putna jaunā sirids sāk pukstēt

29. janvārī. Ilgs laiks pagājis, kopš neesmu ķēries pie spalvas. Kad cauru dienu no rīta līdz vakaram jāraujas ap lidmašīnu, jādomā par materiāliem motora iebūvei, turklāt vēl jākaujas ar drudzi, tad nav diez kāda patika visu to aprakstīt.

Lidmašīnas pārbūve stipri aizkavējās materiālu un amatnieku trūkuma dēļ. Šeit, Senegalā, pa lielākai daļai atrodami tikai tādi amatnieki, kas Francijā nevar maizi nopelnīt. Ja nebūtu «Air-France» sabiedrības mēchanīķu Bertō un Robinè, kas man palīdzēja galvenos darbos, cik vien viņiem laiks atļāva, tad no pārbūves nekas nebūtu iznācis. Arī šie labie ļaudis strādāja «Kikira» labā par velti un pat ļoti apvainojās, kad ieminējos par samaksu.

«No kamrāda franči naudu neņem», viņi man lepnī pateica.

Ja man par viņu darbu būtu jāmaksā tāda cena, kādu šeit prasa labi amatnieki, tad lidmašīnas pārbūve droši vien man maksātu tik pat, cik motors, ja ne vairāk.

Lai darbus ātrāk veiktu, dažreiz paliku aerodromā strādāt arī pa pusdienas laiku, kas te ir 2 un pus stundas gaŗš. Tas manos draugos sacēla tādu protestu, it kā es būtu izdarījis diez kādu noziegumu.

Francūzīm pusdienas laiks ir svētāks nekā žīdiem šabas. Pa pusdienas laiku slēdz visus veikalus un paēdis katrs drusku atpūšas, lai smeltos spēkus vakara cēlienam. Te, karstajā Afrikas saulē, tas citādi arī nemaz nav iespējams, jo pusdienas tveice ārkārtīgi nogurdina. Es tomēr strādāju, cik bija spēka, lai pārbūvi ātrāk nobeigtu un drīzāk varētu pārlidot Sacharu, kamēr vēl tuksnesī nav sākušās smilšu vētras.

Mani draugi, redzot, ka ar mani iet uz leju, vairāk par normālo laiku strādāt neatļāva un gandrīz ar varu sēdināja automobilī un veda uz pilsētu, kas atrodas 10 km no aerodroma.

Bija jāpiekrīt draugiem un jāpiekāpjas: steigties ar darbiem un skriet tuksnesī un džungļos, kad pats tikko turos uz kājām, nav nekādas nozīmes.

27. janvārī izdarīju motora un lidmašīnas pārbaudi uz zemes. Lidmašīna jau pēc 10 metru gaŗās ieskriešanās strauji ceļas gaisā, tā ka apturēju motoru un tūliņ nolaidos.

Lidmašīna nu būtu kārtībā, bet ne tā tas ir ar lidotāju. Nejūtos labi, lai varētu lidot. Pa pārbūves laiku esmu stipri pārpūlējies. Šie pieci mēneši no manis prasījuši vairāk nekā spēju dot. Turklāt tas vēl nav viss: vēl katrā ziņā jāpārlido dzimtenē ar veseliem kauliem un veselu lidmašīnu.

Ceļš arī nav īsais – tuvu pie 10000 kilometriem, kas jāveic ļoti sliktos laika apstākļos. Tomēr ceru, ka tas izdosies.

Varētu lidmašīnu izmēģināt gaisā jau šodien. Bet – šodien ir 29. datums, kas tā biedē latvju lidotājus. Tādēļ ķeros pie cita darba: iepakoju savu veco draugu Renō sūtīšanai uz dzimteni. Savu mūžu viņš ir godīgi nokalpojis, laiks tam iet atpūtā.

Gaidu vēl no Parīzes jaunas riepas riteņiem, jo vecās no stāvēšanas karstumā sasprēgājušas un ar tādām es baidos tuksnesī lidot.

Šodien savu sudraboto putnu izvilku saulītē pasildīties. To apbrīnot sanāca kaŗa un satiksmes līniju lidotāji. Ar drebošu sirdi es nostājos nomaļus un klausījos, ko par manu mīluli spriež.

Man liels prieks, ka mans grūtais darbs nav bijis velts: manu C 3 apbrīno kā skaistu lidmašīnu. Arī pats redzu – strādāts pie tā ilgi un lēni, ar vājiem amatniekiem, bet nostrādāts tomēr teicami. Kollēgu bezglaimu kritika veldzē sirdi un dod paļāvību.

Tagad satraukts gaidu rītdienu. Kā lidos mans putns ar jauno sirdi? Vai drudzis un darbs nebūs par daudz nomocījis mani pašu?

# Melnie priesteri taisa man spēcīgu «gri-gri» lidojumam uz dzimteni

30. janvārī. Smagu sirdi nospiešā garstāvoklī braucu uz aerodromu. Slikta dūša un stipras galvas sāpēs. Neļēdzīgo sajūtu pasliktina vēl zobs, kas nezināmu iemeslu dēļ pēkšņi kļuvis caurs un nu sāj kā negudrs.

Nakti gandrīz negulēju, jo man te piemetusies savāda indeve: vakaros karstums un drudzis, turklāt kakls sāj, grūti norīt, kaut kas kutina rīkli, tā ka jāklepo sauss klepus stundas 3 vai 4. Tikai uz rīta pusi tas pazūd. Ak, Afrika, Afrika! Ar tevi nav joki mums, nepieradušiem ziemeļniekiem.

Sacēlusies stipra jūras migla, redzēt var tikai 2 līdz 3 kilometri attālumā. Aerodroms kalna galā nelīdzens, ar lieliem akmeņiem, uz kuŗiem jau esmu nolauzis divus piešus agrākos lidojumos ar veco Renō. Saprāts saka: nelidot. Bet nav man vairs spēka, ne izturības stiept visu gaŗumā, tādēļ dodu rīkojumu melnajiem izvilkt lidmašīnu un aizvest starta vietā.

Mani draugi nopietni, drūmi. No starta vietas es redzu, ka «uz pozīcijām» izbrauc militārais sanitārautomobilis. Galvā pazib domas: vai tas varētu būt, ka man būtu jāpaliek Afrikā uz visiem laikiem? Un tūdaļ rodas citas domas: tas var gan būt, jo tu neesi tādā stāvoklī, lai izmēģinātu lidmašīnu un lai lidotu.

Tā tad esmu nonācis stāvoklī, kad pats par sevi negalvoju. Bēdīgi.

Bet tas vēl nav viss. Motors, kam jādod 2350 apgriezīenu minūtē, ar atsūtīto propelleru uz zemes dod tikai 1600. Propelleram par daudz liels diametrs, lai motors to grieztu ar vajadzīgo soli. Palaujos uz C 3 lielo iaudas rezervi un ļahaiām

īpašībām. Gribu redzēt, kā tas iet gaisā, varbūt dos vairāk apgriezianu.

Viss kārtībā. Skats uz draugiem, kuŗu acīs redzu rūpes un bažas. Smaga nopūta, roka piedod gāzi, lidmašīna raujas uz priekšu un gandrīz stāvus, kā putns, skrien gaisā, kaut gan motors arī tagad dod tikai 1800 apgriezienus.

Augstāk par 500 metriem nevaru pacelties, jo tad biezā jūras miglā zaudēju zemi – nevaru to vairs redzēt.

Visdažādākā veidā izmēģinu savu sudraba putnu. Tas paklausīgs un ātrs kā arvien, bet vajadzīgo apgriezienu skaitu motors tomēr nedod. Noņemu gāzi un planēju.

Tā kā tagad jaunā motora viegluma dēļ lidmašīna ir par 100 kilogramiem vieglāka, tad nolaišanās ātrums ir ļoti lēns un lidmašīna apstājas jau pēc 30 metru ripošanas.

Kad izkāpju, mani apkampj un skūpsta visi, kas uz aerodroma. Prieks, ko redzu viņu acīs, ir tagad man labākais atspirdzinājums. No nervu saspīlējuma un aizkustinājuma tikko turos uz kājām. Mani tūliņ aizved uz viesnīcu, kur liekos cisās.

Vakarā pieceļos tikko dzīvs un dodos uz «Air-France» biroju, kur dzeŗam glāzi šampanieŗa par godu C 3 un uz laimīgu Rīgas sasniegšanu. «Acropostales» komandants saka runu. Lai es ŗeit visos redzot draugus un brāļus. To jau visi bez vārdiem man dzīvē pierādījuŗi.

Svētkus par godu C 3 svin arī iedzimto kvartālā. Nēģerī tur tagad notiesā aunu, ko es viņiem dāvināju, jo arī viņi man daudz palīdzējuŗi.

31. janvārī. ŗorīt man atnesa visu Dakaras marabū (muchamedānu priesteru) svētību. Tie vienprātīgi nolēmuŗi, ka Rīga man jāsasniedz. Es esot ļoti labs pret melno tautu un tādēļ viņi gatavojot seviŗki spēcīgu «gri-gri» (amuletu), kas mani sargāŗot no visām briesmām.

Visu nakti nomocijjos ar klepu un drudzi, no rīta galīgi salauzts braucu uz aerodromu. Pārbaudu lidmaŗīnu, pārregulēju

propelleru uz mazāku soli, jo zāgēt propelleram galus nost negribu – varbūt firma apmainīs pret piemērotāku.

Pēcpusdienā eju vizītē pie Senegalas aviācijas komandiera. Tas laipni apsola palīdzību visās lietās. Dabūjis zināt, ka gribu pārbaudīt kompasu, piekomandē man leitnantu ar kanibālu – melno Senegalas strēlnieku nodaļu.

Šie melnie vīri ir visi tetovēti, ar smaili vīlētiem zobiem. Bīstami tēviņi. Pagājušā svētdienā viens no tiem dusmās nošāva savu priekšnieku – komandantu un smagi ievainoja viņa adjutantu – virsseržantu. Tas trakoja tik ilgi, kamēr kāds leitnants paspēja to nošaut.

Tā kā gribu vēl izmēģināt gaisā savu putnu, tad kompasu pārbaudi atliekam. Tā šeit ir komplicēta lieta, jo jāņem palīgā astronomija, tādēļ ka kompass te nerāda uz ziemeļiem, bet 17 gradus sānis uz vakaru pusi. Bet Sacharas pārlidošanai kompasam jābūt ļoti pareizam – tas ir mans vienīgais navigācijas instruments.

Lidmašīna lido vēl labāk un kāpj vēl straujāk nekā Latvijas iznīcinātājs Bristol-Buldogs: vienā minūtē 1000 metrus. Bet apgriezienus dabūju gaisā tikai 2000. Rīt pārrēgulēšu vēl soli.

Žēl, ka nevarēšu izmantot visas savas lidmašīnas tehniskās spējas, jo ar šo propelleru 240 kilometrus stundā grūti būs sasniegt. Varbūt – 230. Bet arī tas ir jauki.

Manu C 3 tie ir apgādājuši ar moderniem lidošanas instrumentiem. Tagad varu lidot miglā un mākoņos, zemi neredzot. Un tas viss par velti, kā draugu dāvana.

1. februārī. Ne vienmēr notiek tā, kā cilvēks domā. Atnāca ārsts un atrada man malāriju, stipru bronhītu, stipru pārpūlēšanos un nezina ko vēl. Vārdu sakot – īsts invalīds.

Šovakar mēchanīķis Bertò aizved mani no viesnīcas uz savām mājām. Mīļi.

Bet man jāpaliek gultā. Tas ir briesmīgi.

# Es dabūju divus pasažierus

7. februārī. Beidzot viss kārtībā. Mana veselība ir drusku uzlabojusies, jo pēdējās dienas pavadīju gultā un dzēru visādas mikstūras un sīrupus. Ar malāriju tiku ātri galā. Ārsts blakus citām zālēm bija man parakstījis karstu tēju ar rumu. Kad to izdzēru kādas četras glāzes un «uzkodu» krietnu porciju chinīna un aspirīna, tad no malārijas nebija ne smakas.

Otrās dienas vakarā es – drošs paliek drošs – nolēmu dziedināšanos turpināt un tāpat sadzēros groku. Bet šoreiz izgāja slikti. Svīst vairs nesvīdu, bet no rīta izrādījās, ka esmu pāršāvis pār strīpu: mani sāka mocīt nelielas paģiras. Izrādās, ka šīs «zāles» dzeŗamas tikai tad, kad cilvēks ir noteikti slim. Bet es jau laikam no drudŗa biju ticis vaŗā.

Savu lidmaŗinu pārbaudīju vairākos lidojumos virs aerodroma. To man laipni atŗāva aviācijas komandieris – pulkvedis. Viss šis apgabals atrodas aizliegtā joslā, ko var pārlidot tikai noteiktā virzienā un ne augstāk kā 200 metrus. Bet es svilpodams metu loku pēc loka 1000 metru augstumā.

Izdarīju arī mazu pārlidojumu uz Tīsu un atpakaŗ – 130 kilometrus. Motors strādā apmierinoŗi. Tikai pa kartera ventilācijas caurumiem plūst ārā stipri daudz eŗļas. Bet ceru, ka šis defekts izzudīs.

Pārlidojumā lidoju uz 1900 apgriezieniem, lai taupītu motoru un dotu tam iespēju labi piestrādāties. Normālā eŗļas temperatūra 75–80 grādi, neskatoties uz lielo karstumu. Esmu motora apsegu tā konstruējis, lai tā ņeit tropos labi dzesinātu.

Franŗu inŗenierŗa Feltnera kundze – māksliniece – dāvināja manam C 3 skaistu suvenīru, proti – uzgleznoja uz viņa ķermeŗa senegalieŗa galvu ar gri-gri. Pat'a korespondenta inŗenierŗa Goldmaŗa kundze – zobārste – par velti izārstēja

manus zobus un lāpīja nervus, un pirms promlidošanas visas šīs dienas man pavēlēja ierasties pusdienās un vakariņās viņas mājās, lai stiprinātu manus fiziskos spēkus.

Šie mīļie cilvēki bija dabūjuši zināt, ka viesnīcā es nekā nevaru ēst un pārtieku tur tikai no augļiem un saknītēm. Esmu tiešām pa šo laiku stipri sakrities miesās. No manis ir palikuši tikai kauli, āda un muskuļi. Bet ceļš uz dzimteni ir tik tāls un grūts. Turklāt es esmu noguris. Biju nonācis par tuvu nervu sabrukumam, tā ka mani franču draugi man neļāva pat kāpt lidmašīnā. Rīt es tikai tādēļ varēšu lidot, ka šodien izlikos viņiem priecīgs un pilns spara. Citādi viņi nekādā ziņā to nepieļautu. Berto pat man draud:

«Es drīzāk sadauzīšu tavu lidmašīnu nekā ļaušu tev neveselam lidot.»

Šoreiz nelidošu viens. Man līdzī lidos divi mazi pundurpērtiķīši – ārkārtīgi mīļi radījumi. Tos man atsūtīja mani franču draugi no Natalas, Dienvidamerikā. Kā redzat – arī tur, aiz lielā okeana, man tagad ir draugi. Ir, kā vecais «Aeropostales» komandieris teica, brāļi, kuņģiem esmu mīļš un kuņģus arī es esmu iemīlējis. Tā ir nesavtīga mīlestība.

Mans C 3 atpūšas angarā. Tas ir pielietis ar benzīnu un eļļu, piekrauts ar proviantu, medikamentiem un ūdeni, ar instrumentiem un materiāliem. Visas vietņas aizņemtas. Manai personiskai bagāžai vairs nav telpu. Un tās arī nav daudz. Ir tikai divi portfeļi; vienu no tiem esmu iesējis priekšā zem motora apsega.

Mums visiem trim – lidmašīnai, motoram un man – stāv priekšā liels pārbaudījums. Kaut jaunais biedrs Džipsijs būtu mums uzticīgs. Kaut es spētu džungļos, kalnos un tukšnešos atrast pareizo ceļu un nenomaldītos. Kaut es spētu vadīt savu putnu tikpat labi kā agrāk.

Šodien angarā atkal nosītām divas milzu čūskas. Pavisam



šonedēļ jau trīs. Tās ir ārkārtīgi indīgās trigonocefalis sugas. Pēdējā laikā mūs apsēdušas čūskas un skorpioni. Skorpioni ir ļoti lieli, apmēram 15 līdz 20 centimetri gaļi.

Mēchaniķi aplej skorpionam apkārt benzīna loku un tad to aizdedzina. Skorpions, redzēdams, ka nevar nekur aizbēgt, savu dzeloni, kas tam ir astes galā, pārsviež pāri mugurai un iedur to galvā un tādā kārtā izdara pašnāvību. Tūdaļ tas arī nobeidzas. Varonīgs, bet riebīgs kukainis.

Biju atvadīšanās vizītēs pie visām oficiālām personām un šovakar atvadīšos no saviem draugiem. Rīt pulksten 6 no rīta, tas ir: pulksten 9 pēc Latvijas laika, došos ceļā.

# Atpakaļ uz dzimteni

8. februārī. Pēdējo vakaru Dakarā pavadīju inženiera Goldmaņa ģimenē. Kad atvadījos, lai ietu uz viesnīcu, kundze man dāvina «gri-gri» – rokas sprādzi, pītu no žirafes matiem. Tātad tagad esmu apgādāts ar tik daudz gri-gri, ka mana ierašanās Rīgā, var teikt, nodrošināta simtprocentīgi. Redzēs, kas nu būs.

Visu nakti nevaru labi gulēt – nenāk miegs. Pulksten četros rītā esmu jau saģērbies, lai dotos uz aerodromu. Drīz arī piebrauc mēchanīkis Bertō ar maniem mazajiem pasažieriem – diviem Dienvidamerikas pērtīķīšiem mazā būrītī. Tie šīs dienas bija pie viņa pansijā.

Ārā vēl melna nakts. Zvaigznes spīd spoži, spoži. Skats meklē Lielo lāci un Polārzvaigzni, lai redzētu, kurā virzienā mana tālā dzimtene. Bet Polārzveigzne noslēpusies, ceļš uz dzimteni jāmeklē tumsā.

Kad piebraucam Oukamas (Dakaras) aerodromā, priekšā jau vesela virkne automobiļu. Mani izvadīt ieradušies daudzie draugi, daži pat ar kundzēm. Arī viņas piecēlušās rīta agrumā, lai novēlētu man labu ceļa vēju. Tādu izvadīšanu nebiju sagaidījis, un tā mani ļoti aizkustina.

Pilnīgā tumsā izvelkam C 3 uz starta vietu, lai smagi piekļauto lidmašīnu velti nelauzītu nelīdzenajā aerodromā.

Kad austrumos parādās gaišāka svītra, sāku atvadīties no pavadītājiem. Ar mēchanīkiem Bertō un Robinē apkampjamies un saskūpstāmies. Sirsnīgus draugus es šeit atstāju. Arī Pat'a korespondents inž. Goldmanis atvadās no manis ar trīskārtīgu skūpstu. Esmu no visa satraukts, bet garastāvoklis labs.

Jaunais Džipsijs ierūcas kā saniknots lauvēns. No izpūšamajām caurulēm izšaujas lielas liesmu mēles un tumsā

spocīgi apgaismo pavadītāju sejas. Pūš stiprs ziemeļu vējš. Izmeklēju sev zvaigzni starta virzienam, tad pēdējās ardievas un esmu gaisā, ceļā uz dzimteni, pretim uzlēcošai saulei.

1500 metru augstumā ņemu virzienu uz rītiem. Ir jau tik gaišs, ka varu labi saskatīt visus instrumentus. Bet apakšā – brusā un džungļos – ir vēl tumsa.

Motors strādā labi un ar 180 kilometru ātrumu virzos uz priekšu. Drīz arī izlien no apvāršņa malas asins sarkana saule, kas apgaismo zemi, tā ka redzu apkārni, pār kuŗu lidoju.

Mans ceļš ir gar dzelzceļa līniju uz Bamaku. Visapkārt, cik tālu vien sniedz skats dūmakainā rītā, tikai koki, koki un koki. Nekur nekāda klajuma. Tikai pēc katriem 30 vai 35 kilometriem ir no kokiem notīrīts 200 un 500 metru liels laukums – palīgaerodroms franču kaŗa lidotājiem, galvenā kārtā gaisa eskadrai, kas nesen lidoja pār Afriku. Ir ļoti patīkami, ja var redzēt vietu, kur droši nolaisties motoram niķojoties.

Ātri paslīd zem manis Tisa, Kombola, Diurbela. Saskatu arī tālo Salumas upes straumi. Kādus 20 kilometrus lidoju gar Gambijas robežu un vienu brīdi man pat gribējās pagriezties pa labi un apmest kādus lokus virs Bases – vecā kapteiņa Džefa apgabala, virs senās kurzemnieku kolonijas. Bet saprāts ņem virsroku pār jūtām: es vēl neesmu pārliecināts par Džipsiju un pārbūvēto lidmašīnu.

Pēc 3 stundām un 15 minūtēm veikts pirmais ceļa posms un mans C 3 ripo pa Tambakundas aerodromu. Mani sagaida resns franču seržants ar savu skaisto sievu, kas atnākusi platās biksēs. Lūdzu izdot man tūliņ degvielas, bet izrādās, ka aerodroma pārzinis aizbraucis uz Tambakundu un resnais «tēvocis Vaņa» nekā nezina. Atliek tikai gaidīt. Mana šīs dienas lidojuma programma izjaukta.

Neskatoties uz agro rītu, termometrs saulē rāda 48 gradus Celsija un smilšainais aerodroms kaist kā ceplī. Ievelku

lidmašīnu angarā un pārbaudu visos sīkumos jauno konstrukciju uz motora. Esmu pazaudējis vairāk kā 6 litrus eļļas un visa lidmašīna mirkst eļļā kā nospežota. Tas dara man lielas rūpes, jo motoram nav kompresijas, kāda pienākas.

Pēc divām stundām atbrauc aerodroma pārzinis un paziņo, ka man benzīns un eļļa nav pienākusi, kaut gan viss izsūtīts jau priekš divām nedēļām. No kara aviācijas benzīna viņam neesot tiesības man izsniegt. Esmu īstās spīlēs. Braucu ar aerodroma pārzini uz staciju pie Šella firmas pārstāvja. Tas rāda dokumentus, ka benzīns ir ceļā, bet arī piebilst – iespējams, ka tas pienāk tikai pēc divām nedēļām... Afrika, Afrika! Ar tevi nav joki. Te nevienam nekur nav jāsteidzas.

Seržants telegrafiski lūdz franču Rietumafrikas aviācijas komandieri atļauju man izsniegt degvielas no kara aviācijas krājumiem. Pēc trim stundām saņemu telegramu, ka pulkvedis Ramatè atļāvis man saņemt degvielas par divi franki litrā, kas ir smieklīgi lēti.

Benzīns nu būtu, bet eļļas nav. Kaut gan manā lidmašīnā vajadzētu vēl būt eļļas 12 lidojuma stundām, lielā eļļas patēriņa dēļ man tās tikko pietiks divām stundām.

Kad esmu ar visu kārtībā, pulkstens jau rāda 4 pēcpusdienā, tā ka par tālākklidojumu šodien vairs nav ko domāt – nakts būs drīz klāt. Arī karstums šeit zemes iekšienē ir šausmīgs. Meteoroloģiskās stacijas barografs no 760 mm plkst. 10 rītā ir nokritis līdz 725 mm. Tik liela ir gaisa spiediena starpība, kas ceļas no karstuma.

Galū galā es apmierinos arī ar pirmā dienā veiktiem 500 kilometriem un eju pusdienās pie viesmīlīgiem seržantiem un viņu daiļām sievām, kuņas ir skaistākās, kādas es šeit Afrikā esmu redzējis. Pabaroju arī savus mazos pasažierus, kas ar savām grimasēm sagādā daudz jautrības un gaisa kristību ir labi pārcietuši.

Vakarā mēs, 5 eiropieši, ilgi sēžam zem zvaigžņotās dienvīdu debess un sapņojam par Eiropu, par dzimteni. Vecais komandants, diemžēl, nebija Tambakundā – tas bija devies uz vairākām dienām lauvu medībās, jo tuksneša valdnieki bija atkal sākuši neatlaidīgi uzbrukt šejienes iedzīvotājiem. Ļoti žēl, ka nesatiku veco vientuli.

Kapteinim Džefam ar kādu melno nosūtīju sveicienus. Melnais tūlī jau vakarā devās ceļā uz Gambiju.

Vēlā naktī šķīrāties, lai dotos pie miera. Pirmais ceļa posms laimīgi veikts.

# Pāri Afrikas kalniem, kur laistās Nigeras zelts

9. februārī. Kad saule parādās pie apvāršņa, esmu jau gaisā. Mans Džipsijs jautri rūc un nes mani saulainā tālē tuvāk un tuvāk dzimtenei.

Jauks rīts. Gaiss pilnīgi tīrs, redzamība ļoti laba. Un šeit, 1800 metru augstumā nemaz nav karsts. Tikai žēl, ka jālido ar lielo tropu cepuri, kuŗas siksna spiež manu zodu. Kad skatos pār lidmašīnas bortu, tad gaisa pretestība lauž galvu atpakaļ. Tās priekšējo malu esmu nogriezis, citādi būtu vēl sliktāk. Ko lai dara, kad nav speciālas tropu lidošanas kaskas.

Apgabals kļūst arvien kalnaināks un lidmašīnu sāk šūpot. Brusa kalnos ir daudz retāka, daudz kailu, neapaugušu vietu.

Pēc 175 kilometriem pārlidoju lielo Fajemas upi. Pa kreisi ieraugu plato Senegalas straumi, kuŗas krasti zaļi un apstrādāti – redzami apūdeņoti rīsa lauki. Apgabals kļūst vēl kalnaināks, šūpošana pieņemas.

Kad tuvojas Kaijesai (Kayes), man paliek ļoti maz eļļas, jo eļļas temperatūra nokritusi. Nolaižos Kaijesas aerodromā un tur redzu, ka man atlikuši tikai 4 litri, kas nepieciešami eļļas cirkulācijai. Motors sviež eļļu ārā pa visiem caurumiem, un es netieku gudrs, kādēļ tas tā. Citādi tas strādā ļoti labi.

Aerodromā mani sagaida šejienes administrācijas un Šella firmas pārstāvji. Tie ved mani uz pilsētu brokastot. Braucam pāri stāvkrastu Senegalas upei. Sievietes un bērni plunčājas pa ūdeni un mazgā veļu. Viss apgabals šeit ļoti gleznains, arī ļaudis citādi. Sieviešiem īpatnas galvas rotas, arī pati pilsētiņa citāda nekā daudzas redzētās.

Auto pietur pie administratora mājas. Nododu vizīti

komandantam un tad dodamies uz tirgus laukumu. Šeit tāpat kā visās Afrikas pilsētiņās tirgus dzīve ļoti raiba. Pērķ un pārdod lopus, saknes, traukus, primitīvus mājturības priekšmetus, rotas, apģērbu gabalus, augļus, zemes riekstus. Troksnis neapprakstāms. Visiem iedzīvotājiem pašaus tie raibie audumi, kas man tik ļoti patīk.

Mājā pie tirgus laukuma ir liels veikals un Šella pārstāvniecība. Šeit mani gaida brokastis. Sen es nebiju ēdis ar tādu apetīti kā tagad. Cālis, šķiņķis, olas, augļi, vīns, no kā es tagad aiz medicīniskiem iemesliem nekad neatsakos, 3 krūzes kafijas, pusmetru garš maizes gabals – viss tas pazūd manos žokļos. Kad esmu visu to laimīgi veicis, braucam atpakaļ uz aerodromu. Te jau salasījušies visi eiropieši, cik nu viņu ir šajā pilsētiņā. Ātri piepildu benzīna tvertnes, pieleju eļļu, cik ņem pretim rezervuārs.

Karstums – 55 grādi Celsija. Šajā svelmē mans C 3 ripo uz startu. Jāceļas pret angaru, kas apaudzis kokiem un palmām. Aiz tā ap 500 metru augsts kalns.

Šausmīgajā karstumā sviedri līst aumaļām un es slapjš kā kaķis. Pagriežos pret vēju. Mans putns skrien, skrien, bet negrib celties. Tas lielā karstuma iespaids. Izturu gandrīz līdz pašam angaram un tad strauji uzrauju to augšā. Bet tūdaļ arī sākas dancis. Lidmašīnu valsta un svaida kā mazu skaidiņu. Ātruma mērotājs rāda 210 kilometrus stundā un tomēr man jāpieliek visas pūles, lai noturētu savu putnu pareizā stāvoklī.

Kāpjju augstāk un augstāk, bet valstīšana nerimstas. Bet vismaz viens labums – nav vairs tik karsts. Izbāžu galvu aiz vēja aizsarga un atviegloti uzelpoju svaigu gaisa straumi.

Pēc 100 kilometru lidojuma pienāku vietai, kur Senegalā saplūst Bakajas upes ūdeņi. Apkārt kalnains tuksnesis. Šur tur upes malā pa nelielai sādžiņai un tikai pie dzelzceļa stacijām ir dažas ēkas, kas norāda, ka te varbūt dzīvo kāds baltais. Zeme

kalnos kaila, bez mazākām augu valsts pazīmēm un sarkanā krāsā. Pie Tukoto upe ir pilnīgi izžuvusi, nav redzama ne mazākā ūdens lāsīte.

Lidmašīnu visu laiku tā svaida, ka nevaru izdarīt ar savu Leiku neviena uzņēmuma, jo baidos pazaudēt savu foto kameru. Un nav arī nekāds brīnums – ir pats dienas vidus un saule kā pārkaitēta bumba visu laiku spīd tieši virs pašas galvas. Neskatoties uz pretvēju, mans putns ātri slīd uz priekšu. Kalni aug arvien augstāki, lidmašīna dejo vēl straujāk.

Pa labi kā kausēts zelts pamirdz plašie Nigeras ūdeņi, kas norāda, ka tuvojas Bamaka (Bamaco). Vēl 20 minūtes un mans C 3 jau dejo virs kalniem, kas ieslēdz Bamaku uz Nigeras kreisā krasta.

Ļoti jauka panorāma un es minūtes 10 baudu skaisto skatu no augšienes uz burvīgo Afriku. Tad, kad izpētījis aerodromu un vēja virzienu, laižos lejup.

Tā kā aerodroms izliekas ļoti jauks, ar labām pieejām, tad tuvojos zemei ar 200 kilometru ātrumu, lai labāk varētu valdīt lidmašīnu. C 3 viegli pieslīd zemei un apstājas. No karstuma es atkal esmu slapjš kā no ūdens izvilka žurka. Šeit atrodas franču eskadriļa un melnie strēlnieki raujas ar benzīna spaiņiem un lupatām, lai notīrītu eļļu no lidmašīnas. Kad esmu drusku atpūties, sakārtoju lidmašīnu rītdienas lidojumam.

Visi eskadriļas mēchaniķi velti lauza galvas, kādēļ motors pa ventilācijas caurumiem sviež ārā eļļu. Nekādu iemeslu atrast nevar.

Esmu ļoti noguris un laipnais komandants aizved mani automobilī uz 2 kilometri attālo pilsētiņu, kur apmetos viesnīcā. Tūliņ eju zem dušas, pabaņoju savus mazos ceļabiedrus un ar baudu izstiepjos gultā. Šausmīgi, neciešami karsts. Ilgi, ilgi vērtos pa gultu – nevaru aizmigt šausmīgā karstuma dēļ. Termometrs istabā rāda 41 gradu. Tas ir vakarā.



# Maldīšanās virs Afrikas dūksnainiem purviem

10. februārī. Vēl tumša nakts, kad piebrauc eskadriļas automobilis un ved mani uz aerodromu. Te mani sagaida komandants un iedod līdzī vēstuli Mopti aerodroma pārzinim, lai izsniedz man benzīnu. Šella firmai benzīna tur nav, tā nogādās to vēlāk un atdos eskadriļas noliktavai. Atkal franču laipnība glābj latvju lidotāju no ņezas. Citādi man būtu jāsež un jāgaida nedēļām benzīns.

Bamaka ir tālākais punkts dienvidos, ko sasniezdu ar savu C 3. No šejienes mans ceļš jau iet drusku uz ziemeļiem, tuvāk Eiropas ziemei un salam.

Pulksten 6 esmu jau virs Bamakas. Kaut gan agrs rīts, gaisa svelme man sitas sejā. Tikai tad, kad esmu augstāk par 1000 metriem, kļūst vēsāks.

Lidoju tagad gar Nigeras upi kilometrus 50. Lidmašīna slīd viegli uz priekšu. Bet te pēkšņi kreisais spārns dabū spēcīgu triecienu un kaut kas nokrīt no spārna zemē. Pirmā acumirkli nesaprotu, kas tas ir, bet tad redzu, ka nolūzis ātruma mērotājs, kas bija pieskrūvēts pie plākšņa. Tas, atsitoties pret plākšņa balstu, deva šo spēcīgo triecienu. Žēl, bija labs instruments, kaut gan no Mozus laikiem.

Lai saīsinātu ceļu, atkal lidoju pēc kompasa. Pēc Kulikoras atstāju Nigeras zeltīto upi pa kreisi un pārlidoju Segū pilsētiņu. Apgabals kalnains, apaudzis ar mežu. Šajos džungļos dzīvo daudz lauvu un leopardu, nemaz nerunājot par antilopēm, žirafēm un citiem mazākiem zvēriem, tā ka medniekiem te tīrās prieka dienas. Noraugos uz leju un domās skaitu, cik lauvu redz manu lidmašīnu.

Nēģeru sādžiņu te diezgan daudz, bet nekur nevaru saskatīt

lauciņus, kas norādītu, ka te zemi apstrādātu. Aiz Segū redzu lielus kanālus, kas iet taisnos virzienos. Te franči veic lielus upes rēgulēšanas darbus, lai ar Nigeras ūdeņiem padarītu auglīgus lielus tuksneša apgabalus.

Tālāk gar abiem Nigeras krastiem stiepjas simtiem kilometru plati purvi. Slapjā sezonā tā ir vesela milzu jūra, bet tagad zaļš dūksnājs, kur nav ne mazāko cerību nolaisties un nenoslīkt vai neieskriet kaimanu (krokodīlu) zobos.

Tikai šur tur redz pa mazai sādžiņai augstākā upes krastā. Tālāk no upes ir tikai zāle, ūdens un zaļganbrūni dūksnāji. Sevišķi slikts apgabals sākas no tās vietas, kur satek Marigo de Diokas upes ar Nigeru. Te gandrīz ir jau jūra ar nelielām dūksnainām saliņām. Vai man, ja te Džipsijs streikotu. Bet Džipsijs nestreiko, tas strādā lieliski un tādēļ esmu mierīgs. Arī gaiss šodien ir rāms, jo nav kalnu, kur rodas viesuļi.

Drīz vajag būt Mopti. Ar acīm meklēju labā pusē upes kontūras, jo lielie purvi pārlidoti, un tur, kur satek Boni upe ar Nigeru, atrodas Mopti. Te arī pamanu lielu, platu upi, plātāku neckā Daugavu, kas tuvojas Nigerai un beidzot tajā ietek.

Te ir maza pilsētiņa – tā tad Mopti. Skatos pēc aerodroma, kas atrodas ceļa malā 14 kilometrus no pilsētas. Nolidoju gandrīz vai 20 kilometrus, bet aerodroma ieraudzīt nevaru. Aerodroma vietā purvi un ūdeņi.

Lidoju atpakaļ un, domādams, ka aerodroma vieta kartē nav pareizi apzīmēta, meklēju to veselas 35 minūtes visos virzienos. Bet velti. Aerodroma nav. Tas pazudis ar visu angaru... Ko tas varētu nozīmēt? Sāku nervozēt. Stāvoklis kļūst traģisks. Eļļas temperatūra sāk slīdēt uz leju, kas norāda, ka rezervuārā palicis maz eļļas un tādēļ tā ātri atdziest. Man jāmeklē aerodroms ātri, citādi var pietrūkt eļļas. Tad es būšu spiests nolaisties, kur pagadās, un reizē ar to būs beigas manam lidojumam.

Drudzaini meklēju sausāku vietu, kur nolaisties. Tādas

nekur nav. Termometrs rāda eļļas temperatūru jau tikai 60 gradu. Tātad eļļa iet uz beigām...

Steidzīgi pētu karti. 40 kilometros uz ziemeļiem pašā upes krastā apzīmēts palīgaerodroms. Uz turieni! Vienīgais glābiņš.

Kurss uz ziemeļiem un pilna gāze, lai ātrāk nolidotu šos 40 kilometrus, iekams pietrūkst eļļas, un lai vējš, kas sācis stipri pūst no ziemeļiem, mani neatturētu. Man jāatrod šis aerodroms un jānolaižas, citādi Džipsijs beigts!

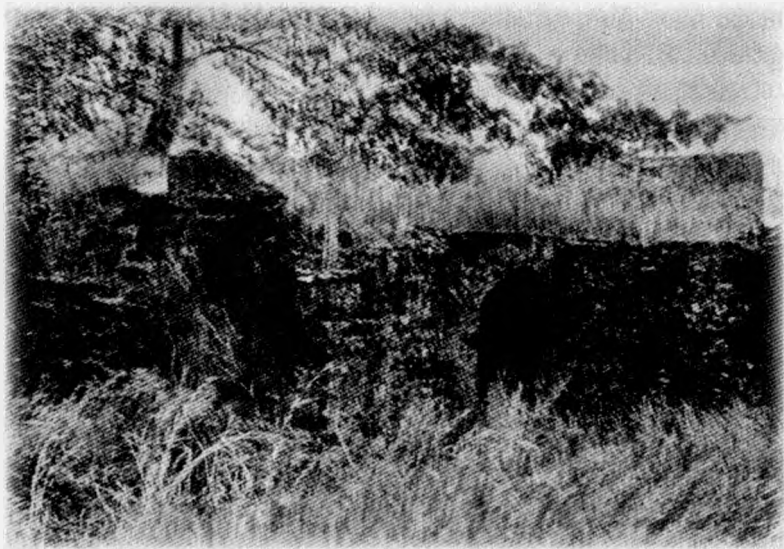
Pēc 15 minūtēm atkal parādās labajā pusē upe, bet šoreiz mazāka un kur tā ietek Nīgerā, tur atkal maza pilsētiņa. Kur šī upe radusies? Uz manas kartes otras upes nav.

Kad esmu virs pilsētiņas, saprotu, ka tā ir Mopti, jo jau pa gabalu redzu balto angaru. Tieši un bez pagriezieniem nolaižos. Tas tik Afrikā ir iespējams – neatzīmēt kartē tādas upes, kuŗu lielums līdzīgs Daugavai. Tas man šoreiz bezmaz būtu maksājis lidmašīnu.

Šella firmas pārstāvis gaida mani aerodromā ar eļļu un brokastīm. Bet man no pārdzīvotā šoreiz ēst nemaz negaršo, un es paziņoju, ka šodien vairs tālāk nelidošu. Jāmčģina taču atrast iemesli, kādēļ motors sviež eļļu ārā. Kad prasu aerodroma pārzinim kādus instrumentus, tad izrādās, ka šeit tādu nemaz nav. Pat skrūvgrieža šeit nevar atrast. Bēdīgi. Labi, ka man pašam vesels instrumentu arsenāls. Šausmīgā karstumā, sviedriem plūstot aumaļām, strādāju gar eļļaino lidmašīnu. Neatrodu nekāda defekta.

Pašā dienas vidū, kad aiz karstuma strādāt nav iespējams, laipnais Šella firmas pārstāvis aizved mani uz 14 kilometrus atstato Mopti pusdienās. Pārstāvis ir vecpucis, bet viņa «ģimenes» locekļu skaits diezgan liels: leopardi, 3 suņi un 4 melnās sievas. Dzīvo kā mazs ķēniņš savā no māliem lipinātā pilī.

Vispār Sudanā visas mājas lipinātas no māliem. Tās ir kuba veidā ar plakaniem jumtiem. Logu un durvju vietā šeit ir tikai



Jēkabfōrta drupas



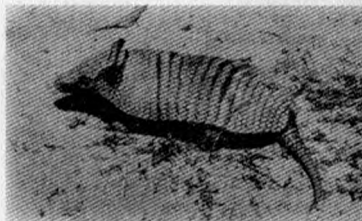
Ar pirogu pa Gambijas straumi



H. Cukurs smeļ Gambijas  
ūdeni



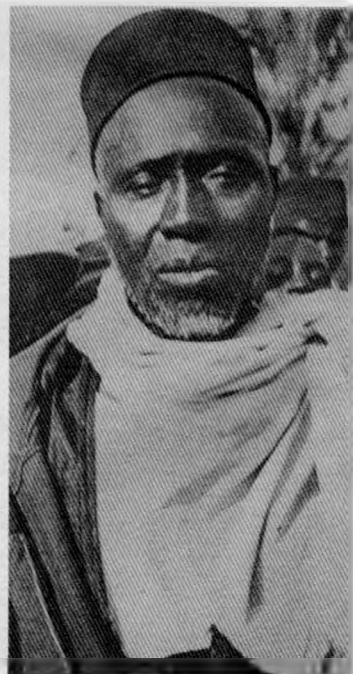
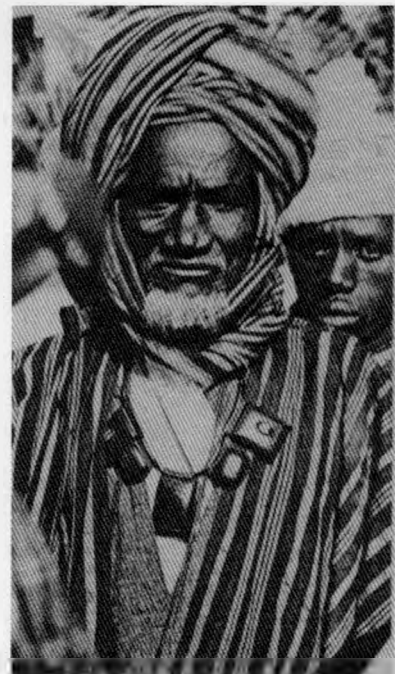
Muhamedāņu priesteris  
– marabū.



Bruņu žurka.



Trionocephalus – milzu čūska  
angarā



Senegalas nēģeru virsaiši



Senegalas skaistule



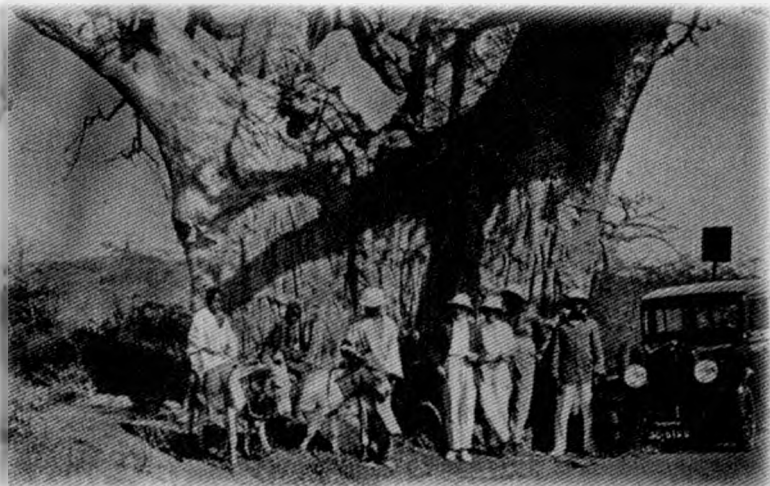
Senegalas jaunatne



Bulubisinabi cilts  
karalis







Baobabs ceļmalā



Bulubisinabi cilts svētku gājienā

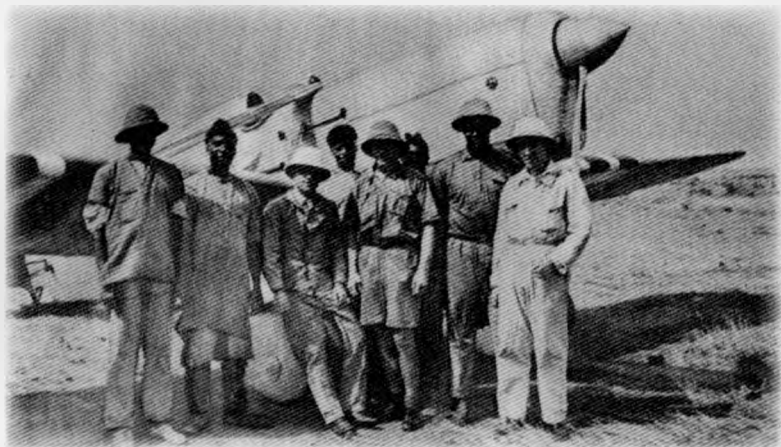




H. Cukurs viesos pie Dakaras iedzimtājiem



Materiālu meklēšana salauzto lidmašīnu drupās Dakarā



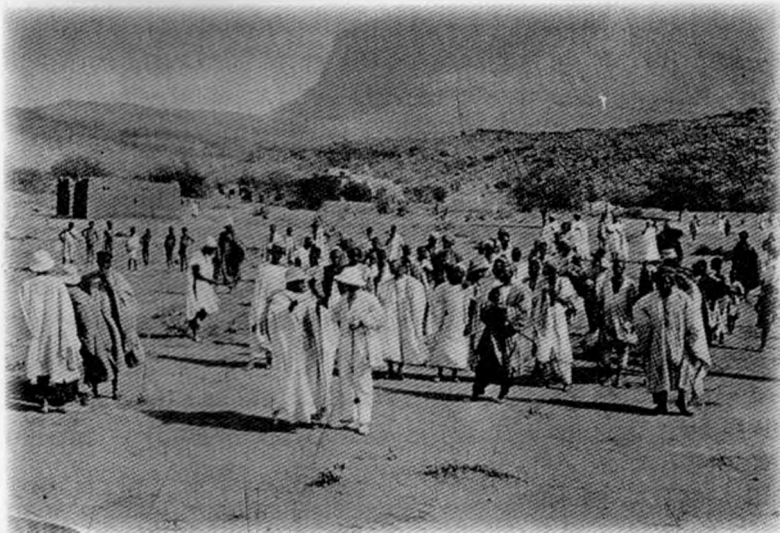
H. Cukurs pie C 3 ar palīgiem pie lidmašīnas pārbūves Dakarā



Skats uz Niguru pie Mopti



Cilvekedāju zemē – Hombori. Sardze pie C 3



Kapt. Mari (Marie) sarunājas ar Homburi karali Balabo Maiga

to caurumi. Šausmīgā karstumā šādā māla dzīvoklī ir vēsi un patīkami.

Kad ēdu pusdienas, melns zeņķis vēl kustina lielu vēdekli, kas piekārts virs galda un rada patīkamu vēsumu. Pēc pusdienas vēl jānoguļ dienasvidus, jo citādi tropos nav iespējams strādāt ražīgu darbu.

Aizmigt tomēr nevaru. Visu laiku prātā tikai Džipsijs. Kas ar to? Kādēļ nāk eļļa ārā? Kāpēc taisni man tāds nelaimīgs motors gadījies?

Pēcpusdienā mani ved vizītē pie Mopti administratora, kuŗa rezidence atrodas Nīgeras krastā. Pa Nīgeru peld lielas laivas, pilnas ar melnajiem vīriešiem un sievietēm. Virs dažām laivām pārklāts aizsargs pret saules stariem. Upes krasti 7 līdz 10 metru augsti, bet lietus periodā tie pārplūstot. Sausākās vietās tad no purviem sarodoties milzums čūsku, bet tagad briesmīgo tārpu te esot maz.

Pēc vizītes pie administratora braucu cauri pilsētiņai uz aerodromu. Abās pusēs ceļam purvs, ko no augšas noturēju par zaļu pļavu. Purvu krusto celiņi, pa kuŗiem līdz ceļgaliem ūdenī brien melnie Sudanas iedzīvotāji. Diezgan daudzi zirgos, kas šeit ļoti labi. Laba tiesa arī ēzeļu kavaleristu.

Aerodromā visu kā nākas pārbaudījis, saleju benzīnu un eļļu. Tumšā vakarā vēl izvelku lidmašīnu no angara un izmēģinu motoru uz zemes. Tas strādā labi, kā parasts. Vējluktuŗa gaismā paceļu kartera ventilācijas cauruli vēl veselu pēdu augstāk nekā agrāk. Nu taču nevarēs eļļa, pretēji gravitācijas likumam, plūst uz augšu.

Ir jau 11 vakarā, kad visu nobeidzu un, paēdis vakariņas angara pārziņa ģimenē, lienu gulēt zem moskitu tīkla. Aizmiegu kā nosists. Vispār vēroju, ka lidojot mans veselības stāvoklis ir daudz labāks nekā Dakarā. Tas pilda manu sirdi ar cerību un prieku drīz redzēt dzimteni.

# Nakts cilvēkēdēju zemē – Hombori

11. februārī. Pamosos agri. Garastāvoklis nav labs. Drusku nemierīga sirds, jo šodien stāv priekšā 610 kilometru garš pārlidojums uz Gao pāri Gurmai un Hombori, kur neoficiāli vēl šodien ēd cilvēkus. Priekš dažiem gadiem Hombori apgabalā melnie apēduši franču administrātoru ar kundzi. No tā laika tur vairs neviens baltais negrib dzīvot.

Protams, melnie tagad no sirds apgalvo, ka balto cilvēku gaļa viņiem vairs nekad negaršošot, jo franči viņiem likuši par šo maltīti ļoti dārgi samaksāt. Bet ko tur var zināt – ja gadās garda «zakuska» un siekalas sāk tecēt, melnā sirds var arī neizturēt.

Ja melnie ēd melnos, tad par to nevienam galva nesāp un arī es no sirds varu novēlēt viņiem labu apetīti. Ciltis, kas dzīvo tuksnesī un Hombori kalnos, apbruņotas līdz zobiem un nepalaiž gaļām gadījumu pamieļoties uz kaimiņu rēķina.

Baidos, ka man nepietrūkst eļļas, tādēļ paņemu līdz vēl vienu 2 litri kanniņu – sliktākam gadījumam, ja nāktos nolaisties ceļā. Apgādājos ar ūdeni, jo lielāko daļu jālido pār tuksnesi, kuŗā ir smilts, klintis, kanibāli, plēsīgi zvēri, bet ūdens nav atrodams.

Rīts drusku miglains un tādēļ startēju tikai pēc pulksten septiņiem. Kādus 50 kilometrus lidoju gar Nigeru, tad mainu kursu uz austrumiem un no 1500 metru augstuma cenšos saskatīt taku, kas iet cauri kalnainiem džungļiem. Visapkārt, cik vien skats var aptvert, džungļi, džungļi un kalni, bet šeit tie nav augstāki par 500 metriem.

Franču kara lidotāji Bamakā man stingri piekodināja nekādā ziņā nenovirzīties no takas. Ja man gadītos kāda nelaime, tad tūliņ izsūtītu kara lidmašīnas, kas mani meklētu tikai gar taku.

Pazaudēt to nozīmē nenovēršami aiziet bojā.

Pēc stundas lidojuma sāk celties migla. Tas man dara lielas rūpes, jo taka arvien grūtāk saredzama, bet kalnu dēļ zemāk par 1500 metriem lidot nevar, lai neuzskrietu tiem virsū.

Pa kreisi paliek milzu Kararū ezers. No šejienes sākas kanibālu valstība. Lidmašīnu sāk briesmīgi svaidīt. Par fotografēšanu vairs nav ko domāt. Kalni kļūst zemāki. Cauri miglai jau saskatu trīs raksturīgas Hombori kalnu galotnes. To pakāje pazūd biežā dūmakā.

Uzmanīgi izlienu starp kalniem un apakšā saskatu nolīdzināto, četrstūrīgo laukumu – palīga aerodromu franču gaisa armādai, kas aplidoja Afriku. Aiz Hombori sākas tuksnesis bez cilvēkiem, bez ūdens.

Pēc kompasa atradu pareizo taku. Tad labi aprēķinu vēja stiprumu, kas nes manu lidmašīnu ap 15 gradus sāņus, un dodos tuksnesī. Kamēr vēl zāle, taku var redzēt labi, bet kur sākas smilšu kāpas, tā pazūd, viss saplūst pelēkdzeltenā masā.

Stiprs vējš putina smilti. «Dù vent sable», kā franči saka. Esmu viens gaisā, tuksnesī, bez ceļa. Virs manis karsta ugunīga saule. Apakšā put svelmainais ceplis – Hombori tuksnesis.

Kad Hombori esmu nolidojis jau kilometrus 100, nevilšus pametu skatu uz plāksni kreisā pusē. Pār to velkas melna svītra. Kas tas? Paskatos uz malu: viss spārns un ķermeņa kreisā puse eļļā!

Skats uz termometru: 75 grādi! Mani pārņem šausmas. Līdz Nigerai pret vēju ko lidot vismaz vēl stundu. Tad vēl jāmeklē Gao...

Skaidrs, ka eļļas nepietiks un būšu spiests nolaisties tuksnesī un garantēti salauzt tur lidmašīnu. Turklāt – simtiem kilometru no apdzīvotām vietām. Sameklēt mani neviens te nesameklēs. Tā tad beigas...

Eļļas temperatūra jau 70 grādi. Ilgāk par pusstundu bez

kaitēšanas motoram gaisā pavilkst nevarēšu. Esmu viens gaisā un tuksnesī. Nav, kam prasīt, kurā vietā esmu, nav, kam prasīt padoma...

Tikai tuksnesī nepalik! Ja pats es no šejienes izkļūtu, lidmašīna paliktu te mūžīgi.

Te pēkšņi man prātā iešaujas Hombori redzētais palīgaerodroms. Varbūt, ka vēl izdosies ieraudzīt trīs zīmīgās kalnu virsotnes. Viss mans glābiņš tagad – ātri uz Hombori pie cilvēkēdājiem. Jāglābjas pašam un jāglābj Džipsijs.

Ilgi iet to uzrakstīt, bet patiesībā aptveru to vienā momentā un tajā pašā brīdī C 3 jau bija pārsviests pretējā virzienā.

15 minūtes lidoju nekā neredzot. Sirids dreb, skats nemierīgi vēro eļļas termometru un manometru. Temperatūra 60 grādi, spiediens normāls. Atkal pilna gāze. Dodos augstāk gaisā.

Kad esmu 2300 metru augstumā, saskatu melnu svītru. Kļūst vieglāk. Tās ir Hombori kalnu galotnes, kas izlīdušas no miglas. Apakšā raganu putenis. Viss dzeltenī pelēks.

Ātri tuvojas Hombori. Kad termometrs rāda 50 gradus, sagāžu lidmašīnu uz kreiso pusi, jo kreisajā pusē ir eļļas iesūcamā caurule un Džipsijam eļļas nedrīkst trūkt.

Pie Hombori smilts vairs neput, to aiztur krūmi un zāle. Apmetis loku virs nelielā laukuma, ar sānu vēju eju lejup. Laukums atrodas 500 metrus no stāvas klints sienas. Lidmašīnu valsta šausmīgā kārtā. Brīžiem liekas, ka to salauzīs gabalu gabalos.

Laukumam tuvojos pa diagonāli, jo baidos, ka, pienākot lielā ātrumā pie zemes, pārskriešu laukumam pāri. Manam putnam tagad jārāda, ko tas var izdarīt.

Uz laukuma malas izslēdzu kontaktu. Un nu – izturēt, izturēt, izturēt! Redzu, ka mani neatvairāmi nes uz labo pusi, bet darīt neko nevaru.

Beidzot. Riteņi pie zemes. Lidmašīna sagriežas pret vēju un

apstājas laukuma malā. C 3, Džipsijs un es nu esam veseli, bet – pie cilvēkēdājiem.

Pieceļos sēdekļi un redzu, ka no visām pusēm skrien šurp ar šķēpiem, taisniem zobeniem un pie rokām piesprādzētiem dunčiem bruņojušies mežoņi. Ātri sabāžu kabatās patronu aptveres un pielādēju brauniņu.

Dažos acumirkļos lidmašīna un es esam ielenkti no visām pusēm. Nu ir ķeza. Mierīgi iebāžu pistoli haki krekla krūšu kabatā. Ar diegiem nav aršana un ar pistoli nav kaņķšana pret simtiem apbruņotu melno.

Atliek vienīgi laist darbā Leiku un nofotografēt visu melno bandu, kas izbolītām acīm nāk arvien tuvāk. Tad lecu no lidmašīnas laukā un gandrīz uzduros uz šķēpa, ko kāds varens melnais milzis pagrūž man pretim.

Melnie nesaprotamā valodā kaut ko šausmīgi kliez, plāta rokas, stāsta. Nekā nesaprotu. Tikai no melnajām fiziķonomijām redzu, ka patlaban mani vēl neēdīs, ka melnie pusdienas paēduši.

Ar rokām atspiežu tuvākos melnos atpakaļ un lieku tiem saprast, lai atkāpjas no lidmašīnas. Tie beidzot to saprot un drusku atkāpjas. Esmu viens ar savu putnu kliezdoša bara vidū.

Atveru motora apsegu un paķeru līdzpaņemto eļļas kanniņu, lai uzpildītu eļļu. Tvertnē palikuši tikai 3 litri. Pa četrām stundām, ko biju gaisā, esmu pazaudējis 13 litrus. Ar klātpielieto eļļu lidot uz Gao tomēr nav ko domāt. Redzu, ka man mierīgi jāpaliek pie kanibāliem un jāmeģina radīt viņos pēc iespējas mazāku apetīti.

Mežoņu bars aug arvien lielumā. Sarodas daudz sieviešu. Tās diezgan skaistas, ar īpatnām galvas rotām. Visi kliez, smejas, gaviļē.

Kāds mazs, gluži kails knēvelis, skrienot zem lidmašīnas





komplimentus par burvīgo mūziku un savu apbrīnošanu par tiešām skaisto ēzeli, tad redzu, ka šodien mani nekādā ziņā neēdīs.

Lūdzu virsaiti norīkot lidmašīnas apsardzību un tūdaļ četri līdz zobiem bruņoti vīri aiztriec tautu no lidmašīnas 50 metru attālumā.

Mūzikanti skaita naudu un ķildojas. Orķestris tādēļ vairāk nespēlē. Manas ausis var atpūsties un pats mierīgi apskatīties apkārt. Pēkšņi ieraugu gaisā uz kārtīm stiepuļi, kas ir uz kādas celtnes pusi. Vai tiešām telefōns? Prasu virsaitim.

Izrādās – telegrafs, vēl no tiem laikiem, kad te bijis nelaimīgais administrātors. Tagad apgabalu pārvalda franču uzdevumā pats Balabo Maiga, seno karaļu pēcnācējs, bet telegrafs darbojoties vēl šodien. Atkal laime!

Līdz telegrafam mani pavada pats virsaitis ar savu svītu. Tūliņ aiz virsaiša melns, stalts milzis ved viņa skaisto zirgu, otrs nes skaistos izrakstītos zābakus ar piešiem. Iešanai pa smiltīm karalis uzvelk kājās platas, sandalēm līdzīgas kurpes.

Telegrafēju Gao eskadriļas komandierim, ka eļļošanas defektu dēļ esmu bijis spiests nolaisties Hombori palīgaerodromā un lūdzu man izsūtīt 10 litrus eļļas. Melnais telegrafists tūliņ stājas darbā, bet mani, kas sagatavojies šeit pavadīt ilgāku laiku, līdz kāds ar auto atvedīs man no 260 kilometrus attāļās Gao eļļu, virsaitis ved novietot tukšajā mājā, kur kādreiz dzīvojis nelaimīgais, kanibālu apēstais apgabala priekšnieks ar savu sievu.

Bijušā administrātora ēka ir ļoti solīda celtnē ar daudzām telpām. Visas mēbeles stāv savās vietās kā agrāk. Ēdamistabā bufete, galds, seši krēsli, skapītis produktiem ar metalla sietu priekšā, vēl kaut kas līdzīgs kumodei. Guļamistabā plata laulības gulta un citas mēbeles. Drēbju skapī glabājas zāļu matracis ar spilvenu. Mazgājamā istabā pat duša un

vairāki māla trauki ūdenim. Viss, kā nākas.

Man piedāvā ūdeni nodzerties, bet es saku, ka mans organisms neņem nevārītu ūdeni un lūdzu to uzvārīt. Lidmašīnas krājumus negribu aiztikt. Virsaitis dod rīkojumu sagatavot man tēju.

Atnes arī lielu bļodu ar klimpām līdzīgiem kunkuļiem un iesarkanu mērci. Kad es vīkstos un kavējos iesākt, pats karalis ar savu roku izņem vienu klimpu no bļodas, pamērcē mērcē un viszēlīgi pasniedz man. Ar pateicību to saņemu un par brīnumu atrodu, ka tā garšo diezgan labi. Nu vairs nelieku lūgties. Kad jau, tad jau. Lūdzu arī virsaiti un vecajos piedalīties mielastā no lielās bļodas, jo mantas tik daudz, ka pietiks visiem. Tā mēs draudzīgi iebaudām savādās klimpas.

Pa to laiku karaļa dzērienu devējs brūvē tēju – vāra kaut kādu zaļganu zāli. Atnes arī veselu galvu cukura, skalda to un met nelielā traukā, kur vārās zaļganais šķidrums. Kad tēja gatava, to mazos trauciņos pasniedz man un karalim. Garšo lieliski. Redzot, ka trauciņu ir vairāk, lūdzu karali, lai atļauj arī augstmaņiem piedalīties tējas dzeršanā. Ar galvas mājieni karalis to atļauj. Pārējā karaļa svīta stāv apkārt un nolūkojas mūsu mielastā. Telpa tik pilna, ka nevar ne apgriezties. Tautu iekšā nelaiž – tā stāv pie logiem un durvīm, galvu pie galvas.

Pēc kāda laika man pasniedz divus dzīvus cāļus un cepuri ar olām. Tas ir viņa majestātes vislielākās laipnības apliecinājums. Stāvoklis sāk likties tīri vai patīkams.

Kad ienes mazas, novārītas oliņas, pirmo noloba un pasniedz man pats karalis. Tad pa olai katrs no augstmaņiem. To visu saņemu ar pateicību. Labi izpētījis melno pirkstu daktiloskopiskos nospiedumus uz olbaltuma, dodu zobiem darbu. Pat pa Lieldienām nekad nebiju tik daudz olu ēdis kā tagad. Vienīgā laime, ka tās nav lielas.

Pie olām piedzeru tēju un piekožu sausu, maizei līdzīgu,

garšīgu cepumu. Visi ļoti priecājas par manu labo apetīti, sevišķi kāds resns, tauks augstmanis. Viņam siekalas vien tek, manī skatoties. Nezin vai no skata, ka es tik garšīgi ēdu, vai no domām, kāds lielisks šmorcepētis no manis iznāktu.

Kad beidzot vēl lielā traukā pasniedz lieliski, bet ar savādu piegāršu noceptus cāļus, tad es krītu izmisumā – nav vairs kur likt.

Karalis, pārliecinājies, ka esmu labi pabarots, dod zīmi visiem piecelties. Šinī brīdī ieskrien telegrafists un pasniedz karalim man adresēto telegrammu no Gao eskadriļas komandiera, ka eļļu man rīt no rīta izsūtīs ar lidmašīnu. Lai sarīkojot nolaišanās laukumu. Lecu no prieka gaisā. Esmu glābts!

Karalis man paziņo, ka viņš dosies atpūsties un manai apsardzībai atstāj četrus bruņotus sargus. Ļoti pateicos un lūdzu atļauju apskatīt Hombori sādziņu, kas atrodas augstā kalnā. Atļauju man laipni dod.

Maniem miesas sargiem karalis dod savā valodā kaut kādus norādījumus. No tiem saprotu tik daudz, ka tiem vajag mani visur pavadīt un tie nedrīkst mani atstāt vienu. Laikam viņam nav liela pašāvēība par savu pavalstnieku apetīti, kad tie redz šādu brangu «kus-kus» kā es.

Aizeju līdz lidmašīnai un paņemu savus mazos pērtiķēnus, lai tos pabarotu un padzirdītu. Melnie milži tur tautu pienācīgā attālumā un esmu nodrošināts, ka manam putnam nekas ļauns nenotiks. Bars jaunu daiļavu ar zibošām acīm vēro savādo balto vīrieti, kas atlaidies ar saulē mirdzošo putnu.

Tā kā patlaban ir dienas vidus un neciešami karsts, tad uzdodu miesas sargiem atnest ūdeni, saliet dušas traukā un izpurināt matraci. Izgērbjos, nomazgājos un ar baudu izstiepjos kādreizējā laulības gultā.

Gribu dienā drusku nosnausties, lai naktī būtu modrs. Nav lielas uzticības man uz maniem sargiem. Šīs telpas, asiņainās

drāmas liecinieces, liek man būt uzmanīgam. Nekad nebiju iedomājies, ka man būs jānokļūst apgabalā, par ko man stāstīja tik daudz drausmu lietu.

Ar dažādām domām kaudamies, iemiegu un, kad pamostos, pulkstens ir jau pusčetri. Tūdaļ dodos kalnā. Kalna pakājē ir neliela palmu oaze. Te ir arī akas, no kuŗām kalna iedzīvotāji smeļ ūdeni dzeršanai un dzirda lopus. Ieskatos tādā akā un redzu, ka tā ap 5 metri dziļa, izkrauta akmeņiem un pa iekšu dzīvo vades.

Kāds melns zeņķis, iebridis līdz pusei ūdenī, piesmeļ aitādas traukus un tad citi velk tos augšā. Pie citām akām sievietes mazgā veļu un izklāj to uz akmeņiem žāvēties. Tepat arī neliels dārziņš, no kuŗa karaļgaldam pasniedz saknes, tomātus un patates – kartupelīm līdzīgus iegareņus sakņaugus.

Pa lieliem akmeņiem kāpjju kalnā uz sādžiņu. Tā guļ uz 500 metru augstas kalna muguras starp divām augstām kalnu virsotnēm. Soli solī man seko bruņotie miesas sargi. Jūtos tīri kā gūsteknis.

Sādžiņā visas mājas sakrautas no lieliem akmeņiem. Pie katras mājiņas pagalms, kuŗā mitinās zirgi, ēzeļi, aitas, kazas un vājas govīs.

No visām malām zibošām acīm uz mani lūkojas puskaillie mežonīgie iedzīvotāji. Lai pasargātos no karstās saules, starp mājiņām sakrautas šauras akmens sienas, kas pārklātas kokiem un uz tiem akmeņi. Brīžiem tā vien liekas, ka eju pa apakšzemes labirintu.

Šejienes iedzīvotāji foto aparātu nepazīst un tādēļ arī nebaidās no tā. Tie ļoti priecājas par mēchanisma knikšķēšanu un tas dod man iespēju nesteidzoties izdarīt daudzus uzņēumus.

Kādā laukumā pakalna virsotnē ir tirgus. Daudz interesantu ieroču un lietu, bet, diemžēl, manā lidmašīnā nav telpas, tādēļ nevaru neko iegādāties. Daudzas rotas lietas te pagatavotas

no krāsaina, marmoram līdzīga akmens un tās ir ļoti smagas. Sieviešu mati piepīti ar lielām plakanām akmens krellēm baltā vai sarkanā krāsā. Ļoti amizanti izskatās šis akmens bizes.

Te dzīvo arī dadzi tuaregi, kas staigā aizsegtām sejām un nēsā līdz smailus metalla šķēpus. Vēlāk dabūju zināt, ka tuaregu bandas bieži uzbrukušas melnajiem, tādēļ tic dzīvo klintīs un nevis apakšā, kalna pakājē. Tagad tuaregu uzbrukumi mitējušies, jo franču kaŗa lidotāji šādas bandas bez žēlastības iznīcinājuši.

Naktīs uz oazi nāk dzesēt slāpes arī visādi zvēri. Tas ir otrs icesls, kādēļ melnie jūtas daudz drošāk.

Pilnīgi stāvie kalni, kas neizprotamā kārtā izcēlušies smilšu tuksnesī, un dīvainie alu iedzīvotāji – kanibāli – viss tas likās tik brīnišķi, ka pateicos liktenim, kas devis man iespēju šeit būt, to visu redzēt un apbrīnot. Man daudz kas būtu gājis gaŗām, ja Džipsijs nebūtu sācis streikot.

Karaļa pils atrodas pilsētiņas vidū. Tai apkārt laukums, kam gar malām augstmaņu mājas. No vienas man māj ar roku resnais «ministrs», pēc apmēriem un taukainās sejas spriežot – karaļa ēdienu devējs un pārzinis. Izlietoju gadījumu iepazīties ar šejieniešu mājas dzīvi un ieeju resnā rezidencē. Tas šļupst dažus vārdus franciski, uz ko, redzams, ļoti lepns. Ļoti mīļš un iztapīgs, bet laiku pa laikam pašķielē uz mana brauniņa stobru, kas lūkojas laukā no haki krekla kabatas. Mani sargi paliek pie ieejas. Tiem laikam iekšā iet nav brīvu.

Pagalumā trīs celtnes. Viena, kuŗā ieejam, liekas domāta kopdzīvei. Te mitinās pats lielmanis, dažas viņa sievas un bērni. otrā celtne – viņa guļamistaba ar platu guļamvietu. Prasu, cik viņam sievu. – Sešas.

Te taču septiņiem grūti sagulēt.

Laipnais mājas tēvs man paskaidro mājas kārtību. Katru nakti laulības priekus viņam sniedzot tikai viena sieva. Sievām

katrai sava kārta. Pārējās ar bērniem uzturas trešajā celtnē, kas arī vislielākā. Šeit gar gaŗo sienu noklāti pīti guļamie paklāji. Te rāpojas zīdaiņi un spēlējas arī lielākie bērni. Četras sievas mājas tēvam ir jau gados – miera laika prece, bet divas jauniņas. Vienai, lielākais, 12 gadu.

Apjautājos, kāda šeit sievu cena. Apaļākās un mīkstākās maksājot 150 līdz 200 franku (30–40 latu); vājākām cena 50 līdz 100 franku. Vecākām cenas nemaz neesot – tā ir bezvērts prece.

Visā pasaulē verdzība oficiāli atcelta, bet Afrikā neoficiāli tā pastāv vēl šo baltu dienu. Šeit sieva, vai to pērk baltais, vai melnais, ir katra pircēja kustams īpašums, par ko viņš atbild tikai savā priekšā un dara ar to, ko grib. To man apstiprināja arī franču kollēģis – lidotāji.

Saule taisās noiet, tādēļ jākāpj zemē no kalna uz manu rezidenci. Apskatu vēl valdnieka pili, kuŗai visapkārt ap 6 metri augsta siena ar smailām piramīdām. Pie ieejas nekustīgi kā statujas stāv sargi.

Kad esmu no kalna nokāpis, ir jau tumsa. Mirdz lielas, spožas zvaigznes tumšzilās debesīs. Es lieku melnajam «adjutantam» iet pa priekšu un rādīt ceļu. Pēkšņi mums gaŗām kaukdama paskrien melna ēna. Viens no sargiem paķeŗ akmeni un svieŗ. Ēna nikni ieņurdas. Tā hiēna.

No savas bagāŗas izņemu elektrisko lukturīti un eju palūkoties, ko dara mans putns. Melnie sargi, satinuŗies savos tēŗpos, guļ uz paklājiem un pļāpā. Laiks pilnīgi rāms. Burvīgs, neaizmirstama nakts. Tālumā rej šakāļi, bet tepat netālu vaimanā hiēnas. Tropu nakts kakofonija.

Atgrieŗos savā mājasvietā un, novilcis kurpes, bet neizģēŗbies, liekos uz auss. Aiz bikŗu siksnas man pielādētais brauniņŗ un kreisā rokā elektriskais lukturītis. Telpām nav ne aiztaisāmu logu, ne durvju – tomēr būtu droŗāka gulēŗana. Ņēl,

ka mani mazie pērtiķīši nav kā sunīši, kas varētu mani modināt, kad draudētu briesmas.

— Valdnieks no sava galda atsūtījis man ceptus cāļus. Tos atdodu saviem sargiem, jo pusdienā esmu paēdis vairākām dienām. Sargi graž kauliņus un tumsā klusu sarunājas. Hiēnas un šakāļi, kas tagad pienākuši pie pašas mājas, dzied latvietim šūpuļdziesmu. Nemaz nemanu, ka esmu aizmidzis un labie nodomi – būt šonakt modram – ir aizmirsti.



# Mani glābēji

12. februārī. Gulēju labi, jo šeit, tuksnesī, naktis ir ļoti aukstas, ne tā, kā Mopti, Bamakā un Tambakundā, kur nevarēju glābties no tveices pat naktī. Pamodos tikai tad, kad svīda gaisma. Tātad dabas prasības ir stiprākas par bailēm būt apēstam.

Lieku sargiem uzvārīt ūdeni un, apskatījis lidmašīnu, paņemu no saviem provianta krājumiem bundžiņu kondensēta piena, iekožu auksto cāli ar garšīgo, bet cieto maizi un piedzeņu klāt karsto pienu.

Ārā stipri auksts, un visi melnie satinušies, cik vien var, savos tērpos.

Pēc brokastīm apskatu nolaišanās laukumu, lieku pielīdzināt dažas bedres, sarīkot lielu ugunskuņu un novākt dažus lielākus kokus laukuma malā. Nolaišanās lidotājiem šodien laba, jo vējš iet gar kalnu un laukums šinī virzienā arī ir vislielākais.

Pie ugunskura nolieku dežūrēt divus melnos. Tiklīdz parādīsies lidmašīna, tie tūliņ aizdedzinās ugunskuru. Kad esmu galā ar šo sagatavošanos, ierodas divi karaļa sūtņi un paziņo man, ka karalis vēloties, lai es ierodos pilī pasacīt viņam «bonžūr» (labrītu).

Protams, ka degu nepacietībā tuvāk iepazīties ar karaļpils apartamentiem un tādēļ steidzīgi kāpju kalnā. Bet neesmu uzkāpis vēl līdz augšai, kad atskan motora rūkoņa un liela Potez sarkanā krusta lidmašīna pārlido kalnu un riņķo virs laukuma. Aizdegas lielais ugunskuŗs, lai dūmi rādītu lidotājiem vēja virzienu. No visām malām skrien tauta lejā. Arī karalis iznāk no savas pils un tā mana audience izjūk. Ļoti žēl.

Neesmu vēl nokāpis no kalna, kad lidmašīna jau nolaidusies un piebraukusi pie mana C 3. Laukumā redzu 4 lidotājus apbrīnojam manu sudraboto putnu. Viens kapteiņa formā – izrādās vats Gao eskadrilas komandieris atlidojis ar

trim instruktoriem glābt mani no ķezas.

Komandieris – kapteinis Mari ir starptautiski pazīstams lidotājs un slavens ar saviem tāllidojumiem pār Afriku un Āziju. Izsaku savu izbrīnu par to, ka viņš uzņēmis bīstamo pārlidojumu pār tuksnesi ar savu bruņoto komandu tikai tādēļ, lai atgādātu man 10 litrus eļļas. Kapteinis Mari ar francūzim piemītošo laipnību man paskaidro, ka visi pasaules lidotāji ir viena saime un ka viņš pats bijis daudzreiz līdzīgos un vēl kļūmīgākos apstākļos. Viņš saprotot, ko nozīmē nonākt tādā nelaimē, kādā es biju nokļuvis. Viņš būtu gan vakar steigies šurp, bet smilšu vētra, kas plosījās ap Gao, to nav pieļāvusi. Tādēļ viņš lūdz atvainošānu, ka bijis spiests mani līdz šim rītam atstāt nepatīkamā sabiedrībā.

Kamēr mēs sarunājamies, karalis Balabo Maiga, šoreiz burvīgā baltā zirgā nojājis no kalna lejā, apsveic franču lidotājus. Franči, kas šeit pirmo reizi, vēlas apskatīt pilsētiņu un apkārtni, tādēļ lielas svītas pavadībā dodamies promenādē.

Tikko esam gabaliņu pagājuši, sāk griezties smilšu stabs. Tuvojas neganta smilšu vētra un es ar mēchaniķiem pa galvu, pa kaklu skrienam pie lidmašīnas. Frančiem ir līdzīgas speciālas tapas, kuŗas iedzen smiltīs un pie tām tad piestiprina lidmašīnas plāksņus un asti. Savam putnam es piekaŗu pie spārniem lielus akmeņus, ko melnie man atnes. Kad eju piekārt vienu pie astes, tad ieskatos, ka manam augstuma stabilizātoram puŗu viens tērauda apkalums. Tas pārlauzts vakar gaisā – nāves dejā virs Hombori kalna.

Kad lidmašīnas piestiprinātas, viss ietinas smilšu mākonī. Par lidoŗanu nav ko domāt. Œo laiku es izmantoju, lai ar stieplu palīdzību nosietu un nostiprinātu savas dziļuma stūres pārlidojumam uz Gao. No laboŗanas Œeit nekas nevar iznākt. Veselu stundu raujos ar mēchaniķiem. Vajadzētu izturēt, bet ej nu saŗini, vai izturēs, ja nokļūŗu atkal kādā virpulī.

Ap pusdienas laiku vējš drusku norimst. Kapteinis Mari saka, ka lidosim pulksten trijos, lai mūs tik daudz nesvaidītu, jo uz vakaru laiks vienmēr esot labāks.

Pa to laiku karalis devis rīkojumu nokaut aunu, un melns kalps to veselu, bet jau noceptu, atnes mums no karaļa virtuves lejā. Auns tik garšīgs, ka ēdam pirkstus laizīdami. Nekad nebiju tik garšīgu aunu ēdis. Jāsaka, tīrais burvis ir karaļa pavārs.

Karalis licis paziņot, ka uz mūsu aizlidošanu viņš ieradīsies personīgi, lai mūs cienīgi izvadītu. Liels gods.

Pēc pusdienas franči lickas nogulēties, bet es, neskatoties uz lielo karstumu, ar Leiku kāpju kalnā. Par daudz viss te burvīgs, lai to īso laiciņu, ko te vēl pavadu, atstātu neizmantotu.

Staigāju pa šaurajām ieliņām, pētu ļaudis, viņu dzīves veidu, kāpelēju pa kalniem un beidzot esmu tā noguris, ka, nokāpis lejā, noliekos zem lidmašīnas spārnēm. Visapkārt lielā lokā stāv melnā tauta un apbrīno dīvainos, neredzētos putnus.

Laiks drīz vien pilnīgi nomierinās. Precīzi pulksten trijos laukumā ierodas karaļnams pilnā sastāvā ugunīgos zirgos. Pie manas lidmašīnas pienāk karalis. Kāds augstmanis pasniedz viņam zīmuli un karalis atstāj uz C 3 plākšņa savu autografu man par piemiņu.

Mans C 3 ir aprakstīts no visām pusēm ar novēlējumiem un parakstiem. Pateicos karalim par lielo godu. Sirsnīgi spiežu viņam roku un apsolu atsūtīt savu ģimetni reizē ar daudziem uzņēmumiem no šejienes dzīves. Tā tad sakari starp Latviju un Gurmū nodibināti.

Mans Džipsijs rūc, un pēc brīža esmu gaisā. Vēl svaida, bet ne pārāk daudz. Pēc brīža paceļas arī lielais Potez un spārnu pie spārna Francijas un Latvijas putni dodas pārlidojumam pāri tuksnesim uz 260 kilometrus atstato Gao.

Laiks gandrīz pilnīgi skaidrs. Taka redzama labi, jo lidojam

ap 300 metru augstumā. Kad stiprāk pasviež, palūkojos atpakaļ uz asti, vai tā vēl turas.

Tuksnesis pilnīgi kails. Nelieli ērkšķu krūmiem apauguši apgabali, smilšu kāpas – tas ir viss.

Neskatoties uz pretvēju, pēc 1 stundas un 40 min. pārlidojam ap 4 kilometrus plato Nigeru, kas te ļoti sekla, pieaugusi zālēm. Aplidojuši nelielo Gao, nolaižamies aerodromā, 7 kilometrus no pilsētas, pilnīgi tuksnesī.

Savu lidmašīnu novietoju angarā. Par lielu prieku ieraugu tur angļu Dragon lidmašīnu, kuņai divi Džipsija motori. Ar to te atlidojuši franču miljonāri, kas lidojošā limuzīnā dodas izpriecas ceļojumā pār Afriku. Te varēšu apskatīties Džipsija iebūvi un redzēt, vai neesmu pielaidis kādu kļūdu.

Lai nebūtu jābrauc uz dārgo Gao Transsacharas viesnīcu, kapteinis, aprunājies ar adjutantšefu, novieto mani kāda lidotāja istabā, kas patlaban atvaļinājumā. Man steidzīgi jānomazgājas, jānodzen bārda un jāiet dīņējā kapteiņa paviljonā. Šeit šovakar būs liela sabiedrība no Gao un būs arī lidojošie miljonāri. Amizieris tuksnesī tīri negaidot.

Tikko esmu ticis galā ar savu tualeti, kas diezgan bēdīga, jo visi mani krekli, kas bija iesieti portfelī zem motora apsega, ir eļļā, – melnais bojs mani jau aicina.

Kapteiņa paviljons ļoti oriģināls, ar austrumniecisku iekārtu, tuaregu ieročiem, izbāztiem krokodīliem. Priekšā jau daži garnizona virsnieki ar kundzēm un Džipsija Dragon ekipāžs – miljonārs lidotājs Gariks ar kundzi un Selerijē, Bordò aerokluba prezidents. Šie pēdējie dodas uz Čadezeru medībās.

Selerijē man saka, ka viņš esot aizbraucis uz aerodromu Bordò taisni tanī brīdī, kad es cēlies gaisā un tā viņam, diemžēl, neesot bijis iespējams mani apsveikt.

Atlidojušie bagātņieki saka, ka es esot Francijas aviācijas aprindās ļoti populārs un ka viņi ļoti priecājosies mani redzēt

un iepazīties. Protams, ka man cits nekas neatlika, kā priecāties viņiem līdz un priecāties iepazīties ar ļaudīm, kas sportu stāda augstāk par gulēšanu mājās uz naudas maisiem. Gariks un Selerijē apsolās apciemot šinī vasarā lidmašīnā mūsu metropoli.

## Gao – divainā pilsētiņa tuksneša vidū

13. februārī. Tikko piecēlies, tūliņ steidzos uz angaru apskatīt angļu Dragon tipa lidmašīnas Džipsiju iebūvi. Viss kā nākas. Tikai kartera ventilācija tam ierīkota pakalējā pusē, tanī vietā, ko manam Džipsijam fabrika aizskrūvējusi ar vāku ciet. Vai tā būtu visa vaina?

Kompresija šiem motoriem, salīdzinot ar manējo, ir ļoti stipra. Salasās viss mēchaniķu pulks, ierodas arī Gariks un noturam veselu konsiliju. Garika motori ēd tikai 400 gramu eļļas stundā, bet manējais 3 kilogrami. Konsilijs vienbalsīgi nolemj, ka motors jāizjauc, lai redzētu, vai nav kāda vaina eļļas pumpjos, vai nav gredzeni bojāti, kā strādājuši stobri.

Pārbaudot lidmašīnu, konstatēju, ka ietrūkušas virziena stūres vadīšanas troses un ka no karstuma lidmašīnas koka daļas tā izkaltušas, ka visas bultas kļuvušas vaļīgas un tās jāsavēlk ciešāk.

Eskadrijas komandieris tūliņ man piekomandē divus labus mēchaniķus un darbs iet vaļā. Nepaiet ilgs laiks, kad motoram viens cilindrs novilkts. To apskata atkal visa komisija. Konstatējam ārkārtīgu, ap 2 mm biezu uzdeguma kārtu uz virzuļa un stobra galā. Virzuļa gredzeni sagriezušies ar saviem griezumiem visi uz vienu pusi, bet citādi viss labi. Tātad jāizjauc arī citi stobri.

Ļoti uzmanīgi jāstrādā, jo ārpus angara griežas smilšu putenis un smilšu putekļi lido arī angārā. Katru daļiņu rūpīgi, jo rūpīgi noskalo vairākos benzīna traukos, labi saeļļo un tad steidzīgi atkal iemontē atpakaļ. Džipsijam nekas nedrīkst kaitēt.

Šodien aerodromā strādā tikai līdz pusdienai, jo vakarā

pilsētiņā eiropieši rīko karnevālu. Komanda gatavojas uz to un angaru slēdz ciet.

Ar kapteini Mari automobilī braucam caur tuksnesi uz Gao, jo miljonāra Garika kundze icaicinājusi mūs pusdienās Transsacharas viesnīcā.

Laiks slikts. Šausmīgi karsts un smilšu putenis nemaz negrib rimties. Esmu ļoti norūpējies par savu Sacharas lidojumu, bet viens liels gandarījums tomēr man ir. Ja es būtu lidojis pār Rio de Oro, tad man eļļas trūkuma dēļ būtu bijis jānolaižas taisni pie Ifni, starp Jubijas Ragu un Agadiru, tas ir, visbīstamākajā vietā. Tad būtu beigta lidmašīna, motors, un es pats labākā gadījumā būtu briesmīgo mauru vai rifkabiļu gūsteknis.

Izbraucam cauri Gao – mazai smilšainai pilsētiņai. Visas mājas – mālu kubi. «Atlantides» viesnīca un skola celtas eiropieiski afrikāniskā stilā, bet visas citas ēkas – kubi, kubi, kubi. Iedzīvotājiem sejas aizklātas lupatām, lai filtrētu gaisu no smiltīm.

Šejienes sabiedrība uzaicina mani pēcpusdienā ierasties karnevālā, bet es atsakos, aizbildinoties ar nogurumu un galvas sāpēm. Nav nekādas gribas priecāties, kad sirdi nospiež 1350 kilometru garais pārlidojums un tad vēl vairāk nekā 1000 kilometru pāri lielajam rietumu tuksnesim – Grand Erg Occidentale.

Pēc pusdienas atvados no sabiedrības un eju iepazīties tuvāk ar Gao. Pilsētiņa atrodas uz Nigeras krasta. Krastmalā daudz tautas, daudz transporta laivu. Šejienes iedzīvotāju pirogas, koku trūkuma dēļ, sašūtas no koku un dēļu gabaliem. Sašūt tādu laivu ir šausmu darbs, bet vēl lielāks – aizbāzt šuvumu caurumus un šķirbas kaut kādām zālēm, lai ūdens nenāktu iekšā. Bet melno pacietība ir milzīga un laika te visiem diezgan.

Ļoti raiba un īpatna ir tirgus aina. Lai glābtos no saules, tirdzinieki ierīkojuši mazas salmu būdiņas. Daudzi tomēr

guļ tieši saulē un tirgojas ar savām precēm. Apavi šeit ļoti oriģināli: plati, sandalēm līdzīgi, lai atvieglotu iešanu pa irdeno smilti. Daudz raibu tērpu un īpatnu rotas lietu: akmens bizes, dzīparotas sprādzes un jostas. Vīriešiem un sievietēm pāri galvas vidum sestēm līdzīgas frizūras. Jaunas sievietes un meitenes ļoti glītas. Kad dažas no tām fotografēju, tad pienāk man klāt, kā vēlāk to noskaidroju, sieviešu lieltirgotājs, kas apgādā ar precī visu eiropiešu koloniju, un piedāvā arī man no saviem krājumiem, kādu es tikai vēloties – jaunu, tikumīgu, vai lietpratēju savā arodā. Lūdz mani pateikt, kurā laikā viņš varētu savu precī demonstrēt.

Liekas, es viņu ļoti apbēdināju, atteikdamies no viņa preces, bet man nav nekāda patika piekopt Afrikas parašas un tikumus.

Kapteinis Mari man pastāstīja, ka šis vīrs ceļojot pa visu apgabalu, uzmeklējot labu precī un iepērkot. Bez viņa, diemžēl, te tomēr nevarot iztikt.

Kad man no raibās kņadas, smakas un putekļiem ir diezgan, es sameklēju sev skaistu zirgu ar savādiem melno jātnieku segliem un nēģeru jātnieku pavadībā nesos auļos iekšā tuksnesī, taisni, bez ceļa. Ar apbrīnojamu ātrumu un izturību mani nes straujais kumeļš. Kad Gao vairs nav redzama, laižu soļos un pārdomāju savus piedzīvojumus.

Pēc kādas stundas uzjāju uz ceļa, kas iet uz aerodromu. Kad ierodos pie savas mītnes, saule jau nogājusi un zvaigznes sākušas mirdzēt. Esmu noguris fiziski, bet atpūties garīgi pēc šī jājienu tuksnesī.

Aerodroms kā izmiris. Visi karnevālā.

14. februārī. Lielāko priekšpusdienas daļu strādāju viens pats, jo pēc karnevāla mēchaniki noguruši un guļ ilgi. Tas viņiem šoreiz atļauts. No rīta puses strādāt var labi, bet vēlāk metalla angārā ir šausmīgs karstums.



Eskadriļas komandierim šodien lielas bēdas. Trīs eskadriļas lidmašīnas devušās pārlidojumā uz Hombori un no turienes uz Timbaktu. Simts kilometrus aiz Hombori motora dēļ viena bijusi spiesta nolaisties tuksnesī, un sliktā nolaišanās laukuma dēļ sadragāta.

Otra steigusies biedram palīgā, lai glābtu tos no tuksneša, bet nolaižoties arī salūzusi. Trešā atgriezusies atpakaļ, lai paziņotu, kur atrodas nelaimīgie lidotāji.

Rīt uz turieni izlidos divas lidmašīnas, no kurām vienai jānolaižas un jāuzņem biedri, kas pa šo laiku būs kaut cik nolīdzinājuši nolaišanās laukumu.

Tuksnesī aiz katra mazākā krūmiņa, zāles kušķīša vai zariņa vējš sanes smilšu kaudzītes, tā ka viss tuksnesis izskatās kā celmains lauks. Nolaižoties šādā laukumā, 99 gadījumos no simta lidmašīna avarē. Ja es būtu turpinājis lidojumu no Hombori līdz Nigerai, tad arī manu C 3 būtu sagaidījis tāds pat liktenis. Izvest lidmašīnas no tuksneša pilnīgi neiespējami un tās turpat pamet.

## «Mēs esam viena liela lidojoša saime»

15. februārī. Šodien samontēju galīgi motoru. Mēchaniķi strādāja pie ventilācijas caurules pārbūves – tāpat kā Dragona mašīnai – pretēji fabrikas instrukcijai. Redzēs, kā nu būs.

Pēcpusdienā man kļūst ļoti slikti. Svīstu, nav spēka un visu laiku nelaba dūša. Atkal jauna indeve. Mēchaniķi stāsta, ka gulot vajagot notīt vēderu ar saitēm – tā visi darot. Bet kāds no tā labums ceļas, to viņi man pateikt nevarēja.

Pēc darba eju tūliņ gulēt. Garastāvoklis šausmīgs. Tā jau nav labi, nu vēl viena nelaime klāt.

17. februārī. Neko nevaru ēst – tūliņ jūras slimība klāt. Darbs iet vāji uz priekšu un mana garastāvokļa barometrs krīt. Pagājušo nakti nemaz nevarēju gulēt.

Šeit ar katru dienu kļūst karstāks un metalla angārā tīri vai jāizcepas. Šodien kā sestdienā strādā tikai pusdienu. Šoreiz par to esmu priecīgs un tūdaļ liekos uz auss.

Kaut jel nebūtu tik karsts! Manā istabā termometrs rāda 45 gradus, bet ārā, saulē šodien pāri par 60 gradiem.

18. februārī. Pieceļos galīgi saguris. Pulksten 10 braucam ar kapteini Mari uz Gao. Kamēr viņam ar Sudanas gubernātoru, kas patlaban šeit ieradies, ir apspriede (Mari ir arī Gao garnizona priekšnieks), es eju pastaigāties un paklejot pa tirgus laukumu. Šis dienvidus tirgus ir tik bagāts iedzimto tipiēm, ka te var stundām staigāt un negaŗlaikoties.

Nigeras upē bars melno peldas, bet tikai pickrastē. Tālāk neviens neiedrošinās iet, jo zāles pilnas kaimaniem (krokodiliem). Bet, cik varu redzēt, tie nav sevišķi lieli.

Kad esmu galīgi noguris, eju uz Atlantides viesnīcu, kur gaidu kapteini. Te salasās lielāka garnizona virsnieku sabiedrība un pat viena gluži balta dāma. Pusdienas ēst visi braucam tuksnesī, kādus 20 kilometrus no Gao, kur kāds jauns, spara pilns lopkopis nodibinājis lielu fermu ar dažiem tūkstošiem aitu. Brīnos, ka aitas te vēl izskatās pēc aitām, jo te nav nekā cita, ar ko tās barot, kā tikai sausa, asa zāle un ērkšķu krūmi. Tāpēc arī gaļa ir sīksta kā siksna un ar zobiem to ļoti grūti sakost.

Mielasta beigās atskan tam-tama skaņas un uz terases ierodas vesela procesija. Priekšgalā soļo ar šķēpu bruņojies avju gans. Aiz viņa divi melnie spēlē uz tam-tamiem sēru maršu. Tiem seko divi vīri, kas nes uz kārts uzbāztu, izceptu aunu. Aiz auna nāk pavārs. Savādais gājiens sacel lielu jautrību.

Aunu novieto uz galda, kas aplāts ar baltu servjieti, un visi tāpat ar rokām plēš no auna nost labākos gabalus un ēd laizīdamies. Jāatzīstas, auns izcepts lieliski un es, neskatoties uz savu šķidro dūšu, ēdu ar lielu apetīti.

Auns cepts pēc tuaregu vīzes. Atgriezies Latvijā, es katrā ziņā kādā piknikā uz aerodroma nocepšu aunu šādā veidā, jo par 5 frankiem pavārs cepšanas metodi sīki aprakstīja. Bet stāstīt to šeit nav mans nolūks – tad jau visa Latvija ceps šādus aunus, un tas vairs nebūs nekas jauns.

Vēlā pēcpusdienā atgriežamies Gao un ar kapt. Mari dodamies uz Transsacharas kompāniju nokārtot depanāžas kontraktu. Šeit man nekas nav jāmaksā, jo rūpīgais sūtnis Cielēna kungs Parīzē ir jau visu nokārtojis. Mīļš paldies. Par brīnumu, man izsniedz arī vēl 2000 franku 5 franku banknotēs, tā ka nu man ar naudu pilnas visas malas, visas kabatas, un C 3 krava palielinājusies vēl gandrīz par kilogramu. Kad tik nu nepaliktu Taneruftā ar visu naudu.

Pēc formālītāšu nokārtošanas braucam uz aerodromu.

Duša. Pārgērbšanās. Tad atkal uz Gao pie melno strādnieku komandiera kundzes dīnejā.

Žēl, ka man slikta sajūta, nav prieka, nav apetītes, nav spēka. Citādi jau Gao varētu «rautot» līdz apnikumam.

19. februārī. Šonakt nemaz negulēju, tik šausmīgi slikti. Droši vien ēstais auns spārdījās pa iekšu. Uzcēlos tikko dzīvs. Kādas stundas nīku angarā, bet tad vairs neizturēju un metos gultā. Nogulēju līdz pustrim un tad atkal vilkos strādāt.

Laiks tomēr iet uz priekšu bez mitēšanās. Drīz būs februāra beigas, bet es vēl Afrikā. Labi vēl, ka apbrīnojamie franču mēchaniķi strādā pie lidmašīnas.

Kapteinis Mari par manu uzturu laipnā kārtā gādājis un manā rīcībā ir divi boji un pavārs, kas katru dienu pieprasa, ko kungs vēlas ēst pusdienās vai vakariņās. Maksāt man katēgoriski aizliegts. Tā rīkoties spēj tikai francūzis. Taisni apbrīnojami.

Uz maniem protestiem ir tikai viena atbilde: «Mēs esam lidotāji, viena liela lidojoša saime. Šeit jūs esat pie manis un jums te jājūtas kā savās mājās.»

Laipe, ka šeit pie reizes pārbaudu lidmašīnu, jo šodien atradu ķermenī ictrūkušas arī dziļuma troses. Tas ir no lielās dejas gaisā virs sakarsušiem kalniem, purviem un džungļiem. Tagad visas troses uzlieku jaunas, kaut gan Dakarā tās bija veselas.

# Malārijas drudzi

20. februārī. Stiprais ziemeļu vējš, kas sacēlās pa nakti, atnesis svaigumu un tādēļ uz rīta pusi saldi gulēju. Negribējās nemaz celties, bet melnā signālista taures skaņas pulksten sešos aicina pie darba.

Jūtos daudz labāk un ar prieku eju darbā. Kamēr mēchaniķi izlabo troses, es pārbaudu un savelku izkaltušās lidmašīnas bultiņas. Mans C 3 daudz ko dabū piedzīvot. Apledošanu ziemeļos, svilinošo sauli tropu tuksnešos. Tomēr viss turas braši.

Šodien atkal smilšu putenis un smilšu putekļi spiežas iekšā visās malās. Pilnas ausis un nāsis. Lidmašīnai esmu ar lupatām aizbāzis visus caurumus.

Vakarā man pēkšņi kļūst ļoti slikti. Klāt atkal malārija. Eju tūdaļ gulēt, kaut gan pulkstenis ir tikai 7.

21. februārī. Šausmīga nakts. Nevaru aizmigt nevienu brīdi līdz pašam rītam, neskatoties uz to, ka dzēru miegazāles. Nezinu, kas ar mani notiek. Spēka nav nemaz, ar lielām pūlēm aizvelkos cauri biežajam smilšu putenim uz angaru.

Šodien viss kārtībā, un, ja būtu bijis labs laiks, tad būtu varējis doties izmēģinājuma lidojumā. Es nedrīkstu lidot no Gao prom, iekams eļļošana nav kārtībā, citādi atkal draud piespiesta nolaišanās un vēl Tanezruftā – Slāpju zemē. Bet ja arī būtu bijis labs laiks, es nebūtu varējis lidot, jo nav spēka. Šodien tikai sēdēju angārā zem sava putna spārniem un nīku – nemaz nevaru kustēt. Zem spārniem var droši sēdēt ar kailu galvu. Tropu cepure, kas mūžīgi jānēsā galvā, man apnikusi līdz nāvei.

Lidotāji man sanesuši daudz dažādu «medicīnu». Ja es tās visas ieņemtu, tad pārvērstos par aptieku.

22. februārī. Smilšu putenis nerimstas. Pūš stiprs ziemeļu

vējš un no rīta ir šausmīgi auksts. Termometrs rāda 15 gradus virs nulles, bet pēc šausmīgās tveices tas ir ļoti maz.

Priekšpusdienā braucu iepirkties konservus un biskvītus tuksneša lidojumam.

Šodien mēchaniķi glezno uz manas lidmašīnas Gao eskadriļas nozīmi, ko man kā laimes piemiņu dāvā eskadriļa.

Klejoju pa Gao. Nekā daudz nevar redzēt, visur griežas smiltis. Uz mata tāpat kā pie mums sniega putenī. Smiltis grauž acis, čirkst zobos.

Vakar no Alžīras ieradies pasta pāri Sacharai. Atbraucēji stāsta, ka visi ceļi aizputināti un Reganē vējš pūtīs ar 90 kilometru ātrumu stundā. Ļoti bēdīgi. Jālido bez ceļa, tikai pēc kompasa. Un nomaldīties nozīmē – nāvi. Žēl, ka labo pārlidošanas sezonu esmu nokavējis.

Pēcpusdienā smilšu putenis pa daļai nostājas. Izvelku lidmašīnu uz startu un paceļos izmēģinājuma lidojumam. Stipra migla. Aerodroms liels, tādēļ daudz nebēdāju. Aizlidoju uz Gao un tad, sameklējis ceļu uz Sacharu, lidoju pa to kādus 20 kilometrus. Vietām tuksneša taka redzama labi, tas ir tur, kur zāle un zemie krūmiņi, bet, kur smiltis, tur tā pazūd pilnīgi – to atrodu atkal pēc 2 vai 3 kilometriem, kur aizvēnis vai zāļaināks.

Mani māc rūpes. Kā būs Tanezruftā, kur tikai smiltis?

Pēc pusdienas lidojuma uz plāksņa atkal izpeld eļļas strīpiņa. Eļļas manometrs brīžiem rāda normālu spiedienu, brīžiem nokrīt. Kādu laiku lidoju tikai virs aerodroma un rūpīgi sekoju motoram. Pēc minūtēm spiediens nokrīt uz pusotrām atmosfērām. Stiprā vējā mani briesmīgi valsta, tādēļ jānolaižas ļoti uzmanīgi.

Pārbaudu motoru. 50 minūšu lidojumā esmu pazaudējis 1¾ litra eļļas, kas izplūdusi pa ventilācijas cauruli. Šī caurule ierīkota uz mata tāpat kā Dragona lidmašīnas Džipsijiem,

bet tiem eļļa ārā netek. Motors ir pilnīgā kārtībā un strādā ļoti labi. Bet zaudējot tik daudz eļļas es Sacharai pāri netikšu un par lidošanu tādēļ nav ko domāt, iekams nav atrasts eļļas zaudēšanas iemesls.

Es stāvu neatmināmas mīklas priekšā. Arī visi mēchaniķi nesaprašanā lauza galvas. Gribēju telegrafēt fabrikai, bet tā būtu velta naudas izsviešana.

Ko darīt? Kur vaina?

Bet laiks – tas nav apturams? Paiet diena pēc dienas un es netieku ne no vietas.

23. februārī. Visu nakti prātā tikai motors. Tikko svīda gaisma, gāju angārā un noņēmu eļļas caurules, kas raida eļļu no motora atpakaļ rezervuārā. Viss tīrs, viss kārtībā. Nekur nekādas vainas. Kopā ar mēchaniķiem izvelkam lidmašīnu, palaižam motoru un skatāmies kā eļļa tek atpakaļ no motora. Pumpē labi.

Beidzot nolēmām, ka vainu atrast nevar, ka man jā mēģina atgriezties Eiropā, bet lai es varētu pārlidot Sacharu, jātaisa papildu tvertne, citiem vārdiem sakot – jāmazgā lidmašīna dārgā eļļā. Citas izejas nav.

Drusku mani apmierina tas apstāklis, ka patlaban visā Sacharā plosās smilšu vētra un ka lidot tā kā tā nevar.

Tomēr garastāvoklis šausmīgi nospiests. Pa šīm 11 dienām, ko pavadīju šeit, labos apstākļos es būtu jau dzimtenē. Un varbūt, ka taisni šis jaunais motors būs man liktenīgs.

Smilšu vētra neļāva man norēgulēt kompasu. Tā ir tik stipra, ka grūti nostāvēt kājās.

Vakarā atgriezās no savas ekspedīcijas pēc motoriem kapteinis Mari. Atveda tikai vienu motoru. Otru atstājis šakāļiem.

# Vientuļais jājiens tuksnesī ar straujo kumeļu

24. februārī. No rīta vējš drusku lēnāks, un es izmantoju šo gadījumu, lai vēl reiz pārbaudītu gaisā motora darbību. Smilšu migla tik bieza, ka 200 metru augstumā pazaudēju zemi, tādēļ nācās laisties zemāk, uz 100 metriem. Uz priekšu var redzēt vislielākais kilometru.

Devos tuksnesī gar taku, kas ved uz ziemeļiem, lai redzētu kā to var saskatīt šādā redzamībā. Diezgan vāji. Vējš tik stiprs, ka, lidojot ar sānu vēju, pa priekšu iet plāksnis un tad lidmašīna. Jālido pilnīgi šķērsām.

Pēc pusstundas, apmierināts ar motora darbību, nolaidos, ievērojot vislielāko uzmanību. Šādā stiprā vējā jānolaižas uz rīteņiem un tikai tad, kad lidmašīna pilnīgi zaudējusi ātrumu, jāpielaiž aste pie zemes. Pie plāksņiem saķeras mēchanīki un tā nogādā lidmašīnu angārā.

Izmantoju lēnāko vēju kompasu precīzai pārrēgulēšanai uz lieliskas regulācijas platformas. Tikko esmu ar šo darbu galā, ka smilšu putenis iet atkal vaļā.

Pēcpusdienā sakrāmēju proviantu, kuŗa tagad man 13 kilogrami; ūdens – 13 litri. Tā kā dienas desmit, prātīgi dzerot, ar ūdeni varbūt iztikšu, ja man būtu jāpaliek tuksnesī.

Šodien dodas ceļā uz Alžiru Transsacharas kompānijas automobilis. Man vajadzēja pirms tā izlidot, bet ko lai dara, ka neiznāk.

Vakarā mēchanīki sarīkoja man siltu dušu un es notīrījos no visiem eļļas un neīrumu traipiem. Man atliek vēl divas dienas atpūtināt sabrukušos nervus un stiprināties ceļam uz dzimteni.

25. februārī. Uzceļos agri, jo miegs tā kā tā nenāk. Kādu



stundu klejoju pa tuksnesi aerodroma apkārtnē.

Vakar no Timbuktas bija atlidojusi kāda lidmašīna ar pilnu bumbu un apbruņojumu kravu. Tai šodien pārrēgulē kompasu. Laikam dosies tuksnesī vajāt bandītus.

Izteicu vēlēšanos pajādelēt pa tuksnesi un nepagāja ne stunda, ka mēchanīki man atveda angļu segliem seglotu kumelju, nelielu, bet ugunīgu. Devos tuksnesī dienvidastrumu virzienā. Vēlāk pēc saules ņemu virzienu vairāk uz austrumiem, lai sasniegtu Nigeru.

Aina vienmuļa. Smiltis, smiltis, nelieli saules izžāvēti zāles kušķīši un ērkšķu krūmi ar vairāk nekā collu gaļiem dzeloņiem.

Pēc divu stundu jājjiena tuvojas Nigera, jo parādās 1– 1½ metru augsti palmu pudurīši. Citādi nekādu dzīvības zīmju.

Mani pavada liels suns, kas visu laiku skrien pa priekšu. Pēkšņi suns kaukdams metas atpakaļ un minas zirgam zem kājām. Arī zirgs vairs negrib iet uz priekšu, bet dīdās uz vietas.

Nojaušu, ka gaiss te nav tīrs, tādēļ sakārtoju šaušanai savu pistoli un fotografēšanai Leiku, kas man karājas kaklā. Ar pūlēm dzenu zirgu uz priekšu. Tas iet kādu brīdi vēl bailīgi, bet tad atkal droši.

Piepeši zirgs pilnos lēkšos metas sāņus. Starp zemajām palmām pazib kaut kas smilšu dzeltenā krāsā. Vai tiešām lauva?

Pirmā brīdī no nejaušā lēciena gandrīz nolidoju no zirga muguras. Ar pavadu mēģinu zirgu saturēt, bet tā kā iemaukti bez laužņiem, tad tas man neizdodas.

Atlaižu pavadas un kā vējš auļoju starp krūmiem, palmu puduriem. Šāds straujš jājjiens tīri patīkams. Spirtgā vēsma dzesina miesas, kas satvīkušas lielā karstumā. Pēc kāda brīža saturu zirgu soļos un skatos atpakaļ, vai kāds dzīvs

radījums nedzenas pakal, bet nekas nav manāms.

Brīnos par savu kumeļu, kas pēc straujā skrējiena nemaz nav nosvīdis, jo karstumā sviedri tūliņ izgaro. Latvijā pēc tāda jājiņa kumeliņš droši vien būtu putās.

Pēc kādas stundas sasniedzu Nigeru, kuŗas krasti vietām purvaini. Tur mājō daudz meŗa cūku. Daŗas pēdas milzīgi lielas. Te, Nigeras tuvumā, ļoti daudz zvēru alu, daŗas ap 80 cm diametrā. Nezinu, kas par zvēriem te dzīvo. Metas bailes, un es esmu nemierā ar sevi, ka izjāju bez ŗautenes. Zirgs arī visu laiku tramīgs.

Gar upi pagrieŗos uz ziemeļiem. Gao virzienā un turos gar upi, jo atrast ceļu uz aerodromu bez kompasa bieŗajā miglā, kad var redzēt uz priekŗu tikai daŗus kilometrus un nav ne taku, ne ceļu, būtu neiespējami.

Pēc daŗu stundu jājiņa uzduŗos kādai nēŗeru sādŗiņai. Būdiņas te pītas no Nigeras upes zālēm. ŗeit arī dzīvo tie nēŗeri, kuŗu galvas rotas ir no akmens. Visi ārkārtīgi nabadzīgi.

Pie kādas būdiņas nokāŗju no zirga, pēc piecu stundu jājiņa izstaiŗīt kājas. Nofotografēju kādu jaunu māti, kas zīda savu bērniņu. Atstāju tai 10 sū (10 santīmi Latvijas naudā) mazam melnam brēkulītim. Kā mēŗaniķis man vēlāk pastāstīja, tas esot melniem vesels kapitāls, no tā ģimene varot dzīvt 2 dienas.

Caur sādŗiņu eju kāŗām. Pie kādas būdiņas bars melno nēŗerēnu no koka dēlīŗiem balsī mācās korāna izrakstus.

Noŗēloju tos cilvēciņus, kam tik grūti jādzīvo. Esmu daudzas tautas redzējis savos agrākos ceļojumos un ŗinī lidojumā. Esmu nācis pie atziņas, ka Latvijā dzīve tomēr vislabākā.

Vēl 2 stundas jājiņa un esmu Gao. ŗeit mani tūliņ satver kapteinis Robērs un saka, ka tūliņ jāŗvana pa telefonu uz aerodromu, kur patlaban gatavoŗot lidmaŗīnu manis meklēŗanai. Visi domāŗot, ka es esmu tuksnesī apmaldīŗies. Viņi cerēŗuŗi,

ka es būšot atpakaļ pēc kādas stundas vai divām. Bet es palicis prom visu dienu un vēl bez ūdens un ieročiem.

Mīļie kollēgas! Aizjājot es pats nezināju, cik ilgi būšu prom un par viņu bažām nebiju padomājis. Kamēr «Atlantidē» dzeņu glāzi citronādes, automobilī ierodas kapt. Mari un dod man tēvišķu sutu.

Vēlā vakarā, zvaigznēm spoži, spoži mirdzot, jāju uz aerodromu. Mani pavada šakāļu riešana un hiēnu kaušana. Tos brīžiem var saskatīt pāri simts soļu attālumā. Kad izšauju ar pistoli, tie pazūd.

Aerodromā mani baļ vēl mēchaniķi. Bet tad samierinās un visi plāpājam skaistajā vakarā līdz pusnaktij. Mēchaniķi apskauž mani, ka drīz būšu Francijā. Es atkal ilgojos pēc Latvijas. Šīs dzimtenes ilgas ir skaistas, bet mokošas.

# Pāri Sacharas tuksnesim

26. februārī. Jauno papildu eļļas rezervuāru beidza iemontēt tikai pēcpusdienā. Mēchaniķi pieskrūvēja pie manas lidmašīnas eskadriļas nozīmi – tuaregu ar vairogu un šķēpu. Sakrāvu savas pckeles lidmašīnā, salēju benzīnu un eļļu, cik vien varēju, un vakarā biju starta kārtībā. Rītu ceļā.

Vakarā kopā ar mēchaniķiem, kas strādāja pie manas lidmašīnas un kas mani glāba no cilvēkēdājiem, ēdam vakariņas Gao. Arī kapteinis Mari neatteicās būt kopā ar saviem instruktoriem un visi kopā pavadījām šo pēdējo vakaru.

Kapt. Mari saka: ja notiek klizma, lai mierīgi gaidu tuksneši. Ja pazaudēju taku, pa kuŗu iet automobili un karavānas, lai tūliņ nolaižos. Ja mani neatradīs automobils, tad viņš pieprasīs atļauju no priekšniecības un tūliņ 3 lidmašīnas uzsāks mani meklēt. Bet līdz tam laikam paies droši vien savas 8 vai 10 dienas.

Galvenais – dzert prātīgi ūdeni. Ja saceļas smilšu vētra – nolaisties, cik ātri vien iespējams, nostiprināt ar smilšu maisiem lidmašīnu un gaidīt, gaidīt, gaidīt. Ja būšu nolaidies 10 kilometru attālumā no takas, tad varot arī negaidīt, bet mierīgi skaitīt tēvreizi.

Teicu, ka taku centīšos nepazaudēt un ja vien tā nebūs aizputināta un būs kaut cik saredzama, tad ceru, ka C 3 pārnesīs mani pāri lielajam tuksnesim.

Šķīramies vēlā vakarā un dodos pie miera, smelties spēkus rītdienai.

27. februārī. Vēl tumšs, kad dzirdu: stumj angara durvis vaļā un velk manu putnu uz starta vietu. Tikko esmu saģērbies, ienes man stipru kafiju. Ar mokām izdzeŗu tasi un, paņēmis savus mazos pasažieŗus, dodos pie lidmašīnas.

Kapt. Mari jau šeit. Prasa, kā jūtos. Saku, ka diezgan lielas bailes, visu nakti nevarēju lāga gulēt. Tas esot normāli. Kad lidojis pāri Sacharai uz Kongo, arī viņam neklājies labāk. Bet kad būsīt pāri, tad garastāvoklis tūliņ uzlabosies.

Neliels ziemeļu vējš, bet stipri tvanains – smilšu migla. Redzamība uz zemes – 3 kilometri.

«Vai startēsīt?»

«Jā.»

Vēl reiz pārbaudu visu. Vēl reiz papaijāju savu putnu – mums kopējs liktenis. Tad atvadots no sirsnīgajiem ļaudīm, rokas spiedienu krietnajam kapteinim Mari. Šie ļaudis tik sirsnīgi pret mani, ka sadāvināja man bez gala daudz suvenīru, spilvenu un citu lietu. Bet biju spiests no tiem atteikties, jo manā putnā nebija vietas, kur visu to salikt.

Džipsijs rūc. Pēc brīža esmu gaisā – pretim nezināmajam. Uzņemu 200 metrus augstumu un sameklēju savu taku uz ziemeļiem. Sameklēju arī pirmo balizi – balti krāsotu metalla iebūvi. Tādas novietotas takas malā, pēc katriem 10 kilometriem pa vienai. Tā tad esmu uz pareizā ceļa un sākas mans ceļojums.

Apgabals ar nelielu veģētāciju – dzeloņu krūmiem un sīkas zāles pudurīšiem. Vietām saskatu pa karavānai. Vietām redzams lopu bariņš pie tuksnesī izraktas akas. Taka te redzama diezgan labi, tikai balizes ne katru reizi var saskatīt. Tās ir vai nu vienā vai otrā pusē ceļam, ap 100 metru sāņus, bet visa mana uzmanība koncentrēta uz taku.

Lai labāk varētu saskatīt taku, nolaižos uz 100 metriem. Pēc 1 stundas 20 min. sasniedzu Tanbankortu, kas ir 200 kilometrus no Gao. Šeit ir forts ar aerodromu kaļa lidmašīnām. Te ir arī bordža – viesnīca nakts pārgulēšanai Transsacharas automobiļiem, un te saskatu dažas nomadu – tuaregu teltis un kamieļus. Tas arī ir viss.

Tālāk sākas briesmīgā Tanezrufta – slāpju un nāves tuksnesis – grūtākais un bīstamākais lidojums manā mūžā. Lidojums, ko līdz nāvei neaizmirsīšu.

Veģetācija pilnīgi izbeidzas. Vienīgi dzeltensarkanas smilšu kāpas visapkārt, kur vien raugies. Reizē ar uzlecošo sauli sākas stiprs vējš. Taka vietām redzama, vietām pazūd. Sāk putināt arī smilti. Vējš man no labiem sāniem, no rītiem.

Smilts tomēr uz augšu neceļas, bet put gar zemi. Tas mani kaut cik apmierina. Bet drīz sākas neganta svaidīšana. Lai nepazaudētu taku, noeju uz 10 līdz 20 metru augstumiem.

Kur smilts sevišķi irdena, tur auto sliedes aiziet uz vairākām pusēm – braucēji meklē labāku ceļu. Protams, vējš šīs sliedes tūliņ aizputina. Kur sliede sevišķi dziļa, tur ir taka. Citur līdzens kā noslaucīts.

Brīžiem taka strauji pagriežas pa labi vai kreisi, un tā kā lidoju zemu, tad tā man pazūd. Tūdaļ metos uz vienu un otru pusi, ar plākšņa galu gandrīz vai zemi aizķeņot, līdz to atkal ieraugu. Karti esmu nolīcis pie malas. Tā te velta, jo nekur nekas nesaskan. Tikai balizes, ko par brīžiem ieraugu, man apstiprina, ka lidoju pa pareizo ceļu.

Redzamība kļūst arvien sliktāka, svaidīšana lielāka. Lai drošāk vadītu lidmašīnu, piešķirju motoram vairāk apgriezieni. Aprēķinot laiku pēc balizēm, brīžiem lidoju ar ātrumu vairāk nekā 200 kilometrus stundā, brīžiem tikai 150. Tas vēja virziena maiņas iespaids.

Kad esmu kādu stundu jau lidojis aiz Tabankortas, taka pēkšņi pazūd smilšu jūrā. Nav vairs ne mazākās zīmes, ne mazākās sliedes. Acis spiežas no pieres laukā, lai saskatītu ceļu. Viss velti. Tās nav ne pa labi, ne pa kreisi. Mans ceļš ir zudis...

Turpināt lidojumu tālāk ir droša nāve. Saņemu kopā visus savus 5 prātus un savu aukstasinību grūtos brīžos. Sagriežu

lidmašīnu uz vakariem un lidoju 10 minūtes. Takas nav. Tad sagriežu uz dienvidiem un lidoju 15 minūtes, beidzot uz rītiem un nu, lidojot 10 metru augstumā, cenšos saskatīt taku, kuŗa man tagad jākrusto.

Beidzot ieraugu kaut ko sliedēm līdzīgu. Sagriežu uz ziemeļiem un, to laimi – pēc brīža redzu balizi. Tagad tikai nepazaudēt atrasto!

Traks lidojums pār kāpām 10 metru augstumā un vēl zemāk. Te pa labi, te pa kreisi. Ja ilgi tā turpināsies, jūtu – neizturēšu. Tas prasa pārāk daudz nervu.

Bet nekas uz pasaules nav mūžīgs. Beidzas arī šī dzeltenbaltā, irdenā smilts. Tanczrufta kļūst plakana, iebrūni sarkana. Te taka saskatāma diezgan labi un iet taisnā virzienā.

Uzņemu 100 metrus augstumu un atvelku elpu. Bet vietām ceļu atkal šķērso klejojošu smilšu kāpu josla, kas velkas 10 līdz 20 kilometrus. Tikko tādu joslu redzu, pie laika noeju uz 10 metriem.

Cilvēks pie visa pierod. Tā arī es jau esmu apradis ar šo bīstamo zemlidojumu. Acis visu laiku piekaltas pie takas. Brīžiem pašķielēju uz instrumentiem, tad atkal – taka, taka, taka!

Vietām, kur taka nav redzama, lidoju pa iedomātu līniju ar šur tur redzamām pēdiņām – auto sliedi smilšu kupenā. Balizes redzu tikai tad, kas esmu gandrīz virs tām, jo skatos uz taku, lielākais 100 metrus uz priekšu.

Lidotāji, kas lidojuši pār Tanczruftu, kad franču eskadrijas meklēja kapt. Lančesteri, stāsta, ka labā laikā balizes varot skatīt vienu no otras. Man tāda laime nebija.

Kad esmu apmēram 150 kilometrus no Bidona 5., pēkšņi taka pazūd man otro reizi. Tās nav ne pa labi, ne kreisi. Neredz arī ceļa rādītājas – balizes.

# Bidonā 5 mani sagaida divi nēģeři

Velti raugos brūni dzeltenā tuksneša smiltī – ceļš pazudis. Atliek atkārtot agrāko manevru un tas arī šoreiz glābj mani: pēc dažiem pagriezieniem saskatu atkal taku.

Pūš ļoti stiprs dienvidu vējš, un es nesos milzu ātrumā uz priekšu, pāri Erg Egotalis smilšu okeana viļņiem. Lidmašīnu brīžiem pietriec pie pašas zemes un jādod pilna gāze, lai uzrautu to augšā. 80 kilometrus velkas šāds dancis, tad taka kā balta līnija iet pa oļaino Tanezruftu.

Kad esmu lidojis 4 stundas, sāk pietrūkt eļļas. Uzpildu no papildu tvertnes.

Pie kādas balizes redzu 2 teltis un, lai būtu drošs, ka te nav Bidons 5., apmetu loku un apskatos. Tuaregu karavāna, kuņģā 9 kamieļi.

Vēl pusstunda un ieraugu 2 raksturīgās autobusa uzbūves, vēja rādītāju, 2 smagos auto un milzīgu aerodromu. Otrā pusē takai vēl otra. Loks virs Bidona 5. un C 3 ripo pa irdeno, oļaino smilti.

Piebraucu pie Šella benzīna tvertnes, kur mani sagaida divi nēģeři. No smagajiem automobiļiem pienāk klāt franču leitnants un prasa, vai es neesmu lidotājs Kikirs. Izrādās, viņš kādā franču ilustrētā žurnālā redzējis manu lidmašīnu un tagad to tūliņ pazinis.

Leitnants jau veselu mēnesi patrolē ar savu kareivju nodaļu pa Tanezruftu, meklē ūdeni, sastāda kartes. Tagad aprūcis provianta un šodien viņš sūta savus auto uz Reganu, bet pats ar daļu komandas paliek Bidonā 5.

Tas mani ļoti iepriecina. Ja notiek klizma, man ir drīza



palīdzība, jo līdz Reganai atlikuši vēl 510 kilometri. Bīstamākais un gaŗākais ceļš – 790 kilometri – aiz muguras.

Savā kontraktā ar Transsacharas sabiedrību uzdevu mani meklēt tikai pēc 3 dienām, ja šodien neatlidoju Reganā.

Nodaļai ir sava radiostacija un tā sūta uz Reganu telegrammu, ka esmu sasniedzis Bidonu 5. Mazā zemnīcā, kur mitinās vientuļais kaŗavīrs, padzeŗu kafiju. Tad uzpildu degvielas un eļļu – un atkal trakajā lidojumā uz ziemeļiem. Vējš sagriezies no vakariem, un saules atspīdums uz smilti ir tik spēcīgs, ka uz priekšu neko nevaru saredzēt. Tagad skatos uz taku atmuguriski un uz priekšu tikai šad tad, lai neuzskrietu kādai lielākai kāpai virsū.

Par laimi taka šeit iet taisni bez kādiem lieliem līkumiem un pie balizes ir vēl takas virzienā divas baltas platformas.

Redzamība kļūst daudz labāka, varu saskatīt Adrar-Tikaduines kalnāju. Pēc trīs stundu lidojuma priekšā parādās melni plankumi. Tās ir palmu oazes pie Reganas. Vēl 10 minūtes un Regana klāt. Apmetu loku un cenšos saskatīt vēja virzienu. Izrādās – vēja rādītājs nolūzīs.

Kad virs forta ieraugu plīvojošo Francijas karogu, redzu, ka vēja virziens ir NW. Parādās arī dūmu strūkļiņa pie bordža. Vēl brīdis, un es ripoju pa Reganas smilti.

Tanzerufta veikta rekorda laikā: 1300 kilometri – 7 stundās 45 minūtēs, ar divreizēju takas meklēšanu, pagriczieniem virs tuaregu teltīm, Bidona 5. un Reganas.

Priekš dažiem gadiem šo tuksnesi pirmo reizi veica latvju virsnieks – varonīgais pulkvedis-leitn. Zeltiņš uz kamieļa muguras. Otro reizi šo tuksnesi veic Latvijas putns C 3 ar sarkanbaltsarkano karogu uz plākšņiem – dažās stundās.

Kad briesmas aiz muguras, garastāvoklis labs, tikai no lielā nervu saspīlējuma 1300 kilometru gaŗā zemlidojumā esmu šausmīgi noguris. Nosūtu telegrammas uz dzimteni un

draugiem Dakarā un Gao. Tad ķeŗos pie lidmaŗinas un motora pāŗbaudes. Piepildu tvertnes atkal pilnas, jo rīt stāŗ priekŗā lidojums uz Kolomb-Beŗaru – 780 kilometri vienā posmā. Lidmaŗīnu pievelk pie bordŗa mūŗa, un kāds arabs satinas burnusā, lai nakti pavadītu zem Latvijas putna spāŗniem.

Reganā ir forts, Transsacharas bordŗs un neliela oaze ar daŗiem simtiem arabu.

Man sagatavo siltu duŗu. Nomazgājos, paēdu vakariņas un tad pie miera. Atkal bīstams posms veikts.

Mani mazie pēŗtikīŗi, saritinājuŗies kājgalī, mierīgi guļ. Tikai man nenāķ miegs, galvā dŗingst un rūc. Tas gaisa spiediena iespaids uz neaizsegtajām ausīm, lidojot tropu cepurē. Rīt lidoŗu ar savu lidotāja cepuri. Te saule vairs nav nāŗīga, tādēļ tropu cepuri iesēju zem motora apsega.

## Smilšu čūskas gaisā

28. februārī. Piecēlos stipri saguris, jo visu nakti neaizvēru acis. Tas ir šausmīgi, ka tagad, kad man visi spēki vajadzīgi, esmu tā panīcis.

Pūš stiprs ziemeļis un ir krietni auksts. Pēc pulksten 7 startēju uz Kolomb-Bešaru. Pa ceļam vesela rinda oažu. Pēc stundas un 10 minūtēm jau esmu virs Adraras. No šejienes iet takas uz visām pusēm, un es stāvu lielas mīklas priekšā, kuŗa nu tā īstā.

Karte «uz zaķa». Vienā centimetrā 10 kilometru. Ilgu laiku riņķoju un punktierēju. Gribu jau nolaisties Adraras aerodromā, kur redzams raksturīgais krusta veida mūris – angars lidmašīnu aizsardzībai no vēja, kad pamanu, ka 2 takas apzīmētas ar maziem stabiņiem katrā pusē. Tai, kas uz ziemeļiem, vajadzētu iet uz Kolomb-Bešaru; otra uz ziemeļu rītiem – it kā uz El-Goelu.

Lidoju pa ziemeļu taku un kad pēc 50 kilometriem ieraugu 2 oazes ap kilometru vienu no otras, tad zinu, ka esmu uz pareizā ceļa.

Ceļš iet atkal pār smilšu tuksnesi ar augstām klejojošām kāpām. Vējš tik stiprs, ka virzos uz priekšu vislielākais ar 100 kilometru ātrumu. Lidmašīnu tomēr nesvaida un redzamība ir ārkārtīgi laba.

Vietām saskatu izžuvušus milzu ezerus, vietām platas dziļas upes, bet bez ūdens. Kādreiz te tecējušas varenas straumes. Kādreiz pat Sachara nav bijis tuksnesis.

Pēc trim stundām nonāku apgabalā ar 600 metru augstiem klinšu kalniem. Man jālido gar šo kalnu grēdu. Tad parādās nelielas oazes ar palmām – te laikam jau ir apakšzemes ūdens. Laba sajūta, kad redzi šur tur cilvēkus. Mūžīgā vientulība augstu gaisā starp debesīm un draudošo tuksnesi ir brīžiem

taisni nospiedoša. Pie lielākas oazes Kerzazas ir franču palīgaerodroms ar krusta veida mūri.

Līdz šim lidmašīnu nemaz nesvaidīja, bet nu sākas atkal traks dancis. Dabūju veselu stundu lēkāt «lidotāju fokstrotu». Esmu kādus 25 kilometrus aiz Igli, kad redzu, ka kreisajā pusē ceļas no zemes dzelten-melns mākonis, kas virzās ātri un savienojas ar lielo rietumu tuksnesi. Smilšu vējš! Bet priekšā man skaidrs. Tātad tikai tālāk. Paiet gandrīz stunda. Tarhitas oaze ar palīgaerodromu jau aiz muguras. Te pēkšņi redzu, ka viens pēc otra gaisā izaug smilšu stabi, kas ļodzīdamies kā milzu čūskas šausmīgā ātrumā skrien dažādos virzienos.

Es sastingstu. Nu vairs nav labi. Lielais tuksnesis pa labi vārās un mutuļo, pa kreisi pār akmeņaino kalnāju skrien viesuļi. Uz Tarhitu atgriezties vairs nevaru.

Pārlidoju Menuara fortu, kas ir tikai 50 kilometrus no Kolomb-Bešaras. Vēl paiet 10 minūtes, tad pēkšņi visa apkārtnē pazūd, ietinas pelēkā smilšu segā. Lidmašīnai dīvainā kārtā sveiž gaisā vienu spārnu un asti un pašu griež sāniski. Jānolaižas, cik ātri vien var! Citādi beigas.

Pagriežu atpakaļ uz Menuara forta pusi un ar pilnu gāzi bēgu no smilšu viesuļvētras. Kādus 10 kilometrus aiz forta starp klintīm saskatu nelielu līdzenu platformu. Nav ko gudrot! Zemē!

Kontakti izslēgti. Lidmašīna ripo pret vēju, ko noteicu pēc viesuļa stabiem. Te pēkšņi no labās puses man uzskrien virsū viens no šiem smilšu stabiem. Lidmašīna sasveķas uz vienu riteni, atkrīt atpakaļ un pagriež krūtis vējam. Es izlecu no lidmašīnas – glābts!

Tagad jāglābj lidmašīna. Pielieku visus spēkus un sagriežu to ar asti pret vēju. Aizbāžu iesūcamo un izpūšamo cauruli ar lupatām, atsienu stūres. Tikko esmu ar šo darbu galā, ka

šausmīgais tornado klāt. Uzguļos uz ķermeņa pie astes. Un nu – gaidīt, gaidīt, kā teica kapt. Mari.

Pa gaisu lido sīki oļi un smiltis. Lidmašīnu valsta no vienas puses uz otru. Brīžiem liekas, ka to salauzīs gabalu gabalos. Laime, ka esmu sagriezis ar asti pret vēju, citādi no tās būtu palikušas tikai drupas.

Mutei man priekšā šalle, uz acīm lidotāja brilles, bet tomēr mute un acis pilnas smiltīm. Gaisā lidojot visu laiku stipri salu, bet te uz zemes aukstais vējš mani bada kā ar adatām.

Apmēram 40 minūtes ilgst šausmīgā raganu deja. Tad vētra kļūst mazāka, viesuļu stabi retāki un es varu atvilkt elpu. Esmu atkal laimīgi izglābies no bojāejas.

Sameklēju lielus akmeņus, sakņauju tos uz astes. Tad steidzīgi izvelku savu pēdējo kreklu – citi visi man jau mugurā – un dodos kalna klints pavēnī uzvilkt to mugurā. Nevaru izturēt šausmīgo aukstumu.

Garastāvoklis ārkārtīgi labs. Cik tur trūka, ka būtu jāsaka ardievas šai pasaulei. Rodas arī liela apetīte. Mans «pieliekamais kambaris» ir bagātīgs un ierīkojies astes aizvējā uz brezenta, iekožam pusdienas visi trīs – misters Tombuktu, miss Gao (tā nokristīja manus pērtiķišus Gao eskadrijas mēchaniķi) un es.

Tas nekas, ka vējš visu apbārsta smiltīm. Neviens lopiņš, ēdot barību ar smiltīm, nav nomiris. Arī man tas nevar nākt par ļaunu – iztīrīt «māgu». Paēdis un drusku atpūties, eju paklejojot. Apskatu savu aerodromu. Tas apmēram 200 uz 150 metru liels līdzens uzkalns. Visapkārt akmeņainas dziļas grāvas. Viss ieslēgts no trim pusēm – vakariem, ziemeļiem un rītiem – ar kalnu grēdām. Tas arī ir bijis mans glābiņš.

Visapkārt ne mazāko dzīvības zīmju. Esmu šeit jau trīs stundas. Ja te tuvumā būtu cilvēki, tie būtu jau klāt. Uzrāpjos kādā kalnā un mazā Leika fiksē visu atmiņai. Fortu nevar saskatīt, to aizsedz kādus 3 kilometrus attāla kalnu grēda.

Par tālākklidošanu nav ko domāt, jo vējš te kalnā ir tik stiprs, ka gāž no kājām zemē un gaiss pilns smiltīm. Tā tad šonakt jāguļ tuksnesī.

Tad prātā iešaujas, ka Kolomb-Bešaras eskadriļa mani velti gaidīs un rīt varbūt dosies meklēt. Nolemju uzrāpties nākošajā kalnu grēdā un, ja forts nebūs tālu, aiziet līdz turienai.

Nākošās grēdas galotnē saskatu kaut ko līdzīgu vecām pilsdrupām. Kad pieeju tuvāk, tad redzu, ka tie ir akmens kalnu nobrukumi. Vietām jāiet cauri dziļām aizām, kur smiltīs saskatāmas dažādu zvēru pēdas. Turu gatavībā savu pistoli – tomēr ierocis. Uzrāpies kalnā, redzu apakšā 3 kilometru attālumā balto fortu. Pēc pusstundas esmu tur.

No visām malām man uzbrūk daudz suņu, no kuriem grūti atkauties. Redzu fortā jātnieku nodaļu, kas noseglo zirgus. Jātnieki turbānos un sarkanos burnusus. Visapkārt fortam dzeloņdrāšu žogs. No forta iznāk un stādās priekšā forta komandants, spahi jātnieku pulka apakšvirsnieks Gurdons, kas ar savu jātnieku nodaļu apasrgā šo sektoru.

Lūdzu piezvanīt pa telefonu uz Kolomb-Bešaru eskadriļai, ka smilšu vētras dēļ esmu nolaidies šeit un Kolom-Bešarā atlidošu tikai rīt.

Forta komandants, izdzirdējis, ka nakti gribu pavadīt pie lidmašīnas, dod man līdz 5 jātniekus un gulēšanai 3 burnusus. Mani ielūdz vakariņās fortā. Saku, ka nevaru uz ilgu laiku atstāt lidmašīnu vienu, ka man jāsteidzas atpakaļ. Tad norunājam, ka jātnieki paliks pie lidmašīnas un es atgriezīšos uz vakariņām fortā, un tad eskorts mani atkal pavadīs līdz lidmašīnai.

Te ļoti bīstams apgabals, bieži vien uzbrūkot dažādas bandas. Nesen tepat pie forta nošauts kāds ģenerālis, kapteinis, leitnants un 2 instruktori. Tāpat krituši arī daži jātnieki. Man rāda traģēdiju vietas – akmens kaudzes virs jātnieku kapiem.

Bandas lielā ātrumā uzbrūkot mierīgajām oazēm un tad

pazūdot kalnos. Tādēļ arī jātnieku nodaļas pa dienām patrulējot gar taku.

Saule vēl nav nogājusi, bet uz naktsguļu fortā jau apstājas kāds smagais kara auto un dažī ēzeļu dzinēji.

Man ar angļu segliem apsegto skaistu šķimeli un es, kopā ar 5 spahi un pašu forta komandantu, dodos pie sava putna. Strauji jānot 45 minūtēs esam klāt.

Spahi brīnās, kur lidotājs iemācījies jāt. Es saku, ka visu laikuāju 130 zirgus (Džipsiju), pēc tam jāt vienu ir tīrais nieks.

# Kad tuksnesī rej šakāļi un vaimanā hiēnas

Spahi norīkojas naktsguļai pie lidmašīnas, bet es ar komandantu dodos atpakaļ uz fortu. Pa to laiku ir jau satumsis. Mēness lej savu sudraboto gaismu pār drūmiem tuksneša kalniem. Pēkšņi uz kalna virsotnes pazib kāda ēna. Seržants norauj no pleca karabīni, es satveŗu savu brauniņu. No divām pusēm uzmanīgi tuvojamies kalna virsotnei. Nepatīkama sajūta. Vai tiešām kāds rifkabiļu partizānis? Neko nevar saskatīt.

Te melnā ēna paslīd aiz akmeņiem. Karabīnes šāviens. Arī mana pistole divas reizes ierejas. Tad aulekšos metamies pie melnās ēnas, kas valstās pa zemi. Mans zirgs paklūp, bet tūdaļ ir atkal uz pekām. Seržants dod žēlastības šāvienu hiēnai. Ļoti liels eksemplārs. Te to esot sevišķi daudz tāpat kā visā Sacharā.

Fortā galds klāts 5 personām. Ar mums vakariņo arī 2 instruktori no kaŗa automobiļa. Servīze visprimitīvākā – metalla krūzīte un bļodiņas. Vai tad kaŗavīram vajag kāda greznuma!

Kamīnā sprēgā sausie zari un vāja, kūpoša petrolejas lampiņa apgaismo mūsu mielastu. Seržants uzstājas kā nākas: netrūkst arī ne spargeļu, ne siera; desertam pat ananāsu bundžiņa atvērta.

Pēc 3 mēnešiem seržants dosies atpakaļ uz Kolomb-Bešaru atpūtā; tad viņa vietā te nāks cits. Arī leitnants dodas uz Tarhiti oazi – 3 mēnešu trimdā, lai apmainītu kādu citu, kas tur jau 3 mēnešus nodzīvojis.

Pulksten 10 vakarā jāju atpakaļ pie lidmašīnas. Mani pavada atkal 3 jātnieki. Līdzi ir arī 2 suņi. Man plecā karabīne un tarbā 50 patronas – var nakti noderēt.

Šoreiz mans kumeļš seglots ar stāvajiem arābu segliem.



Nepieradušam jājiens ar tiem ir nogurdinošs. Arabi nejāj rikšos kā parasts, bet atspicžas uz ļoti īsajiem kāpšļiem ar visu pēdu.

Pie neliela ugunsкура guļ mana lidmašīnas apsardze. Aplūkojis savu putnu, es novietojos ugunsкура tuvumā, satinos savos bumusos un mēģinu aizmigt.

Bet miegs bēg. Nakts gaiša, dzidra. Visa smilts sen jau nosēdusies un nevar teikt, ka priekš dažām stundām te būtu vārījies raganu katls.

Atskan šakāļu riešana un hiēnu vaimanas. Dīvainā nakts tuksnesī, pasakainā Afrikā.

Uz rīta pusi burnusi vairs nevar mani sasildīt. Atsēžos pie ugunsкура un lūkojos kvēlojošās oglēs. Netālu stāv mūsu seglotie zirgi.

Savādie jātnieki, kas franciski nerunā, savādas uniformas, mežonīgā apkārtne un nedrošības romantika atstāj manī neizdzēšamu iespaidu. Ja es pieredzēju bērnu bērnus, tad vectēvs Cukurs varēs mazajiem stāstīt par savām brīnišķajām odisejām Afrikā. Tai laikā vairs šādas romantikas nebūs.

1. martā. Pilnīgi bezmiega nakts, jau trešā no vietas. Esmu kā salauzts. Tādos apstākļos par tālāk lidošanu nav ko domāt. Man jāizlido līdz Kolomb-Bešarai un jāpaliek tur, citādi nebūs labi.

Motors sasalis un paiet vismaz pusstunda, līdz to iekustina. Aizbraucu tālāk laukuma kaktā un tad startēju. Nezinu kādēļ, šoreiz lidmašīna ceļas smagi. Vai arī tā būtu piekususi?

Gaiss dzidrs, redzamība laba, un pēc 20 minūtēm esmu virs Kolomb-Bešaras. Tā ir oaze pie 1500 metru augstas Džebel-Bešaras kalnu grēdas pakājes. Liels aerodroms.

Neskatoties uz īso lidojumu, esmu šausmīgi nosalis. Rokas bez cimdiem sastingušas. Redzu lielu vēja rādītāju burta T veidā un noņēmis drusku gāzi, spirālēju virs aerodroma. Apakšā iznākuši lidotāji un pēta latvju putnu. Tuvojoties zemei, ņemu

virzienu pret vēju un nolaižos. Nesaprotu, kas ir, tikai manu, ka mani nes ārkārtīgā ātrumā. Izturu un kad lidmašīna ripo, tad redzu, ka aerodroms ir stipri nelīdzens, ar akmeņiem.

Pēkšņi lidmašīna lielā ātrumā griežas uz kreiso pusi, nolauž piesi un dauza ķermeņa galu pret zemi. Izslēdzu motoru. Lidmašīna apstājas.

Izlecu ārā un nu saprotu, kas par lietu. Esmu nolaidies pa vējam, kas pūš ar ātrumu ap 30 kilometriem stundā. Kādus 200 metrus no manis ir vēja rādītājs. Vai tiešām es nebūtu pareizi ievērojis vēja virzienu?

Metos pie tā un redzu, ka tas rāda vēja virzienu pretēju patiesam. Pienākušie mēchaniķi man paskaidro, ka tas vakarējā smilšu vētrā iesēdies un tā palicis.

Esmu sašutis, ka man gandrīz bija jāsalauž lidmašīna par niekiem. Ja vēja rādītājs nestrādā, to vajadzēja noņemt. Lieku tūliņ to sagriezt, lai kādai citai lidmašīnai neklājas tāpat. Tikai mana C 3 platās šasijas (braucamās daļas) dēļ tiku cauri ar piesi vien. Rezerves piesis man ir līdz no Dakaras un to dažās minūtēs apmainu, tā ka lidmašīna ir atkal kārtībā.

Franči mani mierina. Saka, uztaisīšot divus citus nolauztā pieša vietā. Atbildu, ka man nav žēl pieša, bet ka nevaru samierināties ar to, ka gandrīz lidmašīnu salauzu viņu kūtrības dēļ.

Mani novieto kādā militārā mājā, kur laba istaba un mīksta gulta.

Esmu nolidojis atkal 2100 kilometrus un gribu pārbaudīt motoru, filtrus, sveces. Bet galvenais – salāpīt sevi. Ilgāk tā nevar iet kā tagad.

Virsnieki rāda man savas eskadriļas fetišus – jaunu lauvēni un nelielu, niknu leopardu. Esot bijis arī lūsis, bet tas miris no ievainojumiem, ko dabūjis cīņā ar leopardu.

Pēcpusdienā man automobilī izrāda Kolomb-Bešaras oāzi. Te ir ap 100 iedzīmto. Garnizonā ap 600 kareivju, to starpā

ārzemnieku leģionāri. Liela daļa garnizona patlaban cīnas kalnos pret riskabīliem, jo franči neatlaidīgi cenšas ieņemt neatkarīgo rifu teritoriju, uzbrūkot no Agadiras un Kolomb-Bešaras.

Vakarā smilšu vētra prasījusi divu lidotāju dzīvības. No Fezas uz Kolomb-Bešaru lidojusi lidmašīna ar «Gipsy Major» motoru. Pie stūres bijis vecs gaisa vilks, Air-France lidotājs. Kad tā vakar neatlidoja, to šodien tūliņ meklēja kara lidmašīnas un atrada kalnos sadragātu.

Apkārtējie iedzīvotāji stāsta, ka tā iekritusi kalnos un lidotāji uz vietas nosisti. Žēl netaikā zudušās dzīvības. Aviācija vēl ir kusls zīdains varenās dabas priekšā. Kur šīs divas satiekas, tur pa lielākai daļai zaudē aviācija. Visiem nav tāda laime kā man.

Pēcpusdienā sakārtoju lidmašīnu un pārbaudu motoru. Arī šejienes eskadriļa man dāvā uz lidmašīnas savu nozīmi.

Vakarā mani aizved uz kafejnīcu. Tā pilna kareivjiem un leģionāriem – šiem baltajiem vergiem. Fotografēt leģionārus un viņu darbu ir aizliegts. Es arī šoreiz gribu ievērot Francijas noteikumus un par tiem nekā nerakstīt.

Latvju zēniem tomēr varu sacīt: nav nekādas romantikas būt par leģionāru. Tur vieta tikai pasaules salašņām. Sargieties no iestāšanās leģionā.

Kafejnīcā spēlē vācu dāmu kvartets – miera laika izlaidums. Tas arī ir viss sievišķais personāls.

Pēc vakariņām aviācijas nometnē mani aizved mājās. Ieņemu divkāršu porciju sedobrola – buljonam līdzīgas zāles gulēšanai. Un aizmiegu. Guļu līdz pulksten 2 rītā, bet tad atkal bezmiegs un es valstos kā bluķis pa savu guļas vietu.

Mazie pērtiķīši guļ man kājgalī. Tie guļ saldi. Kaut es varētu tā gulēt. Kad būšu dzimtenē, tad gulēšu kā nosists, un, man šķiet, būšu vesels no visām kaitēm.

## Kādas izskatās pasakaini daiļās arabietes

2. martā. Neskatoties uz bezmiegu, līdz pulksten desmitiem valstos pa gultu. Esmu noguris. Tad ceļos augšā un eju meklēt cimdus un siltu apģērbu. Pūš stindzinoši auksts ziemelis. Smiltis iet pa gaisu. Lai glābtos no aukstuma, nopērku arabu burnusu – jau drusku labāk. Izmeklēju visu pilsētu – ne cimdus, ne siltu drēbju. Ja varētu sameklēt jērādas, uzšūtu provizorisku kažociņu, bet arī to nav. Salstu šausmīgi.

Pēcpusdienā aerodromā saleju degvielas. Franči man iedod karti līdz Oranai un tad viens no leitnantiem ved mani uz arabu pilsētu. Visapkārt tai mūris ar dažiem torņiem. Iekšā visas ielas segtas. Galīga tumsa. Ar kabatas lukturīti man rāda gaismu. Vesels labirints, pa kuŗu staigā arabi un bērni.

Sievietes savos dzīvokļos. Vienā tādā iegāju. Sievietes sāk spiegt. Leitnants sauc mani atpakaļ un saka, ka mājās iekšā iet nedrīkst. Arabi negribot savas sievas rādīt.

Savādi ir klejot pa tādu pilsētu. Šad tad galva atsitas pret kādu dziedu, ka nobaukš vien. Vietām man rāda lielus akmeņus, kuŗiem apaļi izdobts vidus. Tās pulvera beržamās mašīnas. Kaŗā ar frančiem šādās primitīvās pulvera dzinavās arabi raŗojuŗi sev municiju.

Leitnants saka, ja es vēloties, viņŗ man aizvedŗŗot uz 4 kilometri attālo oazi – Abadlā, kuŗa ir ļoti interesanta ar savu izbūvi un ūdens apgādi. Protams, ka no tādām lietām nekad neatsakos. Satinos cieŗāki burnusā, uzlieku uz acīm brilles, jo smiltis putina šausmīgi, un tad vecs Renō automobilis mūs nes pa samērā lŗdzeno ceļu ārā no Kolomb-Beŗaras.

Auksts vējš lien manam burnusam cauri un man klab zobi no sala. Kas nu vēl būs Eiropā?

Pēc 3 kilometriem nogriežamies no galvenā ceļa sāņus, un drīz vien auto apstājas pie oazes. Mums pretim nāk oazes Kaidis – cilts virsaitis, vecs, cienīga izskata arabs ar sirmu bārdi un patīkamu melnādu balsi. Viņš mūs apsveic, pieliekot roku pie pieres un krūtīm un beidzot uzliekot rādītāja pirkstu uz lūpām.

Franču lidotājs savā 4 gadu dienesta laikā jau iemācījies runāt arabiski un lūdz kaidam atļauju apskatīt oazi un mājas, jo es, raug, esot atlidojis no tālām zemēm un par tādām lietām ļoti interesējos. Kaidis laipni to atļauj un par ceļa vadoni dod mums savu dēlu.

Oaze ļoti īpatna. Leitnants stāsta, ka šāda veida oazes visā Ziemeļafrikā esot tikai divas: Timimuna, kurai lidoju gaŗām aiz Abraras, un šī.

Ūdeni oaze dabū no 10 līdz 15 kilometru attāliem kalniem. Apakš zemes, 15 vai 20 metru dziļumā, izrakti kanāļi, kuŗi pastāvīgi jātīra, lai tie neaizsērē. Tīrīšanai uz katriem 20–25 metriem ir aka, kas sniedz as līdz kanaļiem. Var iedomāties milzu darbu, kāds vajadzīgs, lai piegādātu ūdeni oazei, kur zaļo palmas, aug oranžas, augļu koki, dažādas saknes.

Pašā oazē ūdens tek cauri dīvainiem grotiem zemes apakšā, iznāk ārā virs zemes un ielien atkal zemē. Lielākās bedrēs peld pat mazas zivtiņas – mailītes jeb sardīnes, kā viņas te sauc, un čāpo diezgan daudz paprāvu bruņurupuču.

Starp palmām šur tur izkaisītas arābu mājiņas, bet galvenā dzīves vieta ir senlaiku bruņinieku pilīm līdzīgā «pilsēta», ja tā to varētu nosaukt. Tai visapkārt augsts māla mūris, kas lietus laikā bieži bojājas un tādēļ bieži jālabo.

Pa mazām durvīņām ieejam pilsētā. Tur pilnīga tumsa. Labirints pie labirinta, no kuŗiem svešinieks nezina vai varētu viens pats bez pavadoņa iznākt laukā. No šaurajām ejām pa

labi un pa kreisi ir pieejas dzīvokļos, bet, respektējot arābu mājas kārtību, tagad sargos tajos ieiet.

Kādā vietā iznākam ārā tādā kā laukumā. Šeit ved kāpnes lejā pie akas. Tur salasījies diezgan liels sieviešu bars, smel ūdeni, berž traukus, mazgā veļu.

Sievietes, kā jau parasts, bez runāšanas nevar iztikt un tādēļ te kņada diezgan liela. Sejas tām nav aizsegta, jo neviens vīrietis te viņas neredz. Mani tās nav vēl pamanījušas un es, paslēpies aiz kāpnēm, noskatos, kādas tad nu ir tās pasakaini daiļās arabietes, par kuņām tik daudz esmu lasījis romānos un kuņu burvīgās sejiņas tik retam eiropietim izdodas redzēt.

Jāsaka, – esmu stipri vīlies. Tās nav nekādas sevišķas skaistules, sejas dzeltenī bālas, melnie mati sapīti bizēs, ausīs lieli gredzena veida auskari, ap kaklu dažādas krelles; apģērbi raibi, platās bikses daudzās krokās.

Acis lielas, melnas, un ja tāda arabiete aizsedz savu ģimīti ar baltu priekškaru, tā ka var redzēt tikai acis, tad katrs fantazijā var tālāko iztēlot pēc savas gaumes. Bet redzot šīs daiļavas bez aizkara, fantazijai vietas vairs neatliek un jāapmierinās ar īstenību, kas nemaz nav tik pievilcīga.

Beidzot esmu pamanīts, un nu sākas spieģšana un slēpšanās. Ar steigu meklē aizkarus, sviež uz galvām lakatus, bet var redzēt – ļaunā neņem, ka viņu daiļumi ir izspiegoti.

Smiedamies mēs ejam tālāk atkal pa dažādiem labirintiem, kāpjam pa vītņu kāpnēm kaut kur uz augšu, tad uz leju un beidzot mums paziņo, ka esam pie Kaida dzīvokļa. Kaidis mūs aicina uz tasi tējas. Tā kā esam nosaluši, tad ar pateicību piedāvājumu pieņemam.

Ieejam diezgan lielā telpā. Mazi četrstūraini logi, kas iziet uz oazi. Esam it kā trešajā stāvā. Grīdu klāj tepikis, šur tur izmētāti spilveni, kaktā savāda apkalta arābu lāde, līdzīga mūsu

vecmāmiņu pūra lādēm. Uz kādas kastes novietots patafons, gar sienām ieroči.

Kaids mūs lūdz apsēsties un pats, tupeles novilcis un nolīcis tās blakus tepiķim, apsēžas uz sakrustotām kājām. Es paskatos uz savām putekļainām kurpēm un vilcinos kāpt uz tepiķa, bet kaids man māj, lai tikai kāpjū droši. Lielas pēdas atstādams, es arī sakrustoju kājas un apsēžos.

Kaids svinīgi gatavo tēju mazā, ar karstu ūdeni pildītā kanniņā. Tas ir vesels ceremoniāls. Viņam priekšā 3 mazas glāzītes. Kastē sadauzīta cukura galva, otrā kastē zaļā tēja, kādu jau dzēru pie kanibālu virsaiša Balabo Maigas.

Virsaitis gatavo mums tēju ar tādu svētsvinību, it kā tas būtu vissvarīgākais darbs pasaulē. Iebēris tēju kanniņā, viņš iemet tur cukura gabalus, tad no kanniņas lej tēju vienā glāzītē, nogaršo to, tad lej to atpakaļ, atkal nogaršo ar lielu «mūziku». Beidzot tēja gatava un to pasniedz mums.

Tā ir dedzinoši karsta, salda un garšīga. Arī es to nogaršoju ar lielu troksni un saku, ka tēja ir «mzjan», tas ir – laba. Man prasa, kur esmu mācījies šo arābu vārdu. Saku – Rio de Oro.

Sarunas pamazām pāriet uz kaŗa operācijām Atlasa kalnos. Var redzēt, veco vadoni tās ļoti interesē. Bet nekā iepriecinoša viņš nedabū dzirdēt. Spēcīgā Francija ielenkusi kalniešus no visām pusēm un dzelzainais loks pamazām savelkas arvien ciešāk un ciešāk. Varbūt pēc nedaudz gadiem visā Atlasā plivināsies sarkan-balti-zilais Francijas karogs.

Leitnants man vēlāk pastāstīja, ka pret kaidu pastāvot stipras aizdomas par viņa piedalīšanos partizāņu kaŗā, uzbrukumos automobiļiem, nelielām kaŗaspēka daļām. Bet tiešu pierādījumu neesot.

Izdzēruši vēl vienu krūzi tējas, ceļamies un pateicamies laipnajam nama tēvam, kas mūs pavada līdz automobilim un tad, atvadījušies, dodamies atpakaļceļā.

Kolomb-Bešarā ēdu vakariņas lidotāju klubā, bet nekas negaršo. Jūtu, ka nav labi. Mani sāk kratīt drudzis. Laipnie lidotāji noved mani steidzīgi uz māju, lai varētu atpūsties un rīt doties ceļā. Rītdienai franči pieprasījuši meteoroloģiskās ziņas no visām kalnu stacijām līdz Oranai.

Satinos segās un ieņemu labi daudz chinīna. Tombuktu ar Gao saritinās man pakaklē un saķērušies mazā kamoliņā ātri aizmieg. Kaut man būtu iespēja tā gulēt.



# Drudzī pār Atlasa kalniem

3. martā. Visu nakti šausmīgs drudzis. Neesmu aizvēris ne aci. Esmu bez spēka, salauzts. Jauks laiks, bet par lidošanu nav ko domāt. Ja šeit būtu aptieka, varētu nopirkt kādas zāles, bet šeit nav nekā.

Guļu līdz pusdienai, tad ar mokām apgērbjos un aizvelkos uz angaru pie lidmašīnas. Lidmašīnā man ir pudele ruma. Sameklēju to un tad atpakaļ uz mājām. Arabiem lieku uztaisīt karstu tēju, sadzeros labi daudz groka un noriju 4 grama kapsulas chinīna. Brīžiem šausmīgs karstums, brīžiem aukstums. Es svīstu, svīstu bez gala, aukstiem sviedriem. Lai nu kā, ceru, ka būs labāk. Lai varētu iemigt, sadzeros vēl sedobrola «Roche» buljonu un desertam noriju 3 kapsulas aspirīna. Ķīlis esot jādzen ārā ar ķīli. Redzēs, kas nu iznāks.

4. martā. Atkal šausmīga nakts. Bezmiegs un aukstums. Drudzis pārgājis, bet nemaz nav spēka. Nav arī apetītes. No sviedriem sega nokrāsojusi palagus sarkanus.

Arabs atnes man dažas oranžas un mana sakaltusī mute ar baudu sūc sulīgos augļus. Sūtu arabu meklēt kādu kaļa ārstu. Vēl viena tāda nakts un mani varēs nosūtīt uz Rīgu.

Drīz arī ierodas ārzemnieku leģiona galvenais ārsts, kapteinis. Lai pns kungs. Konstatē man veco malāriju, tad gripu un stipru pārpūlēšanos, gandrīz nervu sabrukumu. Paraksta man pusotra grama chinīna dienā, 6 tabletes aspirīna un nervu ārstēšanai sola atsūtīt no slimnīcas radikālu līdzekli. Protams, honorāru neņem.

Bet man jāpaliek gultā. Tātad par lidošanu varu tikai sapņot. Kā apburts šis mans lidojums. Agrāk kavēja motors. Tagad lidotājs un motors. Kaut vēl vismaz tiktu ārā pie cilvēkiem,

pie civilizācijas. Šeit, akmeņu un smilšu tuksnesī, gulēt ir šausmīgi.

Drīz ierodas leģionārs ar medikamentiem. Vācietis no Sacharas apgabala, gadus 25 vecs. Esot bijis ar draugiem kneipē, ictaisījies kārtīgu «ķiveri» un kad atjēdzies, bijis jau leģionārs un ceļā uz Marseļu. Tad bijis jau par vēlu. Stāstot tam mirdz asaras acīs. Šī dzīves skola tam bijusi sūra, rūgta. Tagad vēl atlikuši daži mēneši, tad atpakaļ uz dzimteni.

Kad ieņemu atnestās kapsulas, tad liekas, ka mani nospiedīs. Iekšas saraujas krampjos. Kādu brīdi domāju, ka leģionārs zāļu vietā aiz pārskatīšanās būs man atnesis kādu indi.

Pēcpusdienā iekrītu savādā snaudā un pamostos tikai vakarā.

5. martā. Drudža nav. Ausīs no ieņemtā chinīna daudzuma džingst tā, ka esmu gandrīz kurls. Par ēšanu nevaru ne domāt – tūliņ griežas slikta dūša. Spēka nav. Guļu un skatos, kā mani pērtiķīši spēlējas loga aizkaros. Tie – divi. Tiem labi. Tikai es viens pats... Bēdīgi. Drūmi. Tāds ir lidojums uz Gambiju. Vai to varēja domāt?

6. martā. Uzceļos agri. Nakti biju gulējis diezgan labi. Nevaru te vairs palikt, šausmīgi tā uz vietas gulēt. Piecēlies streipuļoju no nespēka. Paņemu savus portfeļus, uzgērbju dželabu un burnusu – esmu kā īsts arabs. Tad lēnītēm, kā vecītis, čāpoju uz aerodromu. Kad atnāku aerodromā, pulkstenis jau pāri septiņiem.

Lidotāji izbrīnījušies prasa, vai lidošu. – Jā. Lai izvelk lidmašīnu. C 3 izvelk un es lēnītēm salieku savas nedaudzās mantas, savus pērtiķēnus.

Lidotāji aizsūtījuši uz klubu pēc kafijas un sviestmaizēm, un es pirmo reizi pēc trim dienām ēdu. Ēdu bez apetītes, lai būtu drusku vairāk spēka.

Laiks izskatās diezgan jauks, debess dzidra, bet pūš stiprs

ziemelis. Līdz Oranai ap 740 kilometru – diezgan liels gabals ko raut tādā fiziskā stāvoklī, kādā patlaban atrodos. Bet tā kā pa ceļam ir vairāki palīgaerodromi, tad, ja būs slikti, varēšu tur nolaisties.

Kāds no lidotājiem atdod man savus ādas cimodus. Tos no viņa atpērku. Bet tie ir auksti un neko nesilda. Tomēr labāk.

Īsi priekš 9 kāpju savā putnā un, atvadījies no visiem, dodos tālākā ceļā. Šoreiz meteoroloģiskās ziņas nebija pieprasītas un kāds Atlasā laiks, to nezinu.

Rāms. Gaisā nemaz nesvaids un redzamība ļoti laba. Kalnu grēdas var redzēt 80 līdz 100 kilometru attālumā. Lēnām kāpju augstāk un augstāk. Džipsijs strādā, bet viņa darbību nevaru dzirdēt, jo ausīs džingst. Kaut kāda savāda pliekana dūša, brīžiem reibst galva un liekas, ka lidmašīna grīļojas. Bet tas tikai tā liekas. Tā iet normāli.

Augstuma mērotājs rāda 2000 metrus, tad 2500, 2900 un beidzot 3000. Ārkārtīgi auksts, stindzinošs. Augstāk vairs nekāpju, jo augstākie kalni Džebel ben Ikru, kas man jāpārlido, ir 2500 metru augsti.

Citur lidojums iet pār ielejām vai augstiem lēzeniem pakalniem. Burvīgi skaista panorāma. Kalnu virsotnes sniegā, pakājes melnas, pelēkas, violetas, brūnas. Vietām dzeltenā tuksneša smilts. Lielā rietumu tuksneša viļņotās smilšu kāpas. Stiprā pretvēja dēļ lidmašīna lēni virzās uz priekšu. To nemaz nekustina, tik mierīgi plūst aukstā gaisa straume.

Bet man kļūst ar katru brīdi sliktāk un sliktāk, un es jau nožēloju, ka esmu devies šinī lidojumā. Vislielākās bailes man sagādā tas, ka nevaru vairs vadīt lidmašīnu. Brīžiem, kad man liekas, ka lidmašīna iet labi, instrumenti rāda, ka viens spārns nokāries uz leju un tad tikai to ievēroju. Brīžiem augstuma mērotājs rāda 3200 metrus, brīžiem 2700, 2900. Tā tad lidmašīna neiet taisnā līnijā.

Atpakaļ lidot liels gabals, bet līdz Ain-Sefrai 70 kilometru. Nolemju lidot līdz turienei un tad nolaisties.

Apakšā milzīgie Ksuru kalnu masīvi, kas paceļas pāri par 2200 metriem. Te par nolaišanos ārpus aerodroma nav ko domāt.

Reizēm pat instrumentu dēlis sāk lēkāt man acu priekšā. Slikti, slikti. Tas ož pēc «koka kastes», no kuņas ārā tikšana nav. Kādēļ slimis būdams lidoju? Kur mana parastā uzmanība? Kāpēc par to nedomāju?

Mēģinu koncentrēties, lai varētu vadīt lidmašīnu. Labās rokas pirksti stingst. Esmu spiests vadīt ar kreiso roku. Labās rokas pirkstus kožu, dauzu gar lidmašīnas bortu, berzēju gar burnusu. Labi, ka man līdzī dželaba un burnuss, citādi nosaltu. Nekad neesmu juties lidmašīnā tik nejēdzīgi kā tagad.

Priekšā man augstais Džebel-ben-Ikrū, tam otrā pusē Ain-Sefra, laukums ar angaru. Tur būšu glābts. Tikai vēl novadīt līdz turienei. Arī kreisā roka sastingst. Pirkstu galus nemaz nejūtu, tie krampjaini apķēruši stūri.

Kad domāju – nupat beigas, liktenis nāk man palīgā un atkal glābj mani. Jo tikko esmu uz lielā kalna virsotnes, lidmašīnu sāk tik briesmīgi svaidīt, ka nedaudz mirkļos jau lidoju gar pašām klintīm – esmu zaudējis augstumu vairāk kā par 400 metriem! Džipsijam pilna gāze un no nervu satraukuma asinis sāk straujāk riņķot, galva kļūst tīra.

Kad esmu virs Ain-Sefras un redzu dziļā ielejā mazo aerodromu, tad pāriet patika nolaisties un es rēķinu, vai nevarētu sasniegt ap 110 kilometru attālo Mešerijas aerodromu un nolaisties tur.

Vēl pāri 2300 metru augstais Džebel-Aisai, vēl traks dancis virs šķautnainām kalnu galotnēm. C 3 iet kā nākas. Tikai viena nelaime – šausmīgi salst labā roka. Bet to dauzu tik stipri pret bortu, ka tā nō sāpēm karst. Un tā pamazām, pamazām tālāk un

tālāk uz ziemeļiem, pāri kalniem, smiltīm un sāls ezeriem.

Tikai kreisajā pusē, kur paliek pēdējais Hamianes smilšu tuksnesis, uz vairāk kā 1000 metrus augstā līdzenā pakalna redzamība kļūst arvien vājāka. Tur griežas smilšu putenis.

Drīz esmu virs Mešerijas un ilgu laiku velti cenšos saskatīt aerodromu. To ieraugu tikai tad, kad esmu tam jau pāri. Tam nav ne vēja rādītāja, ne angara. Ko es tagad tur meklēšu, kad man ir daudz labāk? Tikai tālāk, tālāk!

No Mešerijas eju pēc kompasa tieši uz Oranu, pāri 130 kilometrus platajam tuksnesim. Esmu nolidojis tikai 30 kilometrus, kad apakšā viss atkal pazūd dzeltenā smilšu virpulī. Lidmašīnu svaida kā spalviņu. Smilšu vētra! Sachara negrib un negrib izlaist mani sveiku no saviem apkampieniem.

Bet arī manī mostas spītība. Tuksnesis nav liels. Smiltis līdz manim neuzkāps. Uz priekšu un uz augšu! Man jāredz zilā Vidusjūra! Slikti tikai, ka nevaru orientēties.

Paict vesela stunda cīņā ar salu un vētru. Kalnu virsotnes jau tā pieputinātas, ka ceļi pilnīgi segti un no mājām tikai jumti ārā. Grūti pateikt, kur atrodos. Priekšā rēgojas kaut kas zili melns kā negaisa mākonis. Pa labi sniegotie kalni, aiz manis dzeltena, necaurredzama masa. Kurss uz ziemeļiem. Ceļā jau esmu vairāk kā 3½ stundas.

Kad beidzas stāvie kalni, acīm atveras burvīga panorāma. Zem manis liela pilsēta. Kad orientējos, redzu, ka tā ir Tlemsena. Vienā stundā vētra mani nonesusi apm. 50 kilometrus pa kreisi, jo dzeltenā masā nevarēju noteikt nonesumu un turēju iepriekš aprēķināto kursu.

Visur, kur vien skatu metu, apstrādāti pakalni, gan spilgti zaļi, gan brūni, gan violeti, kāda kurā vietā zemes krāsa. Daudz asfaltētu ceļu, šoseju, daudz dzelzceļa līniju, mazu ciemu un mājiņu.

Priekšā zilais mākonis izrādās nekas cits kā Vidusjūra,

kas šoreiz sagaida mani zila, zila, ar dzidri zilām debesīm un baltiem mākonīšiem. Un, kas visbrīnīgākais, eļļas temperatūra sāk celties – 50 gradu vietā sāk rādīt 70 – jo arī gaiss kļūst siltāks.

Man vairs nav tik auksti, un, tā kā kalni te nav augstāki par 700 metriem, tad noeju lejā uz 1500 metriem un turpinu ceļu uz Oranu.

Drīz saskatu lielo Oranas ezeru. Metu loku virs pasakaini skaistās zemes, kas zaļo un zied un kas jo pievilcīgāka liekas pēc iztvīkušās, smilšaini putekļainās un pelēki akmeņainās Sacharas.

Es metu loku virs civilizētas, modernas pilsētas, virs lielas ostas, kuņā daudz kuģu, virs palmu birztaļām. Beidzot C 3 ripo pa zaļo zāli un apstājas pie angariem.

Bezspēcīgs, tikko dzīvs es biju iekāpis lidmašīnā un pēc 4½ stundām pilns spara un dzīvības izlecu ārā!

Mani ielenc lidotāji – militārie un civilie. Apsveikumi un aicinājums pusdienās. Piepildu tvertnes ar degvielām un tad prom uz pilsētu, meklēt kartes tālākam ceļam.

Līdz pilsētai 7 kilometri. Apstājos viesnīcā un tūdaļ pa visiem veikaliem meklēju kartes, bet velti – to nekur nav. Laipnais Šella firmas pārstāvis solās man tās sagādāt un aizved mani atpakaļ viesnīcā.

Šeit ir vanna ar siltu ūdeni, varu vai stundu plunčāties pa to. Šeit paliks visi melnās Afrikas netīrumi. Tīrs, kā no jauna atdzimis, es liekos gultā, iepriekš ieņēmis nervus stiprinošu līdzekli, un aizmiegu kā nosists.

# Kādēļ mans Džipsijs strādā tik slikti?

7. martā. Pulksten sešos mani viesnīcā modina Šella firmas pārstāvis. Nemaz negribas vēl celties. Tomēr 10 minūtēs esmu jau saģērbies un auto ved pa gludo šoseju uz aerodromu.

Kartes tikai no Oranas līdz Alžirai. Tā tad no lidojuma uz Tunisu nekas neiznāk. Paiet laiciņš, kamēr sagriežu un salīmēju kartes.

Palaižu motoru, bet Džipsijs nemaz negrib strādāt – uz trim cilindriem vien. Apturu un pārbaudu sveces. Izrādās, ka īsā pārlidojumā no Kolomb-Bešaras līdz šejieni atkal daudz eļļas uzdeguma. Tīrā ņeza!

Startēt varu tikai pēc stundas, kad visas sveces iztīrītas un par jaunu saskrūvētas motorā.

Laiks silts un brīnišķs. Gaiss dzidrs. Lidoju starp kalniem pār burvīgu ieleju. Drīz sasniedzu Relizani, Orleansvillu. Tuvojos Ainrevillai, manu ceļu aizkrusto Džebel-Zakaras un Džebel-Grametas milzu masīvi ar piesnigušām virsotnēm. Cik savādi: apakšā burvīga vasara, kāda mums nav jūlijā, bet augšā barga ziema.

Ar 189 kilometru ātrumu C 3 traucas uz priekšu. Kad esmu pāri kalniem, apakšā atveņas plašs līdzenums. No Blidas, skaistas pilsētiņas Džebel-Marmušas pakājē, jau var saredzēt Alžiras jūras līci.

Mans ceļš iet uz Mozon-Blanšu, mazu sādžīņu 24 kilometru attālumā no Alžiras, jo tur atrodas aerodroms. Alžira savā kalnu piegāzē paliek saņus. Kad nolaižos aerodromā, ūdens nošķīst uz visām pusēm. Esmu trāpījis zāļainā peļķē un C 3 ir visur slapjš. Pirmo reizi pēc slapjās Spilves C 3 dabū mitrumu uz zemes. Tas mums abiem ir svinīgs brīdis.

Atstatumu no Oranas līdz Alžirai – 140 kilometrus – esmu veicis 2 stundās 10 minūtēs. Tas nav slikti lidots.

Mani pārsteidz lielais privāto lidmašīnu daudzums šinī aerodromā. To te 40 vai 50 un gandrīz visas ar Džipsija motoriņiem. Izrādās, te ir Džipsija pārstāvis un labi speciālisti.

Nu reiz taču tikšu pie skaidrības, kas ar manu motoru ir. Kāpēc vāja kompresija, kāpēc ēd tik daudz eļļas?

8. martā. Rīta agrumā mani aizved uz aerodromu Šella automobilis. Alžiras vecākais mēchanīķis pieiet pie mana C 3, pagriež propelleru un saka, ka tā nav kompresija, kāda ir manam Džipsijam.

Rāda man citus motorus – tiem tikko var pagriezt propelleru maiņas punktam pāri. Spriedums: nomaukt cilindrus un uzlikt jaunus virzuļu gredzenus. Bet iepriekš nomontēt motoru. Tas un arī visa lidmašīna jānotīra no milzīgā smilšu daudzuma un eļļas. Un tagad netīrais un nepatīkamais darbs – tīrīt lidmašīnu!

Ļoti daudz ziņkārīgo un apbrīnotāju. Visās Alžiras avīzēs lieli, ļoti glaimojoši raksti.

Galū galā nemaz nav slikti lidmašīnu pārbaudīt Alžirā, pēc tam vēl lidojumā līdz Tunisai. Tad, ja labi iet, var droši doties pāri jūrai. Ja nu tad vēl gadās nolaisties jūrā – tā nebūs mana vaina. Šis ir pēdējais bīstamākais lidojuma posms, pēc tā varēšu būt mierīgs.

9. martā. Nomontēju vienu cilindru. Kad mēchanīķi to apskatīja, tie palika mēmi. Virzuļu gredzeniem, kuŗu griezums parasti ir līču-loču veidā vai slīps, manējam ir taisns. Tādēļ arī eļļa ieplūst eksplozijas kamerā un sadeg vai to izsviež ārā. Tādēļ arī nav kompresijas. Kad ar lidmašīnu pienāks jaunie gredzeni, kas telegrafiski pieprasīti manam motoram, redzēs, kādi tie būs.



# Kazbā – arābu apdzīvotā Alžīras kvartālā

9. martā. Šodien atkal jauns piedzīvojums. No pilsētas piezvana pa telefonu un prasa pēc manis. Paņem stobriņu, nosaucu savu vārdu. Man atbild latviski. Izrādās – šeit ir vēl viens Latvijas bērns – Kārlis Šneiders, pēc tautības vācietis, rīdzinieks. Pusdienas laikā viņš atbrauc uz aerodromu motociklā. Dabūjis zināt no laikrakstiem, ka esmu šeit un tūliņ mani uzmeklējis. Viņš strādā šeit kādā franču birojā jau vairākus gadus. Latviešu valodu nav aizmirsis un es esmu priecīgs, ka pēc ilgiem laikiem varu sarunāties latviski.

Alžīra ir moderna lielpilsēta, pat ar debesskrāpjiem – 13 līdz 15 stāvu augstiem namiem, lielu ostu, universitāti, fabrikām. Alžīras apkārtnē ir milzīgi vīna dārzi. To īpašnieki ir lielkapitālisti un visiem viņiem savas lidmašīnas. Kādai Žermena ģimenei pat veselas septiņas, no tām 3 divmotoru. Kādam no šiem bagātņiem piederot īpašumi 700 miljonu franku vērtībā un tas ar savu lidmašīnu «āžo» pa aerodromu, ka prieks redzēt, un nemaz nedomā par to, kam paliks viņa kapitāli, ja viņš reiz lauztu kaklu.

10. martā. Lidmašīna tīra, apsegta. Tagad jāgaida tikai virzuļu gredzeni.

Šodien pastaigājos aerodroma apkārtnē, vērtījos zaļā zālītē, plūcu pīpenes un zīlēju: mīl, nemīl – pārlidošu dzimtenē vai nepārlidošu. – Iznāca – pārlidošu. Kaut tas tā būtu! Bet vēl ir ko lidot ap 6000 kilometru.

Laiks šeit jauks. Nav pārāk karsts un nav arī auksts. Slikta laika dēļ gadā te nevarot lidot tikai kādas 30 dienas. Tādēļ arī te daudz privāto lidmašīnu.

11. martā. Šorīt agri, ap septiņiem, dzirdu: lietus grabinās pie loga rūtīm. Sen nedzirdēta mūzika. Patīkami.

Pēcpusdienā kopā ar Šneideru ejam apskatīt arābu pilsētas daļu – Kazbu. Tikko beidzas franču celtā modernā pilsēta, tūliņ sākas raiba kņada. Ielas pilnas arābiem, kas tērpušies burnusos vai eiropiešu drēbēs, ar sarkanajām turku cepurītēm galvā. Sievietes baltos tērpos ar aizsegtām sejām. Vietām drūzma tik bieža, ka grūti tikt cauri.

Kāpjam pa šaurajām ieliņām arvien augstāk un augstāk. Beidzot tās kļūst tik šauras, ka namu augšgali saiet kopā. Viss netīrs. No netīrumiem, kas izmesti uz ielas, nāk nelaba smaka. Netīrumu vācēji tos drīz gan novāc, uzkrāujot uz ēzeļa muguras, jo ar ratiem te iebraukt nav iespējams.

Abās pusēs ieliņām ir mazas bodītes, kur tirgojas ar tabaku, saldumiem, ceptām desiņām. Turpat mazi lokāliņi, kur var dzert kafiju, tēju, alu, ēst «kus-kus pēc Alžīras parauga» vai uz iesma ceptus sirds gabaliņus.

Te izstāda arī «dzīvo precī». Mīlas priesterienes stāv durvju priekšā un visus laipni aicina iekšā. Te ir īstā Bābele: francūzietes, anglietes, vācietes, itālietes, spānietes. Ir arī melnā kontinenta pārstāves: arābietes, nēģerietes, mulātes. Apģērbi visdažādākie: no nacionālajiem arābu tērpiem – platām biksēm un greznām kaklu rotām – līdz elegantām vakara tualetēm.

Ieskatījos vienā tādā istabiņā: tur tikko telpas guļas vietai. Ārpusē uz durvīm ar krītu uzrakstīts jaunkundzes vārds. Tās ir Zuzannas, Žoržetes, Fifijas, Mimijas, Fatmas, kas te piedāvā savu laipnību.

No dažiem lokāliem skan vecu klavieru skaņas. Dzird arī arābu stabules un bungas. Pa atvērtām durvīm var redzēt, ka tur netīrā tērpā griežas kāda «mūza» vēdera dejā.

Šeit katru dienu notiek kaušanās, atrod sadurtus un nosistus cilvēkus. Tādēļ arī franči ieroču nēsāšanu te pilnīgi nolieguši un ja kādam tos atrod, tad to bez vārda runas iesēdina uz dažām nedēļām pārdomām.

# Džipsijs kavē manu lidojumu

13. martā. Saņēmu virzuļu gredzenus. Tādi paši kā pirmie, tikai daudz atsperīgāki. Mēchaniķi brīnās par savādajiem gredzeniem, bet domā, ka labāka atsperīguma dēļ tie strādās labāk. Tagad jāstrādā atkal sviedriem vaigā, lai drīzāk dabūtu lidmašīnu lidošanas kārtībā.

13. martā. Ceru, ka rīt varēšu motoru nobeigt un tad gribu dažas stundas palidot tepat virs aerodroma, jo lidojums līdz Tunisai ir vairāk kā 700 kilometrus garš, pa ceļam augsti kalni, kur nolaišanās nav iespējama, un tādēļ lidmašīnai jābūt nevainojamai.

Cilvēks pie visa pierod, un arī es esmu jau pieradis pie visdažādākiem lidojuma apstākļiem, nekas vairs nevar mani pārsteigt. Varbūt tas, ka nāktos nolaisties Vidusjūrā un paplunčāties aukstajā ūdenī. Tas būtu nepatīkams pārsteigums, pie kā būtu grūti pierast.

Tagad vismaz varu gulēt, un kad pārnāku vakarā viesnīcā, tad acis līp ciet. Tikai apetīte nav laba – nekas neiet pie dūšas: prātā stāv Rīgas kūkas karbonāde ar kāpostiem vai labs sīpolu sitenis. Franču virtuves man jau vairāk kā diezgan.

Šodien saņēmu ielūgumu ierasties rīt uz pusdienām pie franču barona un lidotāja Fukokura (Foucaucour) un kundzes. Drusku neērti, ka jāatgriežas no aerodroma uz pilsētu, bet atteikt negribas.

14. martā. Pabeidzu motoru un uzliku motora apsegu. Strādāju visu laiku viens pats, jo mēchaniķi aizņemti steidzīgiem darbiem pie citām lidmašīnām. Ceru rīt izmēģināt lidmašīnu.

15. martā. Stipra vētra. Brīžiem lietus gāzes. Izmantoju šo gadījumu un pārbaudu lidmašīnu. Vecākais mēchaniķis lauza

galvu par motora nenormālā eļļas patēriņa iemesliem un domā, ka varbūt eļļas tvertni varētu nolaist zemāk, lai eļļa labāk tecētu tvertnē. Tvertne jātaisa jauna.

16. martā. Visu dienu strādāju pie skārdnieka. Tas tādu darbu neprot un man visu laiku jābūt klāt.

Strādāju mierīgi: lidot tā kā tā nevar, jo plosās šausmīga vētra. Viss Alžīras līcis pilns kuģiem, kas meklē glābiņu.

18. martā. Tvertni nobeidzu tikai pēcpusdienā un tūdaļ vedu to uz aerodromu. Autobusi šajā laikā neiet, tādēļ bija jāiet 5 kilometri kājām.

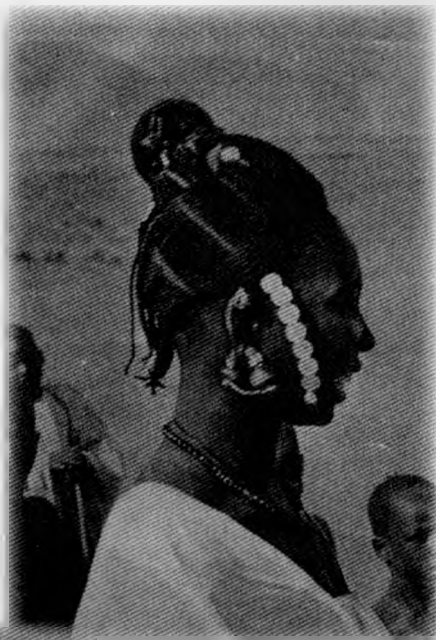
Gar abām ceļa malām lieli vīna lauki. Kādā laukā zied pupas un to smarža man atgādina tālo dzimteni. Man tīkas būt dzimtenes sakņu dārzos, staigāt pa dobēm, izraut pa sarkanam, sulīgam burkānam vai graužt garšīgo kāli. Kur nu vēl, ja var pielasīt pilnu cepuri ar pupām un novārīt ar visām pākstīm. Tas tīrais mielasts. Šejienes ēdiens man nepavisam neiet pie dūšas.

19. martā. Vakar dabūju krietni izsmieties. Satikos ar dažiem «tautiešiem», starp kuriem viens ir lietpratējs izvairīties no kaņaklausības. Viņš vienmēr pret samaksu no šejienes ārstiem dabū apliecības par slimību, kas neļaujot viņam atgriezties Latvijā. Patiesībā šis pilsonis ir vesels kā rutks.

Kad aprasījies, ar kādu slimību viņš slimo, tas atbildēja – ar dzeltenu drudzi. Spļaujot asinis. Es gandrīz dabūju krampjus no lielas smiešanās, redzot cilvēku, kas promenē, brauc ar auto, amizējas un – slimo ar nāvīgo dzeltenu drudzi.

Kad «tautietis» redzēja, ka pāršāvis pār strīpu, tad nāca vēl lielāki joki: manā istabā sanesa pulksteņus, dunčus, rokas sprādzes – lai visas šīs mantas pieņemot no «latviešu kolonijas» Alžīrā. Mani aicināja vakariņot vai vismaz iedzert kādu aperitīvu. Visi «tautieši» piedāvājās mani izvadīt, lai tikai pasakot, kad izlidošu. Vārdu sakot – nezināmu iemeslu dēļ

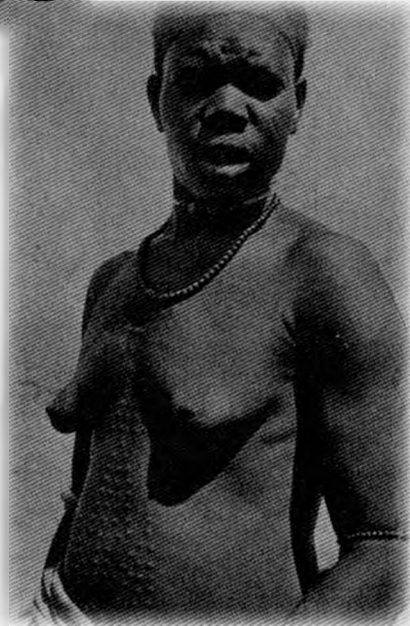
Kanibālu daiļava



Kanibālu pilsēta klintīs



Hombori karalis Balabo  
Maiga



Hombori pavalstniece ar  
tetovējumiem



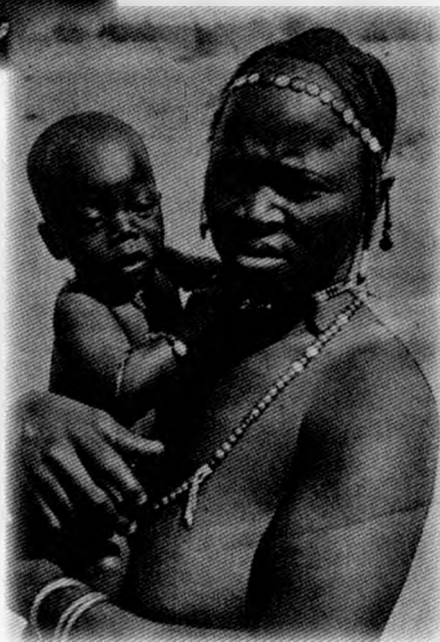
Hombori strēlnieks spēlē par godu H. Cukuram



C 3 Hombori aerodroma



Cilvēkēdāju orķestris



Hombori sievietē

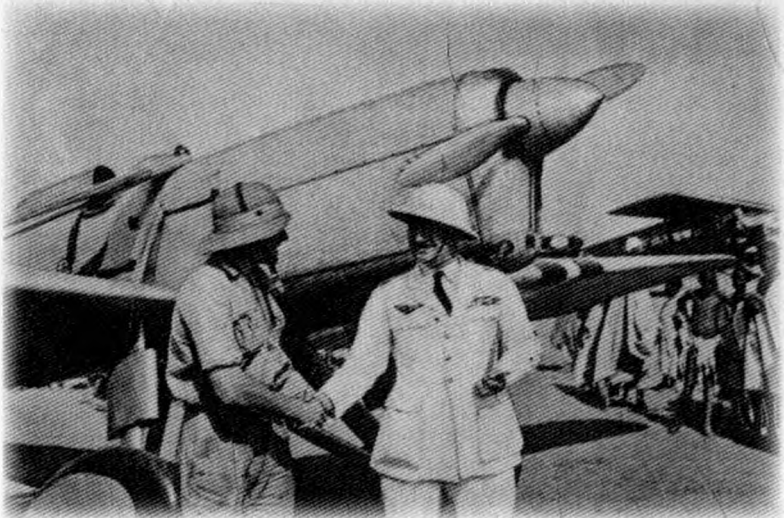




Gao daiļava savas telts priekšā



Hombori vīriči



H. Cukurs pateicas kapt. Mari par glābšanu



Franču lidotāji un mēchaniki, kas izglāba H. Cukuru cilvēkēdēju zemē

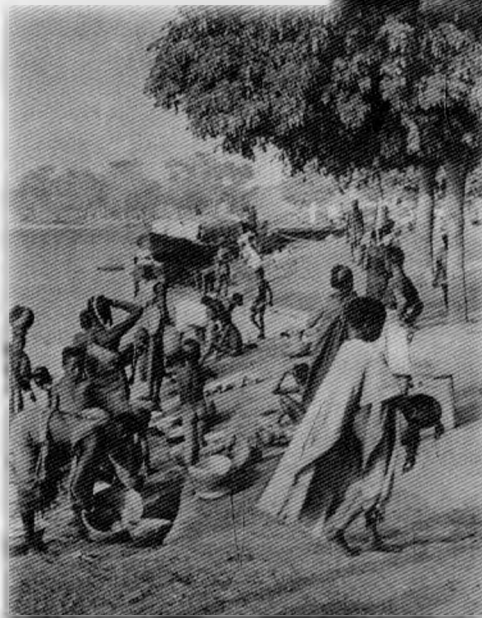


Pēc atlidošanas Gao

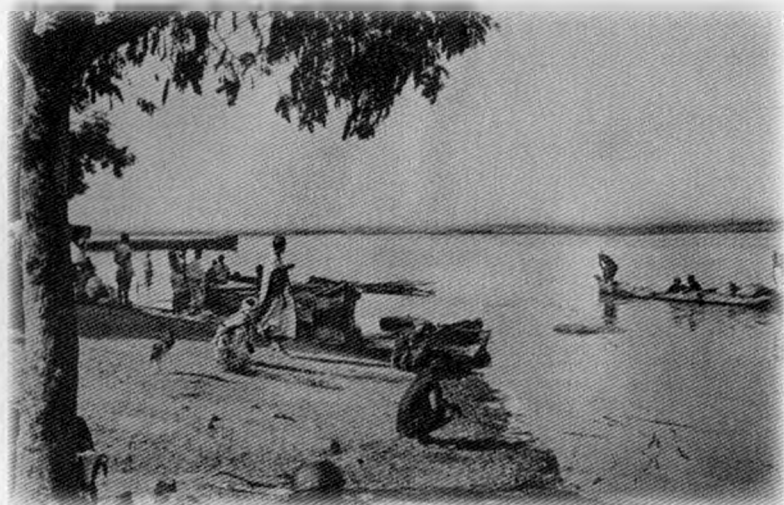


Skats tuksnesi pie Gao

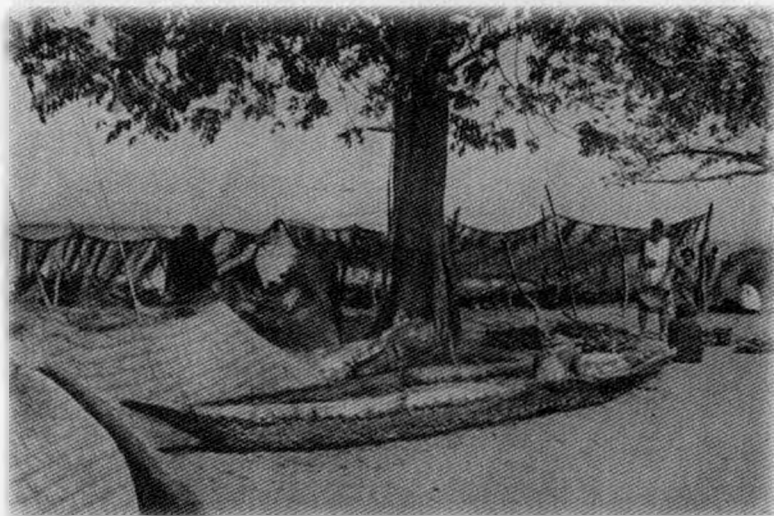
Melnā tirdzniecē Gao



Nigeras krastmalā



Skats uz Nigeras upi



Zvejnieki Nigeras krastmalā

esmu kļuvis par viņu elku. Protams, no dāvanām atteicos un centos «viesus» ātrāk izvadīt.

Vēlāk dabūju zināt, ka «lojālais» Latvijas dēls nobijies, ka es nesagādāju viņam nepatikšanas, tādēļ ar dāvanām gribējuši mani dabūt draugos. Naīvie cilvēciņi!

20. martā. Cenšos ātrāk sakārtot lidmašīnu, izmēģināt to gaisā, jo laiks šodien labs, un tad startēt uz Tunisu. Pulksten 10 to izvelk ārā saulītē un eju gaisā izmēģinājuma lidojumā. Metu lokus, spirālēju, kāpju mākoņos un lidoju pēc instrumentiem, neredzot zemi. Trenējos varbūtējiem lidojumiem caur mākoņiem.

Pēc stundas nolaižos. Motors gaisā strādājis labi. Kad izmēroju eļļu rezervuārā – man sāk lodzīties kājas. Džipsijs vienā stundā noēdis 5 litrus eļļas!

Par lidošanu uz Tunisu nav ko domāt. Ceļā man pietrūks eļļas un tad C 3 un es paliksim kalnos. Te kalni nemaz nav labāki kā Spānijā.

Kur vaina? Kas ir ar motoru? Tas sviedis ārā eļļu pat pa izpūšamām caurulēm. Visa spārnu apakša eļļā.

Nav prieka vairs nekā darīt. Paņemu savus 2 portfeļus, foto aparātu un pērtiķēnus un eju uz sādžu aerodroma tuvumā, kur gulēju pagājušo nakti. Atkrītu gultā un palieku guļot kā koks, bez jūtām, bez domām. Kādēļ man vienīgam tāds motors?

No sastinguma mani izrauj saimniece, kas aicina pusdienās. Ēdu bez garšas kā salmus, bet galvā griežas visādas domas kā grīstē. Kādēļ man vajadzēja nīkt Dakarā, mocīties ar motora iebūvi, mocīties tagad? Vienkāršāk būtu bijis C 3 izjaukt, iekrāt kuģī un mēs abi jau sen būtu Rīgā. Bet tagad? Ja motors darbosies tik nenormāli, tad varu gaidīt visļauņāko.

Kā pamiris es velkos atpakaļ uz aerodromu. Tur salasījušies visi mēhāniķi, ir arī «Gipsy Major» pārstāvis Ziemeļamerikā. Tie sasauc atkal konsiliju.

grabina pa skārda jumtu. Manas istabiņas griesti ir cauri un ūdens piles plikšķēdamas krīt uz galda un grīdas.

Termometrs istabā nerāda vairāk par 10 gradiem. Gulta plata, mīksta. Viss tas rada tādu labsajūtu, ka aizmirstas visas bēdas. Acis līp kopā un guļu, guļu.

Viss nu būtu jauki, tikai nejēdzīgi ir tas, ka tagad, kad man vairs nekā nav ko darīt pie lidmašīnas, jāsēž un jāgaida labs laiks.

Ap dienas vidu lietus nostājas un es aizklīstu uz tuvējo miestīņu – Mezon-Karē. Šodien te tirgus diena un viss miestīņš pilns arabiem. Galvenā kārtā tirgojas ar auniem. Tie te lieli, trekni, ar gaļu, biezu vilnu.

Ar auniem pilnas visas malas. Tie sakrauti autobusos un uz to jumtiem. Pat slēgtos limuzīnos redz aunu fizionomijas.

Arabi-kalnieši, satinušies dželas un burnusos, ar kapucēm galvā, brien pa dubļiem. Sieviešu tirgū neredz nemaz. Tikai šur tur autobusā sēž kāda aizplīvurota grācija.

Kalnieši pa lielākai daļai liela auguma, nodeguši kā bronza. Sejā ļoti skaisti un paši stipri atšķiras no pilsētu arabiem, kas man, nezīnu kādēļ, ne visai simpātiski.

Arī es brienu pa dubļiem un cenšos ieskatīties šīs tautas dzīvē, tās garīgā sejā. Kad lietus sāk līt par daudz stipri un kājas man samirkušas slapjas, sēžos autobusā un braucu uz Alžiru. Šis slapjdraņķis man mīļš – varbūt šodien Rīgā vai Liepājā tāpat lāčo pa slapjām ielām.

Izklaīņojos pa Alžiru un kādā kafejnīcā nosēdēju vairākas stundas, klausoties mūziku un lasot avīzes. Pārmaiņas dēļ uz mājām braucu vilcienā. Šeit novēroju, ka braucošie arabi nav labāki par auniem. Kādā mazā stacijā manā 2. klases kupejā sabruka iekšā bars kareivju un arābu ar maisiem un pekelēm un omulīgi novietojās. To pamanīja konduktors un ar kājas spērieniem trieca visus laukā.

Arabi, pilnīgi kā aunu bars, iesprūda izejā un uz konduktora lamu vārdiem vēl atvainojās. Tie kājas spērienus uzskatīja kā kaut ko pilnīgi dabīgu, pelnītu.

Protams, ne jau visiem arabiem tāda verdziska daba. Esmu novērojis vienu otru reizi kafejnīcās un uz ielas tādus cienīgus vīrus savos tautiskos tērpos, ka nezinu, vai konduktors nesaliekto septiņos likumos, ja tāds vīrs viņam ko teiktu.

# Varenais tuksnesis sauc mani atpakaļ

24. martā. Visu nakti stipri līst. Manas istabas vidū liela peļķe.

Vakar mani bija meklējis barons Fukokurs, lūdzis lai piezvanu. Piezvanīju. Ielūdz šodien pie sevis pusdienās. Ar prieku pieņemu uzaicinājumu, jo baronu pāris ir ļoti laipns. Pie viņiem var justies omulīgi.

Pie barona Fukokura pusdieno arī slavenais Afrikas, galvenā kārtā Sacharas, pētnieks kapt. Nebals. Viņš arī nospraudis taku no Gao līdz Reganai, pa kuŗu lidoju, un vadījis balizu uzstādīšanas darbus.

Pusdienas ēdot, dabūju zināt, ka manu C 3 apskatījis Ziemeļafrikas «Veritas» direktors Prevō, kamēr es nebiju aerodromā, un ļoti cildinoši atsaucies par manu moderno lidmašīnu, kuŗai jau patiesībā 7 gadi. Nu es ar mierīgu prātu varu celt degunu gaisā un no augšas noraudzīties uz «lietpratējiem», kas manus projektus uzskatīja par nopietni neņemamiem.

Protams, vispirms man laimīgi jāpārlido mājās un, otrkārt, jānoklausās, ko teiks Itālijas «speci». Itāliešu kritika man ļoti svarīga, jo Itālijas aviācija ir viena no lielākām pasaulē.

Kas zin, varbūt līdz Itālijai nemaz netieku. Laipnā nama māte – baronese Fukokura – nopietni lūdz viņai telegrafēt no Itālijas krastiem. Solījās lūgt Dievu, lai man izdotos tos sasniegt. Ir jau arī vesels «oķeans» pārlidojams – ap 650 kilometri, ja nerēķina ap 80 kilometrus pāri Sicīlijai.

25. martā. Lietus plūst aumaļām. Par lidošanu nav ko domāt. No gaŗa laika aizbraucu uz Alžīru. No baznīcām nāk



laukā ļaudis ar zaļiem zariņiem – tā tad jau pūpolsvētdiena. Arī pa Lieldienām man nav ko domāt tikt mājās. Bēdīgi.

26. martā. Pamostos un klausos lietus grabēšanā uz skārda jumta. Līst kā pa Jāņiem.

Pēc brokastīm braucu atkal uz Alžiru. Tur tomēr labāk, nav šausmīgās garlaicības, kas šeit klusā sādžīņā. Jūtu, ka esmu saslimis ar savādo slimību: mani velk atpakaļ tuksnesis. Sachara ar savu lielo plašumu, ar mežonīgajiem klinšu kalniem, ar savu lielo vientulību, kur tikai reti, reti var sastapt pa klejojošam tuaregam, vilina un aicina atkal doties uz turieni.

Mani velk teiksmainā Hogara, brīnišķā Atlantide, ko Sacharu pārlidojot, diemžēl, neredzēju, jo tā bija tinusies pelēkā miglas plīvurā. Labā laikā es no Tanesruftas būtu varējis redzēt Hogaras kalnāju.

Nav vēl 20 dienas, kopš esmu no tuksneša ārā, bet tas jau sauc mani atpakaļ. Agrāk brīnījies, kad man par šīm nevaldāmām ilgām pēc tuksneša stāstīja franču virsnieki, kas tur nodzīvojuši kādu laiku. Tagad pats jūtu, cik varenas ir šīs ilgas pēc lielā tuksneša. Kas reiz tajā bijis, tas to vairs nekad neaizmirsīs.

# Burvīgais lidojums virs sniegoto Džurdžuras kalnu galotnēm

27. martā. Agrs. VĒL tumšs. Bez miega vērtos pa guļas vietu. Kā par brīnumu – nedzirdu vairs lietus trokšņa. Kad uzaust gaisma, pie debesīm redzu tikai retus mākoņus. Drīz arī uzlec saule un iespīd manā istabiņā.

Vairs nav ko kavēties. Steidzos uz aerodromu. Drīz ierodas mēchaniķi un izvelk manu C 3 ārā.

Gaidu meteoroloģiskās ziņas. Kad tās saņem, jau pusastoņi. Ne visai labvēlīgas. Mākoņi aizsedz lielāko daļu debess. Augstums 400 līdz 600 metru. Bet nokrišņu nav. Kalnu ielejas pilnas ar miglu. Tunisā tomēr skaidrs. Īsa vilcināšanās: startēt vai ne? Bez gala apnikusi šī nejaukā gaidīšana. Startēt! Ceļš nav īsais – taisnā līnijā tuvu pie 700 kilometriem, bet, ja jālido gar piekrasti, tad vairāk par 800 kilometriem.

Atvados no Alžīras lidotājiem un mēchaniķiem. Palaižu motoru – vēsā rītā nākas sildīt to minūtes desmit. Tad pa slapjo, applūdušo aerodromu ripoju uz starta vietu.

Nostājies pret vēju, ievelku krūtīs dziļi gaisu un dodu gāzi. Ūdens šķīst uz visām pusēm. Mans lolojums strauji kāpj augstāk un augstāk. Ardievu, skaistā Alžīra!

Drīz esmu virs apsnigušām kalnu virsotnēm, virs mākoņiem. Te spīd spoža saule. Lietus gāzes, kas plosījās ielejā, kalnos ir pārvērtušās sniega puteņos – pat 1000 metru augstumā visu pārsedzis balts, pūkains paklājs. No augšas saules apspīdētā migla izskatās pasakaini skaista.

Kur miglas nav, tur zaļo košie lauki, mirdz zaļie vīna dārzi, oranžu koki, cipreses, paspīd mājiņu sarkanie jumti, asfaltētās

šosejas. Skuju meži kalnos laistās tumši zaļi, bet lapu koki vēl kaili. Mājiņas, kas augstāk kalnos, ieputinātas sniegā. Pat ceļus nevar redzēt – tie vēl nav iebraukti.

Lidoju gar 2400 metru augstajiem Džurdžuras kalnājiem, kuŗu stāvās, piesnigušās klinšu virsotnes stalti paceļas virs mākoņu jūras. Visā savā skaistumā šis apgabals lidotājam tomēr daudz bīstamāks nekā Spānijas kalni. Tur zemāko kalnu nogāzes ir kailas, var nolaisties, bet te apaugušas bieziem mežiem.

Skaista, burvīga ir šī lielā Kabilija. To gribētos apskatīt automobilī. Tas būtu skaists brauciens pa labajiem Alžiras ceļiem.

Pie Filipevillas mākoņi paceļas līdz 2500 metriem un tajos ir tikai mazi, mazi lodziņi. Var redzēt, ka apakšā gāž lietus. Tur melns kā peklē. Bet augšā apžilbinoši balta mākoņu jūra, dzidra debess un gaiša saule. Burvīgs, neaizmirstams lidojums.

40 kilometrus šaipus Tunisas atrodas Bizerta, kas ir aizliegtā zōnā. To pārlidot nav brīv. Tā tad nāktos dažu simts metru augstumā locīties starp klints sienām, kas nav visai patīkami. Paļaudamies uz Džipsija lielo ātrumu un uz meteoroloģiskām ziņām, ka Tunisā ir skaidrs, nolemju lidot pa augšu. Palaižu savu žiroskopisko turētāju vaļā, lai precīzāk varētu novadīt lidmašīnu, lidoju pēc kompasa kursa.

Zeme pilnīgi segta. Esmu viens pats lielā plašumā, atdalīts no netīrās zemes ar baltu mākoņu villaini, viens pats ar savu sudraboto putnu, uz kuŗa spārniem mirdz sarkanbaltsarkanais karogs.

Paiet minūte pēc minūtes. Tās tagad man liekas stipri gaŗas. Mākoņu loģu nav, zemi neredzu. Tas man liek nevōzēt. Mierinu sevi ar to, ka pēc minūtēm desmit došos mākoņu segā iekšā. Man jābūt virs jūŗas. Gan tad Tunisu sameklēšu.

Te ievēroju, ka mākoņi kļūst zemāki un – tavu laimi! –

parādās mazs mākoņu lodziņš. Caur to redzu kaut ko pelēku ar dzeltenu maliņu – tā tad jūra!

Noņemu gāzi, nolieku C 3 uz plākšņa un mazajā atvairiņā iekšā. Tas mazāks par manas spirāles radiju un es brīžiem biezajā, mitrajā mākoņu masā neredzu pat sava C 3 spārnu galus. Turklāt sāk stipri svaidīt.

Augstuma rādītājs strauji krīt: 2000, 1500, 1000, 600 metru. Tad esmu no mākoņu villaines ārā. Zem manis zeme un, ak prieks! – rindā stāv lieli angari, liels aerodroms ar uzrakstu baltā lokā «Tunis».

Tik priecīgs sen nebiju bijis. Arī C 3 ir priecīgs – tas lēkā un svaidās uz visām pusēm. Man jāpieliek pūles, lai to savaldītu.

Pusloks virs lielā skaistā aerodroma, un es esmu Tunisā. Piecēlies, saskatu Šella benzīna tvertni un dodos uz turieni. Neviens mani te negaida. No angara iznāk sargs un solās piezvanīt Šella firmai pēc benzīna izdevējiem, jo šodien gribu doties uz Palermu.

Pa to laiku apskatu motoru. Gribu jau aiztaisīt motora apsegu, bet drošības pēc vēl apskatu sveces. Izskrūvēju vienu – tā eļļā. Otra tāpat. Neko darīt – izskrūvēju visas sveces, labi iztīru tās un pārbaudu.

Ierodas Šella pārstāvji. Tie mani gaidījuši tikai pēc pusotrām, divām stundām. Izrādās, esmu uzstādījis Ziemeļafrikas ātruma rekordu: 700 kilometrus 3 stundās, tas ir caurmērā ap 230 kilometru stundā.

Pienāk meteoroloģiskās ziņas: Sicīlijā līst. Otra nelaime – nevienā bankā nevaru iemainīt Itālijas liras. Ir jau arī vēls un šodien lidojums jāatliek.

Afrika laimīgi pārlidota. Pa jauno maršrutu caur Kolomb-Bešaru un Oranu esmu no Dakaras veicis 6525 kilometrus. Ja būtu lidojis pa veco maršrutu, tad pēc kilometriem būtu Berlīnē. Melnais kontinents, kas likās tik melns un draudošs, kad to

ieraudzīju, man tomēr ir bijis labvēlīgs, kaut gan tie 10000 kilometri, ko pār Afriku nolidoju, nav viegli bijuši. Daudz neveiksmju esmu piedzīvojis, tomēr bez lielākām klizmām, bez avārijām pat tad, kad biju piespiests nolaisties.

28. martā. Jau 5 no rīta mani modina bojs. Drīz arī klāt Šella auto un ved mani uz aerodromu. Debess ietinusies zili melnos mākoņos. Gaiss spiedīgs. Meteoroloģiskais birojs ziņo, ka iespējams negaiss. Tomēr sakārtojos lidojumam.

Te atkal ķeza. Itālijā esot kaut kādi svētki. Tos svin arī radiotelegrafisti un tādēļ meteoroloģisko ziņu nav. Jāgaida. Esmu jau daudzas reizes mācību dabūjis un tādēļ skriet bez meteoroloģiskām ziņām negribu.

Ziņas gaida arī kāda liela 2 motoru pasažieru lidmašīna. Tai jālido 8, bet tagad jau 10 un tā vēl šeit. Tas nozīmē, ka lidotājs ļoti ņem vērā laika apstākļus.

Lielā jūras lidmašīna drīz vien tomēr aizlido, nesagaidījusi ziņas. Kad sāk līt un ziņu joprojām nav, gribot negribot lidojumu atlieku uz parīti, jo rīt ir 29. datums – Latvijas aviācijas melnā diena – un man negribas velti izaicināt likteņa spēkus. Labāk to dienu nogulēšu.

Turklāt arī drudzis mani krata un purina. Atgriezies pilsētā, esmu spiests meklēt aspirīnu un chinīnu un likties gultā. Dažas stundas klabinu zobus. Tikai vakarā ar lielu piespiešanos izkāpju no gultas, lai saviem maziem draudzīgiem sameklētu ko iekost. Lietus līst ar nelieliem pārtraukumiem visu dienu.

# Tunisas beja pili

29. martā. Pamostos daudz spirtāks. Atspirguši arī mani mazie pasažieri. Laiks šodien labāks. Vajadzētu lidot, bet mani attur 29. datums. Un uz 7 mēnešiem – aizvakar pagāja 7 mēneši, kopš atstāju dzimteni – vienai dienai vairs nav nekādas nozīmes.

Aizklīstu uz arabu kvartālu, lai tur apskatītu slaveno beja pili. Te iepazīstos ar kādu cienīga izskata smaržu tirgotāju Homadi Smidu, kas uzņemas pūles izrādīt pili, cik tā var interesēt tūristu.

Pie ieejas stāv divi sargi ar durkļiem šauteņu galos, tumšzilos svārkos, gaŗās, sarkanās biksēs un mazās, sarkanās cepurītēs ar gaŗiem pušķiem. Pie cepures liela zeltīta kokarde, arī pogas zeltītas. Kad vienu no tiem fotografēju, tas izstiepjas un sastingst. Puika kā bilde.

Visa kāpņu telpa uz otro stāvu izgreznota ar mozaīku. Pa kādu koridoru nonākam kolonnu zālē, kuŗā stikla griesti. Te visa mozaīka ieturēta melnā un baltā krāsā. Blakustelpa izklāta tepiķiem, bet sienas un griesti atkal skaistā, komplicētā mozaikā. Mākslas amatnieki vienā darba dienā varot izlikt tikai 15 kvadrātcentimetrus šādas mozaīkas. Mēbeles sarkanā koka, polstētas.

Troņa zāle nav liela, tāpat kā visas citas telpas. Beja pils nav Versaļa. Zāles galā ar muguru pret logu uz neliela paaugstinājuma stāv beja tronis, polstēts ar sarkanu plīšu. Katrā pusē tronim pa lielam atzveltņu krēslam, kas tāpat kā tronis zeltīti. Katrā zāles malā rinda krēslu, kuŗos drīkst sēdēt augstākie no kādreizējās varenības atliekām.

Visa zāle izlikta bieziem tepiķiem. Vairākas lielas bronzas lustras, apkārtas kristalliem. Viss diezgan padilis,

laika zobs arī šeit grauzis.

Uzaicinu savu pavadoni nostāties tronī – nofotografēšu. Tas svētās dusmās iesaucas: «Dēfendu, dēfendu!» (aizliegts). Neko darīt, nofotografēju troni tāpat sev par piemiņu.

Pa mazām durvītiņām nonākam beja guļamistabā, kuŗas vidū ar galvgali pret sienu stāv milzu guļamvieta. Visa iekārta mierīgi sarkanā krāsā. Te bejs atpūšas no savām sēdēm.

Var redzēt, lielā Francijas republika ļauj savās kolonijās spēlēties to agrākiem valdniekiem, atļauj tiem illūziju, it kā viņi būtu īsti valdnieki. Dod tiem zaldātiņus, dod titulus, atstāj pilis un it kā zemes pārvaldību. Bet tas viss, vienkārši sakot, ir «uz zaķa». Lai tikai pamēģinātu tāds bejs pīkstēt – tad redzēs, kas notiks.

Apskatu arī ēdamistabu. Gaŗš griezta koka galds, gar to ap 20 krēslu. Sienas kā visur mozaikā. Ārkārtīgi skaists griestu izstrādājums. Sienās nišas, kur augstmaņiem mīlojoties kvēpina smarţīgas zāles.

No šejienes Homadi Smida izved mani uz jumta terases. Skaists skats uz Tunisu, daudzajiem minaretiem un tuvējiem kalniem. Lejā kāpjot, lūdzu savu pavadoni parādīt seno haremu. Izrādās, harema telpās iekārtota kanceleja un tagadējam bejam harema neesot. Kā tā?

Esot divas, trīs sievas, kā kuŗu reizi, bet vairāk ne. Prasu savam pavadonim, cik viņam sievu. Arī trīs.

«Tad jūs tikpat bagāts kā bejs.»

«Nē», viņš saka. Bejs neesot nekāds sieviešu draugs, bet... Pavadonis, paskatījies apkārt, iečukst man ausī kaut ko tādu, ko rakstīt neērti.

«Ahā», atplēšu muti. Bet – ne mana cūka, ne mana druva. Gaŗšas lieta.

Apciemoju savu jauno paziņu viņa veikalā. Tas ļoti skaists ar mozaikas sienām, mīkstiem tepiķiem, daudziem skapīšiem,

kuŗos kristalla smarŗas pudelītes. Skapīŗsus no iekŗienes apgaismo ar elektrību, un gaisma daŗdaŗādaŗ nokrāŗsāŗ laistāŗ smarŗu esenŗu pudelītēŗ. Tieŗām skaisti.

Homadi Smida dod man ostīŗ liegas, reibinoŗas, kairinoŗas, pat uztraucoŗas smarŗas. Nemaz nemanot pает stunda, un tikai tādēŗ, ka ŗodien gribu apskatīŗ arī citas vietas, steidzos prom.



# Senajā Kartāgā

No pilsētas centra braucu uz seno slaveno Kartāgu. Elektriskais vilciens drāžas ar 60 kilometru ātrumu pa ezera dambi. Pabraucu gaŗām vairākām piestātnēm – peldvietām, beidzot redzu uzrakstu «Charthage». Tātad šeit. Pie stacijas stāv vairāki pajūgi, kas izvadā tūristus pa izrakumu vietām. Nolemju būt izšķērdīgs un nolīgstu pajūgu par 25 frankiem (5 latiem), jo izrakumu vietas diezgan tālu viena no otras. Pirmo reizi sava ceļojuma laikā varu svīlpot: «Cukurs brauc ar diviem zirgiem.»

Vāzonim blakus piemetas arabs. Tas ir gids, no kuŗa netieku vaļā. Esmu spiests samierināties ar savu likteni un klausīties viņa stāstos.

Vispirms apskatām seno baziliku. Tās grīda trīs kārtām izlikta ar mozaīku. Pirmā no pūniešu laikiem, vairāk nekā pirms 2000 gadiem, otrā no romiešu laikiem, trešā kārtā vēl jauna, kad te bijusi baznīciņa.

Te ir daudz marmora kolonnu atlieku, akmens sarkofagu. Šur tur cisternas, kuŗās romieši glabājuši ūdeni. Visi vērtīgākie atradumi novietoti Tunisas un Bordò mūzejos. Pūniešu laikmetā te dzīvojuši 700000 cilvēku un, kā gids man skaidro, romiešu laikā ap 1200000.

No šejienes braucam uz jaunu izrakumu vietu, kur darbi nobeigti priekš pāris mēnešiem, bet kur tos drīzumā atkal turpināšot. Te atraktas romiešu laika drupas, Kartāgas valdnieka māja, seno romiešu vasarnīcas, segtas ielas ar velvētiem mūra griestiem, daudzas dziļas, labi uzglabājušās cisternas, vesela ielu kanālizācijas sistēma, daudzas kolonnas.

Kartāgas valdnieka mājā sienas un grīda gan no marmora, gan mozaikā. Kādas mājas mozaīkas grīda apbērtā smiltīm, lai tūristi neiznīcinātu vērtīgo senatnes

pieminekli, aiznesot to pa gabaliņam līdz kā piemiņu.

Steidzos tālāk apskatīt kalna nogāzē seno romiešu teātri. Puslokā stāv marmora un akmens soli publikai. Slēgta loža Kartāgas valdniekam, apakšā skatuve un vieta orķestrim. Divi lieli marmora postamenti, uz kuŗiem stāvējuši Apollōna tēli. Tie aizvesti uz Bordó.

Pakalnā stāv karamelītu klosteris. Klosteŗa pakājē atrodas seno romieŗu tempļa drupas. Sagāzuŗās kolonnas uzstādītas no jauna, cik nu tas bijis iespējams. Te redzam atkal romieŗu mozaīku, akmenī kaltos romieŗu ērgļus.

Laiks paiet, viss sadrūp, iznīkst. Visu pārklāj zeme. Tad, pēc daudziem gadu simteņiem vai pat tūkstoŗiem, senās drupas redz atkal sauli, senās grīdas, pa kuŗām kādreiz pastaigājās varenie valdnieki un viņu skaistās sievas, tagad min ziņkārīgo tūristu papēŗi, papēŗīŗi.

Kaut uz brīdi varētu atburt senatni, kad Kartāga nebija drupas, kad te valdīja varenaŗis pūnieŗu valdnieks Hannibals, kad te staigāja pasaules valdnieki – leŗnie romieŗi savās dārgajās togās. Bet pagātne nav atsaucama. Pagājuŗais sabŗis drupās. Vai pēc daudz gadu tūkstoŗiem arī mūsu varenās pilis un torņi nebūŗ sabrukuŗi drupās un vai pa tiem tāpat nepastaigāsies ziņkārīgie tūristi?

Lietum līstot braucu uz Kartāgas amfiteātri, ko cēluŗi romieŗi. Te lauvām priekŗā mesti arī kristīgie. 203. gada 7. martā pēc Kristus dzimŗanas te saplosītas 5 sievietes un tādēļ katru gadu no visas pasaules ŗeit sabrauc katoļu priesteri – svēteŗnieki, lai noturētu dvēseles aizlūgumus.

Amfiteātris nav liels. Apkārt ap 2 metri augsta siena ar niŗām, kuŗās turējuŗi vērŗus. Augstāk skatītajū sēdekļi. Tagad daudz te labots, atjaunots.

Arēnas vidū pagrabi, kur turētas lauvas un atraduŗies nelaimīgie notiesātie. Velves iebrukuŗas un redzams it kā

kanālis, kuŗa vienā galā, dziļi pazemē, maza baznīciņa. Otrā galā – lauvu bedres.

Senatnē šo kanāli-eju šķīrusi siena un kā notiesātiem, tā arī zvēriem bijusi katram sava uzeļa uz arēnu. Uz kapličas sienas marmora plāksne, kur zelta burtiem rakstīti svēto sieviešu mocekļu vārdi.

Var redzēt – šo atradumu labi izmanto katoļu baznīca. Blakus karmelītu klosterim Kartāgas kalnā ir arī katedrāle, kur patlaban notur dievkalpojumu vairāk nekā 200 katoļu priesteru. Šodien taču Zaļā ceturtdiena.

No amfiteātra braucot, apskatīju katedrāli un, kamēr lija lietus, noklausījos bārdaino Dieva kalpu dziedāšanā. Baznīcā dievlūdēju diezgan maz. Tomēr uz šejieni nākot ļoti daudz svēteclnieku, un šinī Kristus ciešanas naktī speciāls vilciens atvedīšot no Tunisas uz šejieni dievlūdzejus.

Žēl, ka jāsteidzas, tik labprāt patīk klausīties baznīcas dziedāšanu, sevišķi vēl, ja tik liels bārdains koris dzied. Pajaudāju tikai apskatīt katedrāles iekšpusi, kas iekārtota mauru stilā ar lieliskiem sienu un griestu krāsojumiem.

Katedrāles pakājē atkal izrakumi. Te pūniešu laikmets. Māju drupas, veca cietokšņa sienas, kapličas ar sarkofagiem. Viens sarkofags diviem līķiem. Varbūt te gulējuši karsti mīlētāji, kas pat nāvē nav gribējuši šķirties.

Sākas tik šausmīga lietus gāze, ka jāglābjas ratos. Apdullinoši spēr pērkons un krusas graudi baložu olas lielumā kapā koku lapas, palmas un zaļo zāli. Drīz vien zemi klāj krietna krusas kārtā. Pirmā ziema, ko tagad redzu tuvumā.

Dodos uz staciju. Jābrauc atpakaļ uz Tunisu. No drēgnuma un vēsuma mani sāk atkal kratīt un purināt. Mājās steidzīgi riju aspirīnu un chinīnu un ar jūras slimības sajūtu liekos gultā. Esmu tik nelaimīgs. Agrāk nezināju, kas ir slimība.

30. martā. Šodien Lielā piektdiena. Visu nakti kratījos drudzā

karstumā un tagad esmu kā piedzēris. Tomēr pus septiņos ceļos augšā, lai brauktu uz aerodromu. Kad piebrauc Šella auto, par lidošanu nav ko sapņot. No zemajiem, biezajiem mākoņiem sāk atkal stipri līt.

31. martā. Laiks stipri nomācies. Virs jūras migla. Itālijas piekrastē zemi mākoņi, slikta redzamība. Atkal jāatliek lidošana.

1. aprīlī. Pirmās Lieldienas. Svētki. Prieka svētki. Daba šodien dāvājusi Tunisai ārkārtīgi skaistu laiku. Skaidrs, silts. Debess zila, zila.

Saulīte tikko izlīdusi no jūras, kad steidzos uz aerodromu. Ar elektrisko vilcienu aizbraucu līdz Tel-Arinas sādžiņai un tad eju pa zaļo, pielijušo, pīpenēm un citām puķītēm pieaugušo pļavu uz angariem. Nu, šodien es aizlidošu.

Gribu jau vilkt ārā lidmašīnu un doties ceļā, kad neskatoties uz agro rītu, ierodas Šella pārstāvis. Tas ieteic man drošības dēļ tomēr nogaidīt meteoroloģiskās ziņas, ko te saņem pusastoņos. Labi, uzgaidīšu.

Ziņas pienāk, 50 kilometrus jūra, pie Bonas raga bieza, bieza migla. Sicilijā līst. Palieku sēžot. Kur palikusi mana laime?

# Spārnotā kumeļā pa teiksmaino pasaku valsti

2. aprīlī. Debess nomākusies. Migla. Tomēr braucu uz aerodromu saņemt meteoroloģiskās ziņas. Tās šodien labvēlīgākas. Ātri izvelku savu sudraboto putnu. Motors pielaižas uz reizi. Kamēr tas uz maziem apgriezieniem sildās, man atliek laika saģērbties un pēc iespējas siltāk, jo šodien varbūt būs jāiet drusku augstāk, un tur ir auksti. Atvadīties no pavadītājiem, ripoju uz startu.

Lidmašīna viegla, jo benzīna krava nepilnīga. Tādēļ pēc īsa skrējiena mans C 3 gandrīz stāvus uzšaujas gaisā, atraudamies no melnā kontinenta. Uzņemu kompasu kursu 65 gradus un tad pazūdu mākoņos.

Pacēlies 500 metrus virs Tunisas, esmu pirmajai mākoņu kārtai cauri un pa retajiem logiem redzu apakšā jūru. Ļauju savam putnam vaļu un tas iet arvien augstāk un augstāk.

Nāk otra retu mākoņu kārta, tad trešā. Kad esmu arī tām cauri, man jau augstums 3000 metru. Bet virs manis vēl un vēl mākoņi, caur kuriem brīžiem spīd saule.

Esmu burvīgā, tikai fantazijā iedomājamā telpā, īstā pasaku valstī. Visapkārt – gan augstāk, gan zemāk – balti, balti mākonīši, izmētāti kā baltas vates pikas. Apakšā te balts, te pelēks paklājs, caur kuŗu vietām redz tumšzilo jūru vai zemākās mākoņu kārtas. Virs manis peld zili-pelēki mākoņu blāķi ar saules apzeltītām maliņām. Priekšā un sānos tālākie mākoņi saplūst kopā, ieslēgdami mani varenā telpā.

Esmu viens ar saviem pērtiķīšiem un savu putnu brīnišķā pasakas vientulībā. Tikai Džipsijs rūc, nesdams mani uz priekšu.

Vietām ieeju tik biežā mākoņu masā, ka lidoju pēc

instrumentiem. Citādi nemaz nevaru aptvert, kur debesis, kur jūra. Zemes te vairs nav. Teiksmainā melnā Afrika palikusi aiz muguras ar saviem džungļiem, tuksnešiem un mežonīgajiem kalniem.

Dažās vietās gaiss tīrs, dzidrs, tā ka lidoju pat dažus desmit kilometrus spožas saulītes apspīdēts. Tad jūra apakšā ir zila, zila, bet zem mākoņiem tā atkal pārvēršas pelēka vai pat gandrīz melna.

Tad atkal mākoņi augšā, apakšā, visapkārt. Drīz tie noslīd drusku zemāk un pēc stundas lidojuma esmu pilnīgi virs mākoņiem. Skaidrā laikā vajadzētu redzēt zemi, bet tagad to nemanu.

Domājot par šo lidojumu pāri jūrai, man likās, ka ļoti nervozēšu. Tagad brīnos, ka nekādu baiļu un nervozuma nav. Protams, patīkamāk būtu, ja apakšā būtu zeme. Taču kāds pamats, bet jūra paliek jūra. Tur liela nagu saldēšana nevar iznākt – jālaižas vien dibenā, jo man nav ne gaisa pūšļu, ne maisu, ne korķa vestes. Vārdu sakot – nekā, kas derētu «kuģošanai».

Lēni velkas laiks. Tikai C 3 mierīgi, kā vienmēr, joņo uz priekšu. Tam vienalga, kur to vada mana roka, kaut vai caur sienu.

Paiet pusotras stundas – zemes nav. Apakšā skaidri redzu viļņojošo jūru, bet priekšā visu apvārsni aizsedz saules apspīdētā baltā mākoņu siena, kuņas robotā virsma ir vēl daudz augstāka par mani.

Dažas minūtes domāju, ko iesākt – iet mākoņu grēdai pa augšu vai apakšu. Ja pa apakšu, tad jālido gar pašu ūdeni, jo mākoņu mūris nolaižas līdz pat jūrai. Tas nebūtu diez cik patīkami.

Piedodu gāzi un kāpju vēl augstāk, līdz 3500 metriem. Tad milzīgā ātrumā, cieši gar pašu mākoņu virsu, mans spārnotais

kumeļš drāžas gaŗām teiksmainām skulptūrām, brīnišķiem, žilbinoši baltiem tvaika veidojumiem.

Tas viss ir tik skaisti, ka nemaz vairs nedomāju par kursu, bet lokos starp lielajām mākoņu kaudzēm.

Tad mākoņu mūris beidzas. Sākas liels, pelēks plašums, tālāk reti mākoņi. Bet kur zeme? Mans skats velti to meklē... Kļūst pavisam neomulģi.

Nevar taču būt, ka C 3, joņodams ar 180 kilometru ātrumu, būtu palicis uz vietas! Vai kompass zaudējis spēju rādīt kursu? Zemi man vajadzēja redzēt jau priekš 20 minūtēm. Bet es neredzu to vēl tagad.

Pēkšņi zem sevis zili pelēkā masā, ko noturēju par jūru, saskatu taisnu, gaŗu svītriņu. Tālāk to it kā krusto otra. Kas tās par svītriņām, to nevar labi saskatīt.

Noņemu gāzi, nolieku C 3 uz spārna un zemē. Kad esmu 2000 metru augstumā, redzu, ka esmu virs Sicīlijas. Apakšā ir pilsēta. Orientējies, konstatēju, ka tā ir Marsala, ka esmu matemātiski precīzi iznācis uz krasta kursa līnijā.

Mani pārņem prieks. Sagriezis mašīnu kursā, turpinu lidojumu pār Sicīliju, tieši uz Palermu.

Neskatoties uz slikto redzamību, zemāk necēju, jo atkal iekļūtu mākoņu joslā, kas stipri aizsedz tā jau slikti redzamo zemi.

Sicīlija, kā kaunīga līgava, negrib latviešu puikam uz reizi atklāt savus apslēptos daiļumus. Tik daudz tikai saskatu, ka tā ir ārkārtīgi kalnaina ar smailām klinšu šķautnēm, kuŗu virsotnes tinas mākoņos, ka ielejas bieži apdzīvotas, ka visur lieli augļu dārzi un ka nolaižoties te iznāktu krietna «iezārkošanās» – pamatīga avarija ar kaulu laušanu.

Kad pienāku vietai, kur jābūt Palermai, tad atrodu biezu mākoņu masu, kuŗas viena mala sāk atsegt pilsētu. Samazinu gāzi un lēni slīdu lejup. Tad no jūras puses palienu zem mākoņa

un biežajā miglā sāku meklēt aerodromu. Vakaros tam stāva kalnu siena, rītos augsti radio masti, augstsprieguma stieples, trīsstāvu mājas. Dienvidos un ziemeļos koki un mājas, turklāt visapkārt augsts dzelzs žogs. «Jaukas» izredzes, vēl jo vairāk tādēļ, ka vējš ir šķērsām.

Riņķoju, pētīdams, kā šajā caurumā lai tieku iekšā. Beidzot nolēmju iet uz nolaišanos ar sānu vēju pa gaŗo līniju. Mana lidmašīna tik daudzas reizes attiecīgos gadījumos sevi atestējusi, ka droši noņemu gāzi, pārslīdu koku galotnēm un pēc brīža riteņi viegli pieskaŗas zemei.

C 3 grib sagriezties pret vēju, bet man izdodas to pilnīgi noturēt virzienā un tas apstājas. Apstājas uz Itālijas zemes – uz mīkstas, zaļas zālītes.

Mani sagaida muitnieks ar vārnas spalvu pie cepures, daži kareivji un privātpersonas. Ar labi izdevušos lidojumu pāri jūŗai mani apsveic ņejienes skolas eskadriļas komandieris. Steidzīgi piepildu eļļas un benzīna tvertnes. Līdz Romai ir 780 kilometri un tos gribu nolidot vienā paņēmienā, Neapolē nenolaiŗoties, citādi ņodien Romā netieku.

Te ierodas policijas pārstāvji un aerodroma pārzinis. Pārbauda sīki manus dokumentus, pieprasa atļauju Itālijas pārlidoņanai un triptiku lidmašīnai. Protams, tādu man nav klāt.

Pārlidoņanas atļauja nekur nav bijusi vajadzīga, bet triptiku mums vispār nav, jo Latvija nav starptautiskās aviācijas federācijā. Līdz ņim tas kavēkļus neradīja, bet izrādās – Itālijā tas ir nopietns ņķērslis, kā to man paskaidro Palermas gaisa satiksmes pārzinis Maresko.

Pasi pārbauda tik sīki, ka pat pieprasa mana tēva vārdu. Saku: Jānis. Bet itāļi Jāņus neatzīst un tādēļ manu tēvu tūlīn pārkrīstī par Dŗovanni.

Atbrauc Palermas aerokluba delegācija ar lielu bībeli, kur





Pusdienu gatavošana upmalā



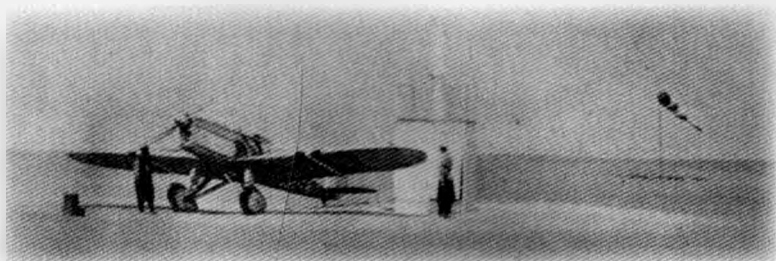
Atdusa būdiņas priekšā (Gao)



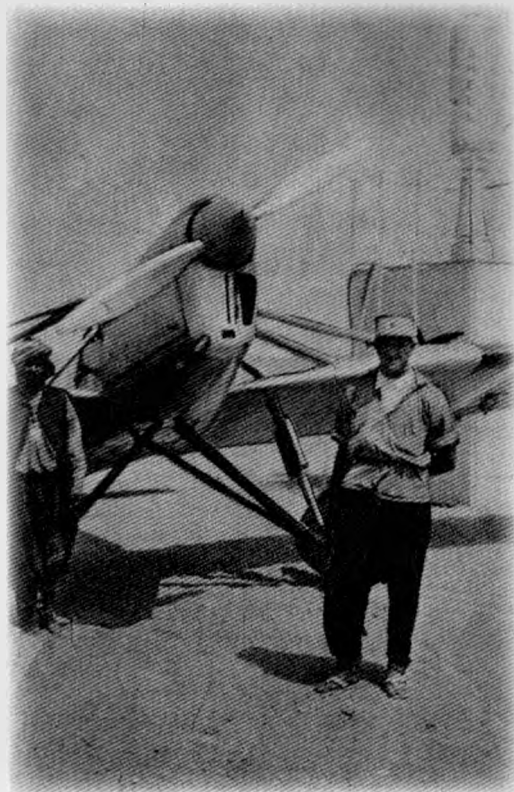
Izpalīdzīgie franču mēchaniķi pie C 3 (Gao)



H. Čukurs ar savu lidmašīnu Sacharas vidū – Bidonā V.



Bidons V. Tanesruflā, Sacharas vidū



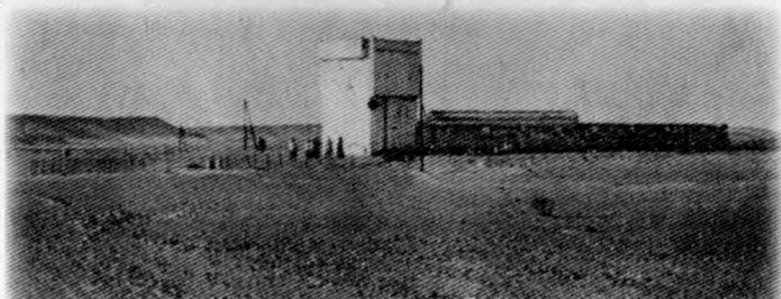
Bidona V. iemītņicki



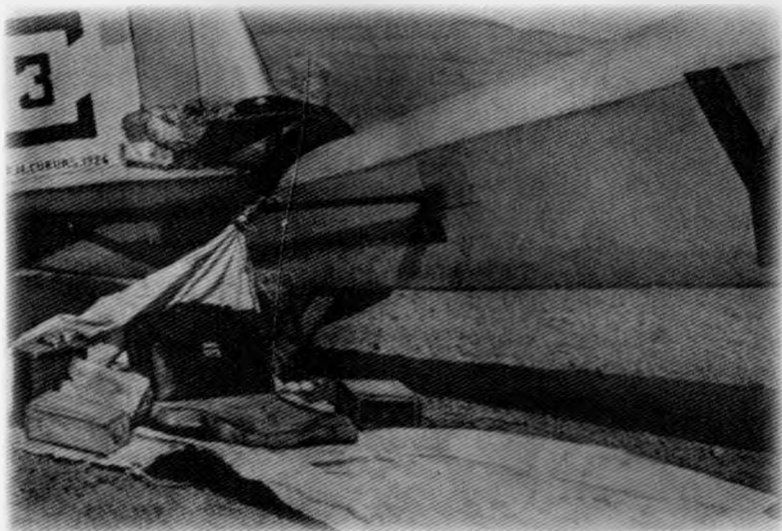
Lielais rietumu tuksnesis, kur smilšu viesuļvētrā nolaidās C 3



Lielais rietumu tuksnesis, kur smilšu viesuļvētrā nolaidās C 3



Mennararas forts tuksnesī



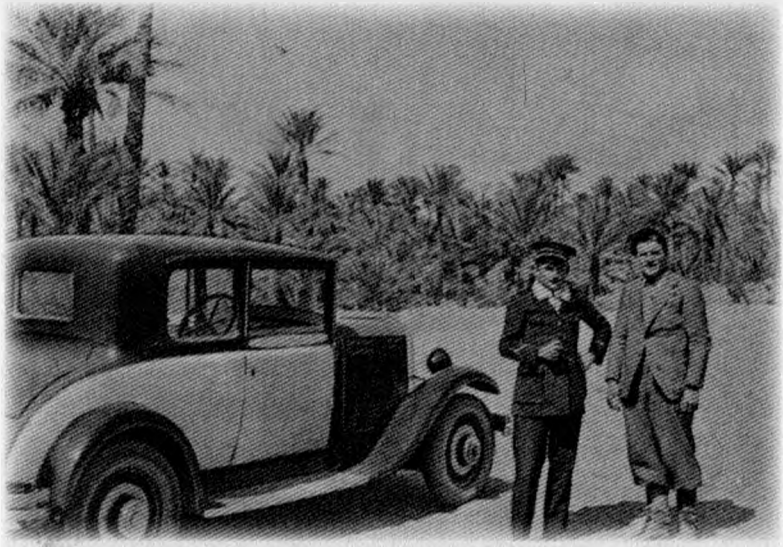
H. Cukura nometne tuksnesī pie C 3



Spahi jātnieku sardze pie C 3 tuksnesī



Kolomb-Bešaras oaze



Franču kaņālidotājs ar H. Cukuru Kolomb-Bešaras oazē





Lietpratēju komisija pie Džipsija Romā. Vidū Latvijas sūtnis prof. Speke



Daudzie sagaidītāji apsveic H. Cukuru pēc atgriešanās Rīgā



Kara ministrs ģen. J. Balodis  
apsveic H. Čukuru ar  
paaugstinājumu  
kapteiņa pakāpē



Mazie pasažieri –  
Timbaktu un Gao



ierakstu savu sajūsmu par skaisto Sicīlijas dabu un laipnājiem, bet ļoti formāliem itāļiem.

Kad esmu starta gatavībā un lūdzu ziņas par laika apstākļiem līdz Neapolei un Romai, kavalieris Maresko paskaidro, ka šodien promlidošana neiznāks, jo tā kā šodien ir otrās Lieldienas, tad «ministeria aeronautika» uz telefoniskiem pieprasījumiem neatbild – tā slēgta. Atkal spieķis ritenī!

Kad gribu atvērt savu aizplombēto Leiku un izdarīt dažus uzņēmumus, kavalieris Maresko svētās šausmās saka, ka tas aerodroma tuvumā stingri aizliegts, žēl. Pazuda tiešām skaista panorāma un skaists skats no augšas uz gleznaino Palermu. Aerodroms ir uz 100 metru augstas nogāzes un tas iet lēzeni uz divām pusēm.

Viesnīcā piedzīvoju otru pārsteigumu. Te pierakstīja ne vien manu tēva vārdu – Džovanni, bet arī mātes vārdu – Annu. Drošības dēļ pateicu, ka arī manu vectēvu sauc par Džovanni un vecmāti par Annu. Bet tas, izrādās, nebija nepieciešams. Arī labi.

Aerokluba prezidents – cilvēks, kas daudz ceļojis un pazīst apstākļus ārpus Itālijas, smejas. «Tas ir tikai Itālijā», viņš saka.

# Virš liesmojošā ugunsvēmēja kalna – Vezuva

3. aprīlī. Klejoju pa daudzajiem skaistajiem Palermas dievnamiem un katedrālēm. Ir liela bauda raudzīties brīnišķajos tēlnieku un gleznotāju darbos. Smeļos spēkus dievnamu mierā. Tas dod jaunu sparū, pašāvēību liktenim.

Pēcpusdienā saņemu no sūtņa telegrammu – lai atstājos mītojamās lietas Palermā. Atļauja pārlidot Itālijas teritoriju paliekot spēkā. Diemžēl, Palermas iestādes to nezina un citu neko negrib mītot, kā tikai manu lidmašīnu. Telegrafiski lūdzu sūtīt garantēt mītu un noskumis atgriezšos atpakaļ viesnīcā.

Apburts lidojums. Kad ne motors, tad lidotājs, tad laiks, beidzot italiešu mītnieks. Bet uz priekšu netieku un netieku. Rudenī ar gājputniem atstāju dzimteni un tikai pavasarī atkal reizē ar putniem esmu ceļā uz Latviju.

4. aprīlī. No rīta piezvana Palermas aerokluba prezidents un paziņo, ka saņemta atļauja manai tālāk lidošanai. Pēc pusstundas viņš ieradīsies automobilī un aizvedīs mani uz aerodromu.

Laiks nav sevišķi teicams. Ļoti mākoņains. Visi kalni mākoņos un brīžiem stipri līst.

Kad lietū pāriet, lieku izvilkēt lidmašīnu un, atvadījies no laipnajiem cilvēkiem, ½12 startēju. Tā kā mākoņi ir ļoti zemu, tad lidot taisnā līnijā nav iespējams un man jālokās gar klinšaino krastu. Tikai tur, kur jūras līči ielokās zemē, es nogriežu līkumus, ejot tieši pār jūru.

Tuvojoties Neapolei, mākoņi paliek retāki un redzamība jau laba. Uz kāpjū līdz 1500 metriem, pārlidoju Andžello kalnu uz Solermo pussalas, pa kreisi atstāju apdziedāto Kapri salu un priekšā redzu lielu kōnisku kalnu ar baltu dūmu strūkliņu

pašā galotnē. Tas ir Vezuvs. Pielidoju klāt un dažu simts metru augstumā metu lokus virs tā. Nogāzes notecējušas ar atdzisušu lavu, kas no augšas liekas brūngani violeta.

Vezuva pakājē ir daudz mazu pilsētiņu un sādžiņu. Austrumpusē – senā Pompeja un Herkulāna, ko Vezuvs bija aprijis. Tagad tās atrok.

Aerodroms apakšā ļoti mazs. Apkārt 4 stāvu ēkas, augsti koki, augstspraigums un tādēļ eju tālāk uz 200 kilometri attālo Romu.

Tūliņ aiz Neapoles redzamība paliek arvien sliktāka un sliktāka. Ejot pār kalnaino apgabalu no Galtes uz Teracinu, iekļūstu tādā lietus gāzē, ka nekā vairs neredzu.

Arī motors, sasūcies ūdeni, sāk rīstīties. Ar smagu sirdi griezū lidmašīnu atpakaļ uz Neapoli. Pēc 1 stundas 10 minūtēm esmu atkal virs Neapoles un ar vislielāko uzmanību nolaižos.

## Mūžīgajā pilsētā Romā

5. aprīlī. Rīta agrumā dodos no Neapoles uz aerodromu. Tramvajs ved mani caur ārkārtīgi netīru priekšpilsētu, kur nevien bērni, bet arī pieauguši izdara uz ielas pilnīgi atklāti savas dabiskās vajadzības. Te vēl netīrāks kā Alžīras arābu kvartālā Kazbā.

Pie lidmašīnas salasījušies visi 131. eskadriļas lidotāji ar komandieri priekšgalā un pēta Latvijas putnu. Viņi negrib ticēt, ka man nav inženiera grada. Viņu atzinums: vienkārša konstrukcija, lidmašīna stipra, ātra un moderna.

C 3 patīk arī šeit un tas dod man spēku ražot tālāk. Man tūliņ piekomandē 4 motoristus, kas kopā ar dažiem kareivjiem ņemas tīrīt lidmašīnu. Lidotājiem ļoti imponē mans Sacharas pārlidojums caur «Bidon činkve» un jūras lidojums no Tunisas uz Palermu.

Kad viss pārbaudīts, pielaiž motoru. Spiediens – pusotras atmosfāiras. Lidot nevar un lidmašīnu tūliņ aptur.

Izjauc filtrus. Tie tīrīti Alžīrā un citādi tīri, tikai neliels daudzums metalla – babita skaidiņu. Sirds man saraujas to redzot. Izjauc arī eļļas pumpi. Arī šeit sīkas metalla daļiņas.

Visu nakti Džipsijs man neļauj gulēt. Tik ilgi grozos savā šaurā guļas vietā no vieniem sāniem uz otriem, kamēr tā sagāžas un es guļu ar kājām gaisā.

7. aprīlī. Visu nakti līst. Lietus nemitas arī no rīta, kad braucu uz aerodromu. Meteoroloģiskās ziņas sliktas. Bet ap pulksten 11 laiks uzlabojas un es tūdaļ startēju.

Mīkstā, mitrā aerodromā grūta pacelšanās arī manam vieglajam putnam. Tikko ticku augšā. Zem mākoņiem stipri svaida, tādēļ izlienu tiem cauri. Pa lielajiem logiem orientēties var labi.

Romas tuvumā mākoņi kļūst biezāki un augstāki, logi

mazāki. Tomēr turpinu ceļu virs tiem, līdz apakšā ieraugu lielu pilsētu un upi, kas nes netīrus ūdeņus.

Tā ir mūžīgā pilsēta – lielā Roma ar Tibru. Lēni izlienu caur mākoņiem un priecājos par jauko skatu uz zaļumos gulošo Itālijas skaistuli. Tad sameklēju Litorijas aerodromu un pēc vairākiem lokiem viegli noslīdu zemē.

Tūliņ uzpildu benzīnu, bet kad ķeros pie eļļas, tad atkal palieku sēdus. Vienā stundā 20 minūtēs mans Džipsijs noēdis «tikai» 7 litrus eļļas, tas ir, apmēram 5 litrus stundā! Līdz Neapolei tas ēd tikai 2 litrus. Griežos pie aerodroma speciālistiem pēc padoma. Tie rausta plecus.

Braucu uz Romu. Esmu priecīgs redzēt skaistu, tīru pilsētu. Sameklēju sūtniecību un ar baudu pavadu dažas stundas īstu latviešu vidū. Pirmie latvieši pēc Parīzes.

Sūtnis negrib dot man atļauju tālāk lidošanai. Viņš pārtulko man adresēto Havillanda firmas vēstuli, kur tā piemin vairākus lielā eļļas patēriņa iemeslus, bet neviens no tiem nav īstais. Ar minētiem iemesliem jau Gao rēķinājāmie, bet bez panākumiem.

9. aprīlī. No Rīgas saņemu telegrammu: pieprasīt motora ekspertīzi. Aerodromā par to ievadu sarunas, bet, var redzēt, itāliešiem lāga nepatīk šo lietu nostādīt oficiāli, jo viņi paredz tiesāšanos.

Tad saņemu arī Havillanda firmas telegrammu. Firma paziņo, ka tā savu pārstāvi izsūtījusi. Nu, beidzot, redzēšu, kas Džipsijam vainas.

10. aprīlī. Aizbraucu uz aerodromu apskatīt savu C 3. Šis kopējais smagais ceļš tā mūs sasējis kopā, ka nevaru pat dienu pavadīt, viņu neredzējis.

11. aprīlī. Pulksten 10 rītā esmu sūtniecībā. Tur priekšā jau ir De Havillanda firmas pārstāvis, misters Vidons. Pētu šo maza auguma kalseno kungu. Šodien viņš mani vai nu stāvus zemē iedzīs, vai arī mana pašapziņa celsies augstu.

Sūtnis Speke mūs iepazīstina un tad atstāj divatā, lai izkratām viens otram savu sirdi. Jautājumi un atbildes birst franču un angļu valodu jaukumā, tomēr saprotamies labi. Kur pietrūkst, tur izpalīdz laipnais sūtnis.

Ar atvieglotu sirdi redzu, ka man «briesmas» nedraud. Iebūve – olrait. Braucam uz aerodromu. Sūtnis Speke ar dēlu brauc līdz, lai izpalīdzētu man briesmu brīdī, jo «ģenerālkauja», tas ir, iebūves galīga kritika, notiks pie lidmašīnas.

Aerodromā mūs sagaida Litorijas gaisa ostas priekšnieks un 2 italiešu inženieri. Tie tomēr pagaidām komisijā oficiāli nepiedalās. Gribam dzirdēt, ko teiks fabrikas pārstāvis.

Tas sīki apskata eļļošanas sistēmu, interesējas par eļļas temperatūru, vai eļļa tikai nekarstot. Tad lūdz mani atskrūvēt kartera ventilācijas cauruli, iebāž karterā pirkstu. Tas, ko viņš tur konstatē, liek viņam palikt domīgam. Brīdi klusējis, viņš jautā, ko es vēlos.

«Jaunu motoru ar 2 eļļas pumpjiem, un nevis ar vienu, kā līdz šim», atbildu.

Misters Vidons aizrāda man, ka pats viņš neko nevarot izdarīt, jāziņojot direkcijai. Viņa paša atzinums tomēr tāds, ka motors nezināms. Italieši ieteic motoru izjaukt, bet Vidons atsakās: ja būtu nepieciešams remonts, to te tikpat nevarētu veikt.

Otrs Vidona atzinums: motora iebūvē kļūdu nav. Lielā eļļas patēriņa un motora defekta iemeslus viņš nevarot pateikt. Viņš domā, ka firmai nebūs nekādu šķēršļu motora apmaiņai.

Esmu laimīgs, ka bez lielākām klizmām atkal esmu Eiropā un bez nožēlām šķiršos no sava Džipsija. No vecā Renó man bija grūti šķirties, bet Džipsijs 1. nebija pret mani īsts džentlmenis – šķirsimies viegli.

14. aprīlī. Pienāk telegramma no Havillanda firmas, ka fabrika man izsūta jaunu motoru. Par to liels prieks.

# Svētā Sebastiana katakombās

15. aprīlī. No paša rīta dodos uz katakombām. Tā te Romā ir diezgan daudz un malu malās. Pa via Apia antica nobraucu autobusā līdz Svētā Sebastiana katakombām. Te virs ieejas pazemē uzcelta baznīca. Par vienu liru no mūka nopērku svecīti un, to aizdedzinājis, kāpju lejā apmēram metrus 12.

Vadoņu te nekādu nav, un, tā kā agrs rīts, tad arī tūristu vēl nav. Es pirmais.

Mazās svecītes gaisma vāji apspīd drūmās ejās. Žēl, ka nepaņēmu līdz savu elektrisko laternīti, jo tagad svecīte uzmanīgi jāsargā, lai gaisa strāvas to nenodzēstu.

Katrā pusē ejām nišas, kur guldīti mirušie. Daudzas nišas tukšas – to gulētāji aizvākti prom, bet citās vēl rēgojas galvas kausi un kauli. Vietām eju sienās it kā kambari ar nišām mirušiem.

Kādu laiku tā blandīties, iedomājos, ka katakombās taču var būt arī kāds labirints, kur var nomaldīties. Plāna man nav. Griezšos atpakaļ, lai sagaidītu citus tūristus un kādu vadoni. Bet te pēkšņi mana svecīte nodziest.

Tā kā ncesmu smēķētājs, sērkokociņu man nav klāt. Tā palieku viens pazemē un tumsā. Tomēr ne viens. Te taču ir tik daudz mirušo kristīgo garu. Par to liecina kaulu atliekas un daudzās nišas, kur tie gulējuši. Pirmā acumirkļī tomēr kļūst ļoti neomulīgi. Rokām taustīdamies, virzos uz priekšu, līdz nonāku kādā strupceļā. Eju vairs nav. Grābstīdamies gar sienām kādā nišā roka satver cilvēka kaulus. Šermuļi pārskrien pār muguru. Bet tad apmierinos. Te taču ļaunu garu nevar būt, te visi kristīgie, vairāk kā 115000 cilvēku, kā man vēlāk pastāstīja.

Te atrodoties arī svētā Pēterā un Pāvila atliekas, jo par to

liecinot atrastās piemiņas plāksnes. Visi šeit apglabātie miruši par Kristus ticību, kas ir laba, cildena un tādēļ man nav ko bīties. Un kas tad ir cilvēka kauli? – Tikai nožēlojamas nesatrūdējušas ķermeņa atliekas. Satrūdēt – tāds nu reiz ir cilvēka liktenis.

To apsvēris, kļūstu mierīgāks, un, tā kā kājās stāvēt negribas, tad apsēžos zemē un, ar muguru atspiedies pret nišu, kas pilna kauliem, pārdomāju cilvēces nīcību.

Laika man daudz, jo nākošais autobuss picnāk pēc stundas. Ja ar to atbrauks tūristi, tie apskatīs katakombas gida pavadībā un ar gaismu. Es tos dzirdēšu un varēšu pievienoties. Blandīties tumsā pa pazemes alām nav nekādas jēgas. Var patiešām kaut kur nomaldīties, jo katakombas te ir vairākos stāvos un lielas. Un neba jau pa visām ejām ies tūristi.

Tā melnā tumsā vienam pazemē sēžot beidzot sāku justies tīri labi. Pārdomāju savu dzīvi, savas dzīves kļūdas, pārdomāju nākotni un sajūtu, cik muļķīgi ir skriet, plēsties, nezin ko ķert un beigās atrasties zem velēnām. Taču daudz labāk ir dzīvot mierīgu dzīvi, nodoties sev un ģimenei, mēģināt samierināties ar dzīves likstām un grūtībām; ņemt dzīvi tādu, kāda tā patiesībā ir.

Viss te pazemē tik kluss un mierīgs. Ja arī kapā tik klusu un mierīgi var justies pēc nāves, tad kaps nemaz nav briesmīgs.

Esmu ilgi, ilgi, kā man liekas, sēdējis, kad izdzirdu tālas ērģeļu skaņas un dziedāšanu – klusu, klusu. Tas no baznīcas, kuŗā notur dievkalpojumu. Man tā liekas kā tāla debesu mūzika, ko kādreiz dzirdējuši visi tie daudzie, kas gulējuši un vēl tagad gul šajās neskaitāmajās nišās. Klausos to ar baudu un man uznāk tāds kā snaudiens.

Pēkšņi dzirdu tālumā balsis, kas pamazām tuvojas un pēc ilgāka laika arī ejas galā parādās gaismiņa. Pieceļos un taustos uz to pusi.

Mūks ved ap 20 cilvēku, no kuŗiem puse alpīnistu, kas tagad



pārpludina Romu. Viņš dod paskaidrojumus papriekšu itālieki, tad vācieši. Nemanot pievienojos grupai un, aizdedzinājis savu svečti, eju nopakaļis, klausīdamies mūka stāstos.

Visur tās pašas vienmulīgās ejas. Beidzot nonākam pie patriciešu kapličām, kas atruktas 1914. gadā. Tās labi uzglabājušās. Redzami vēl sienu gleznojumi un pat viens kāšu krusts, ko sevišķi uzsver mūsu vadonis.

Beidzot kāpnes ved uz augšu un mēs atrodamies atkal baznīcīnā. Te mūks rāda svētās relikvijas, vecas bultas, ar kurām šauti kristīgie, un stikla kastē kāda bultām caururbta jauneklā skulptūru – tas esot svētais Sebastians. Lūdzu pavadoni man paskaidrot, kas svētais Sebastians tāds bijis, jo neesmu katolis un nezinu.

Mūks atbild, ka svētais Sebastians esot tas tur (norāda uz skulptūru kastē) un savā dzīvē esot bijis romiešu virsnieks. Vairāk arī viņš, acīmredzot, nezināja un es no šī paskaidrojuma daudz gudrāks netiku. Tikai viena lieta man bija skaidra, ka virsniekam Sebastianam viņa dziļā kristīgā ticība uz Dievu ir viņam bijusi dārgāka par romiešu dieviem, par dzīvību un virsnieka godu, un ka viņš miris varoņa nāvē, neatzīdams pat par vajadzīgu sevi aizstāvēt ar zobenu rokā. Liela ir bijusi šī ticība.

Braucu atpakaļ uz Romu. Pa kādu sānu ceļu nonāku uz stāva Tibras upes krasta. Te viss kluss. Neviena cilvēka. Tikai Tibra strauji veļ savus duļķaini pelēkos ūdeņus uz Vidusjūru. Pļāvā smaršo sulīga zāle. Zied sarkanās lauku magones, pīpenes un dzeltenās ugunspuķes. Te sajūtu dabas mieru un, uzvilcis sava vecā priekšteča Ādama kostīmu, iegāžos zaļajā zālē un atdodos dzīvinošās saules maigajiem glāstiem.

# Jaunais Džipsijs ilgi kavējas

16. aprīlī. Pienāk no Havillanda firmas telegramma. Motors izsūtīts pa dzelzceļu ar lielo ātrumu. Visilgākais to saņemšot pēc 4 dienām. Jauki. Nebūs vairs ilgi te jānīkst.

21. aprīlī. Šodien vajadzētu pienākt motoram, tādēļ jau no rīta braucu uz aerodromu. Gribu noņemt veco motoru, lai nebūtu kavēšanās. Kad esmu uzvilcis savu darba apģērbu un ķeros pie darba, pie manis pienāk Litorijas aerodroma pārzinis. Tā neesot runāts, viņš saka. Hercogs Diazs, Itālijas aerokluba priekšnieks, kategoriski noliedzis man Itālijā rokas smērēt. Pēc trim stundām Džipsijs noņemts. Man atliek tikai noskatīties.

21. aprīlī. Kaut gan svētdiena, bet dzelzceļa iestādes darbojas un es izmeklējos savu motoru pa visām Romas stacijām. Tas vēl nav pienācis. Bēdīgi.

30. aprīlī. Jau no paša rīta daudzus pa Romas preču stacijām, meklējot savu motoru. Domāju, ka arī šodien tā nebūs, bet pienāk preču vilciens un tajā – mans motors. No Milānas līdz Romai tas ceļojis gluži mierīgi 9 dienas. Un tas vēl ar lielo ātrumu! Itālieši mierīgi ļaudis, tiem nedeg.

Garastāvoklis tūliņ uzlabojas. Vismaz es zinu – «Džipsijs» ir klāt.

1. maijā. No rīta aizbraucu uz aerodromu, jo domāju, ka varēšu sākt strādāt pie lidmašīnas. Bet – Romas muitas priekšnieks aizliedzis motoru aiztikt, līdz nebūs nokārtotas visas formālītātes. Cītīgais muitnieks aerodromā savā centībā nonāca pat tik tālu, ka aizliedza man pieskarties arī vecajam motoram un lidmašīnai.

3. maijā. Tikai šodien pēcpusdienā saņēmu motoru. Kad atvēru kastī, konstatēju, ka Havillanda firma, neskatoties uz

pārstāvja Vidona solījumiem, atsūtījusi motoru atkal ar vienu eļļas pumpi. Benzīna pumpji citādi un motoru nevaru iebūvēt lidmašīnā. Jāpārtaisa motora rāmja viena puse, lai pumpjiem būtu telpas.

4. maijā. Itāliešu nacionālās aeronautikas sabiedrības darbnīcas šodien man pārbūvēja rāmi. Strādā daudz mēchaniku, lai ātrāk tiktu galā. Veco «Džipsiju» nocēla no rāmja un ar šausmām konstatēju, ka viena motora auss, uz kuņas tas guļ, pilnīgi nolauzta. Tas turējies vēl tikai uz trim. Lūstot vēl vienai, motors būtu izgāzies no lidmašīnas ārā. Tas no lielas drebēšanas. Itālieši domā, ka vainīgs lējums. Auss jau bijusi sen salūzusi, jo puse no lūzuma melna – veca. Šodien iecēlu jauno «Džipsiju» vietā.

6. maijā. Aizbraucu uz aerodromu izmēģināt jauno Džipsiju. Tā kā visu biju jau sagatavojis vakar, tad atlika tikai izvilkt sudraboto putnu no angara. Ierūcas putna jaunā sirds un es skrienu pa gaŗu, gaŗu zāli. Pēc brīža esmu gaisā. Bet jaunajam Džipsijam laikam negaršo Itālijas benzīns – tas rīstās un šķaudās. Ļoti bieži aizrijas un esmu spiests riņķot tikai virs aerodroma. Kad mēģinu planēt, motors aizrijas pavisam un apstājas. Ļoti uzmanīgi pārplanēju pāri augstsprieguma vadiem, kas puslokā vairākās rindās iežogo aerodromu, un nolaižos.

Uz zemes motors ielaižas viegli un lidmašīnu iebraucu atkal angārā.

7. maijā. Jau pusseptiņos esmu aerodromā un, kamēr atnāk motoristi, kravāju savu veco motoru kastē. Aiznagloju to un iešuju drēbē, tāpat kā man to atsūtīja.

Aerodromā atnāk mazā angļu lidotāja – miss Delfine Reinolda, kāda angļu lielrūpnieka meita. Viņai pieder Leoparda Moti lidmašīna, arī ar Džipsija motoru. Ar viņu iepazinos jau Neapolē – laba kollēģa. Un galvenais – mums ir kopējs draugs, proti, kapteinis Džefs Gambijā.

Priekš dažiem gadiem miss Reinolda lidojusi ar hidroplānu no Baterstas pa Gambijas upi uz augšu un ciemojusies pie Džefa. Par to Džefs man jau stāstīja, bet es nevarēju iedomāties, ka liktenis mūs savedīs kopā.

Leoparda lidmašīna tagad sakārtota un mazā angliete uzaicina mani piedalīties izmēģinājuma lidojumā. Es ar mieru un novietojos pasažiera vietā. Atzīstos, parasti ne labprāt lidoju citiem līdz, bet mazo lidotāju esmu redzējis lidojam un varu viņai uzticēties. Man gribas arī redzēt, kā darbojas otrs Džipsijs.

Pilote aizbrauc uz startu un pēc brīža Leopards viegli paceļas gaisā. Šis Džipsijs dod drusku vairāk apgriezienus nekā manējais, bet citādi starpības nav. Pēc kāda laika, kad esam lidmašīnu gaisā pārbaudījuši visos sīkumos, mazā pilote ar elegantu «side slip» (sāņus slīdējumu) nolaižas. Kad uzslavēju par labo lidojumu, viņa aiz laimes nosarkst.

Tad uzeju ar Leopardu augšā es viens pats, lai iepazītos ar lidmašīnas vadību un salīdzinātu ar savu C 3. Jauka mašīnīte, bet starpība ar jūtīgo C 3 ir liela un salīdzināšanā redzamas mana putna izcilās īpašības, neskatoties uz to, ka tas ir 1926. gada modelis.

Pusdienas laikā esmu savu lidmašīnu sakārtojis, motoru, cik iespējams, pārrēgulējis un eju atkal augšā, lai pārbaudītu eļļas patēriņu. Motors strādā labāk, bet tomēr rīstās. Eļļas patēriņš normāls. Līdz vakaram vēl uz zemes rēgulēju motoru, pielaižu to vairākas reizes un kad neko labāku vairs dabūt nevaru, tad saleju un sagatavoju lidojumam.

## No Romas līdz Marseļai

9. maijā. Agrā rītā dodos uz Litorijas aerodromu. Sakārtoju lidmašīnu un gaidu meteoroloģiskās ziņas. Tās apmierinošas. Drusku bažījos par jauno motoru, jo priekšā 800 kilometru gažais pārlidojums pār diezgan bīstamu, kalnainu apgabalu, kur izredzes uz nolaišanos nav nekādas labās. Turklāt mans motors strādājis gaisā tikai kādu stundu. Bet gaidīt un gaidīt – tas man sen jau apnicis.

Saņemu savus dokumentus. Manu foto aparātu aizplombē un nu varētu lidot. Bet atkal ķeza: nav ieradies gaisa ostas priekšnieks, pie kuŗa skapī guļ mans «ložmetējs» – pistole, un bez apbruņojuma es ceļā nevaru doties. Veselas trīs stundas es sēžu bezdarbībā un gaidu, līdz saņemu pistoli. Tad atvados no laipnajiem italiešiem un dodos ceļā.

Zem manis jauka panorāma. Lidoju gar skaisto Bročono ezeru. Kalni te nav visai augsti – tikai ap 600 metru. Drīz tuvojos Vidusjūrai, atstājot pa kreisi Civita Vekia, un lidoju gar piekrasti.

Gandrīz pēc katriem 30 vai 40 kilometriem ir italiešu palīgaerodromi, kas gan pa lielākai daļai lietus dēļ kļuvuši nelietojami – staigni. Tomēr labāk nekā bez tiem.

Kaut gan pūš stiprs pretvējš, tomēr drīz vien pārlidoju Livornu, tad Pizu. Te redzu lielu aerodromu, kas staignuma dēļ patlaban pilnīgi nelietojams un tādēļ tur arī aizliegts nolaisties. Aiz Pizas Apenīnu kalni spiežas klāt jūrai. Kalni ļoti augsti un to virsotnes tinas sniegā. Bet apakšā jaukā Italija, kur zied rozes un valda karstums. Ja cilvēks vēlas, tas paņem rožu dārzā slēpes un iet kalnos slēpot.

Tuvojoties Dženovai, virs Rapallas palienu zem mākoņiem. Un varētu priecāties par jauko ainavu, ja manam Džipsijam nepiemestos klepus. Tas šķaudās un rīstās. Bet zem manis ir

tikai stāvas klintis, bieži apdzīvots apgabals un baltās putās vilņojošā Vidusjūra.

Džipsijam niķojoties, pārlidoju skaisto Dženovu. Drīz parādās visā krāšņumā Alpi, kuŗus visu laiku sedza biezi mākoņi. Sniegotās virsotnes baltas, kā ar krējumu pārklātas. Pricējos par jauko dabu, ko man, ziemeļniekam, lemts skatīt. Bet kad esmu pie Imperijas, tad Alpu vietā redzu tikai melnu, draudošu sienu, no kuras šķiļas zibeņi pēc zibeņiem. Negaisa mākoņi ar ziemeļvēju tuvojas lielā ātrumā un aizsedz visu piekrasti.

Esmu spiests palielināt apgriezienus un nu mans C 3 šņākdams traucas uz priekšu ar ātrumu 210 kilometru stundā. Vēl īss brīdis, tad esmu mīļajā Francijā. Drīz pārlidoju slaveno Monte-Karlo. Tikai uz priekšu, uz priekšu!

Pie Nicas negaiss paliek jau aiz manis – esmu tam izbēdzis un nu lidoju ar parasto ātrumu. Te jau ir vairāki aerodromi – pie Kannām, pie Sanrafaelas. Mainu atkal kursu, jo pa zemes iekšieni jāaplido Tulonas aizliegtā josla. Marseļa nav vairs tālu – tikai kādi 175 kilometri.

Lidojums iet pa ļoti mežainu, klinšainu apgabalu. Kalnu virsotnes sniedzas līdz 1200 metru augstumam. Prāts kļūst nemierīgs: no visām pusēm strauji spiežas virsū melno mākoņu sienas, kuŗas krusto spožie zibeņi.

Līdz Marseļai vairs tikai 75 kilometri, bet priekšā, pa labi, aiz muguras cita neko vairs neredz, kā tikai melno sienu un spožo zibeņu svītras. Briesmīgi svaida. Tikt atpakaļ uz Sanrafaelas aerodromu vairs nav iespējams un līst negaisā kalnos, cauri mākoņiem negribas. Atkal esmu spīlēs. Un šoreiz tas pistoles dēļ, jo nokavēju trīs stundas.

Esmu virs Briņoles. 25 kilometrus uz dienvidiem pie Kjeras aizliegtā joslā ir franču kaŗa aerodroms, ko par laimi esmu apzīmējis. Šajā ziņā nekad neslinkoju un uz kartes apzīmēju

visus aerodromus, kādi tikai gadās pa ceļam. Un šoreiz tas man atmaksājas.

Pēc brīža mans putns dejo ielejā virs aerodroma, kur lieli gaisa kuģu angari. Bet atkal nelaime: aerodromā nevar nolaieties tādēļ, ka te izdara drenāžas darbus un tas izrakņāts krustām un šķērsām.

Kamēr gudroju, melnie kalni saveļas virsū, lietus gāž kā spaiņiem un es ar nelāgu dūšu esmu spiests tēmēt šaurā joslā starp diviem grāvjiem. Kā vienmēr, laimējas arī šoreiz. Mans C 3 apstājas dažus metrus no grāvja. Franču matroži un instruktori skrien ar dēļiem, pārliet tos pār grāvjiem un iestumj manu lidmašīnu angārā.

Esmu nolaidies pašā pēdējā acumirkļī. Man šķiet, maz būs Latvijā cilvēku, kas redzējuši šādus pērkonu negaisus. Burvīga, bet drausmīga dabas spēku rotaļa. Franči neņem ļaunā ielaušanos aizliegtā joslā. Atdodu viņiem savu foto aparātu, izņemu filmas attīstīšanai. Mani pašu aizved pabarot uz klubu.

Šeit ir flotes aerodroms. Te kādreiz bijis slavenais «Dixmunds» – vācu cepelins, kas ar visu komandu pērkonu negaisā gāja bojā pie Sicīlijas un no kuŗa atrada tikai komandiera līķi.

Pērkonu negaiss pāriet, bet visu laiku līst un es tādēļ šodien tālāk nelidošu.

10. maijā. Apskatu motoru, iztīru sveces un pulksten 10 startēju uz Marseļu. Pēc 30 minūtēm esmu virs lielās ostas pilsētas un ilgi spirālēju, kamēr nolaižos jaukā aerodromā. Tūliņ sakārtoju lidmašīnu tālākklidojumam, bet meteoroloģiskā stacija icēic nelidot, jo Ronas ielejā plosoties pērkonu negaisi. Un pērkonītis kalnos nav visai patīkams. Palieku.

# Atkal Parīzē

11. maijā. Pulksten 5 esmu jau aerodromā. Burvīgs laiks. Izvelku lidmašīnu, bet par lidošanu nav ko domāt, jo no Montelimaras līdz Lionai un Dižonai bieza migla. Gaidu to izklīstam.

Katru pusstundu meteoroloģiskā stacija dod man laika ziņas. Migla paceļas tikai pēc ½11, bet gaisā paliek biezi tvaiki; redzamība tikai 2 kilometri. Man apnicis gaidīt un tādēļ pēc plkst. 11 startēju uz Lionu. Līdz Montelimarai lidojums jauks. Apakšā Ronas upe ar augstiem kalniem katrā pusē. Pa labi sniegu pilnie Alpi.

Aiz Montelimaras migla, zemi redzēt nevar. Lidoju pēc instrumentiem. Kad pēc laika man jābūt virs Lionas, tad no 1500 metriem nonāku zemē uz 700 metriem un cenšos saskatīt aerodromu. Sliktās redzamības dēļ to atrodu tikai pēc 10 minūtēm. Viegli nolaižos.

Šeit Bronas aerodromā stāv vairākas franču militārās eskadriļas. Satieku pazīstamus kara lidotājus no Parīzes. Mani stāda priekšā komandantam, kas pirms kapteiņa Mari komandējis eskadriļu Gao. Tagad viņš savas vecās eskadriļas nozīmi redz uz mana C 3.

Sirsnīga apsveicināšanās, jo es taču esmu kopā ar savu lidmašīnu ieskaitīts Gao eskadriļā.

Steidzīgi uzpildu degvielas un eļļu un tad dodos uz Parīzi. Vietām ieskreju tik biežā miglas blāķī, ka nekā nevar saredzēt un jālido tikai pēc instrumentiem. Vietām var redzēt atkal vismaz 20 kilometrus uz priekšu. Pēc stundas pamirdz Sēnas ūdeņi. Vēl 50 minūtes un esmu jau virs Leburžē, kur noslēdzas mans riņķa lidojums caur Eiropu un Afriku.

Šeit mani sagaida sūtnis Cielēns ar ģimeni, sūtniecības



darbinieki ar kundzēm, Sacharas apceļotājs pulkvedis-leitnants Zeltiņš, Parīzes latviešu biedrības priekšnieks un franču preses pārstāvji. Sūtņa mazā meitiņa Izabella pasniedz man krāšņas rozes.

12. maijā. Parīzes sporta žurnāla «Les Ailes» redakcija uzaicina mani pie sevis. Šī lielākā un populārākā aviācijas žurnāla vadītāji ārkārtīgi interesējas par manu lidojuma gaitu, par manas lidmašīnas konstrukcijas pašizmaksu un par tās būvēšanas iespējām Francijā.

14. maijā. Uzceļos jau pulksten 5, lai brauktu uz Leburžē aerodromu. Bet Parīze šajā rīta stundā vēl gul, tās galvenais un lētākais satiksmes līdzeklis – apakšzemes dzelzceļš – vēl nav sācis darboties un es labu laiku dabūju gaidīt.

Aerodromā liels darbs: svecas piedegušas ar eļļu, tās pilnīgi jāizjauc un jāiztīra. Saleju eļļu un pārbaudu visas daļas. Tad «Air-France» automobilī steidzos atpakaļ uz pilsētu. Paņemu līdz arī izpletni, ko gribu nodot pārbaudei Vineja firmai un tad to iegādāties. Iznāk tomēr citādi. Laipnais Vineja kungs apsveic mani ar veikto lidojumu un pasniedz man kā dāvanu pilnīgi jaunu izpletni. Turklāt lūdz uzņemt savas firmas pārstāvniecību Baltijas valstīs. Tas man ir liels un patīkams pārsteigums, jo izpletnis Francijā maksā 8500 franku, ir ļoti viegls, praktisks un no zīda. Esmu sajūsmināts. Steidzos pačēt pusdienas un tad uz Renō fabriku. Diemžēl, nesastopu galveno direktoru, bet fabrikas vadība piedāvā man uz ļoti izdevīgiem noteikumiem jaunu motoru manai jaunajai lidmašīnai.

Ar Renō fabrikas direkcijas gādību dabūju atļauju apskatīt arī rekorda lidmašīnu – Kandrona «Rafalu». Arī šī lidmašīnu fabrika piedāvā savu rekordlidmašīnu par pašizmaksu. Man acis deg, apskatot pēdējo aerodinamikas jaunumu, bet tā kā tā būtībā daudz neatšķiras no manas 1925. g. projektētās, ko gan mūsu «lietpratēji» atzina par nopietni neņemamu, tad no

fabrikas piedāvājuma atsakos. Uzbūvēšu pats un ticu, sliktāka nebūs.

Arī Lorenes fabrika piedāvā man motoru par 10000 frankiem, kaut gan motora vērtība ir 45000 franku. Man Francijā atvešanas plašas perspektīvas. Esmu tai ļoti pateicīgs, un tā man kļuvusi par otru tēvzemi.

15. maijā. Agri esmu aerodromā. Jāiekraivā bagāža, vēl šis tas jāpastrādā pie lidmašīnas, jāpielej degvielas, jāsaņem kartes. Ar visu esmu drīz galā. Atvados no izvadītājiem un startēju. Gaiss ļoti nemierīgs un auksts.

Drīz esmu virs Frankfurtes. Pūš nejēdzīgs, stiprs un ļoti grozīgs vējš. Pret vēju laižos uz pazīstamo aerodromu, bet pie pašas zemes vējš atkal sagriežies un pūš no muguras, tā ka mans putns gandrīz pārskrien visu lielo laukumu, līdz apstājas.

Ja man nebūtu Frankfurtē jādabū jauna karte, tad varētu lidot līdz pašai Berlīnei bez nolaišanās. Ātri pārbaudu lidmašīnu, pieleju vēl drusku benzīna, bet kad gribu lidot projām, mani aiztur resns muitnieks. No lielā resnuma tikko stenēdams, viņš saka: ja gribot tālāk lidot, tad jāsamaksā 600 markas muitas.

Arī gaisa policija liek šķēršļus, jo mana pārlidošanas atļauja ir Berlīnē, to nepaspēja man pārsūtīt uz Parīzi. Resnais muitnieks beidzot apmierinās ar konsulāta garantiju, tāpat arī gaisa policija. Bet kad konsulāta sekretāre atļauju atnes, tad arī vakars klāt.

Laiks tomēr diezgan labs, tādēļ gribu vēl šovakar atstāt Frankforti un pārlidot ap 1000 metru augsto Ronas kalnāju, tad nolaisties kaut kur otrā pusē. Uz Berlīni iet man negribas, jo tur varu pienākt tumsā. Un tā kā manam C 3 elektriskās signālizācijas nav, tad droši vien būtu jānolaižas bez prožektoriem. Bet risks neietilpst manos aprēķinos.

Neskatoties uz vēlo vakaru, stipri svaida. Pēc 90 kilometriem

pa labi paliek Fulda un drusku tālāk – Vaserkupe, buru lidotāju paradīze. Drīz esmu virs Erfurtes un lēni nospirālēju lejā. Mani sagaida daudz vācu sportistu. Tie apskata manu lidmašīnu, novieto to angārā, bet mani pašu nogādā labā viesnīcā.

# Otrreiz garām «nāvīgo» staru joslai

16. maijā. Agri uzceļos un taksometrā dodos uz Erfurtes aerodromu. Gaisa policists palīdz izvilkt C 3. Meteorologs sniedz laika ziņas, un drīz vien esmu gaisā. Tā kā esmu novirzījies 30 km sāņus, tad lidoju paralēlā kursā līdz Hallei. No šejienes dodos uz Desavu, kur būvē slavenās Junkersa lidmašīnas. Tad tieši uz Berlīni.

Skaista izskatās Berlīne ar saviem daudzajiem ezeriem, mežiem un lielisko aerodromu. Veselas 10 minūtes riņķoju virs aerodroma, tad nolaižos un piebraucu pie tās vietas, kur C 3 promlidojumā gulēja pa nakti. Man klāt steidzas vairāki tautieši ar mīļo Briča kundzi priekšgalā. Apsveic, pasniedz ziedus. Izrādās, ka Berlīnes latviešu kolonija mani gaidījusi jau vakar.

Tempelhofā ātri nokārtoju formālītātes. Lufthanzas pārstāvis Klinkermans iedod kartes un novēl laimīgu ceļu. Neslēpju savas rūpes par atlikušo 1000 kilometru veikšanu, un jokodamies piebilstu – ja tikšu garām Bervaldei, kur tie «nāvīgie stari» darbojas, tad jau laikam tālāk būs labi.

Klinkermans kļūst nopietns un, atminoties kādu no pirmajiem Latvijas tāllidojumiem, saka, ka tā bijusi šausmīga blamāža un liela nepateicība Vācijai par viņas viesmīlību, jo visas pasaules prese esot ievietojusi rakstus par «nāves stariem». Es viņu mierinu un saku, ka visas tautas manā lidojumā un to starpā arī vācieši ir bijuši pret mani ļoti laipni un izpalīdzīgi, ka esmu saņēmis daudzus brīdinājumus nelidot pār Vācijas teritoriju, bet neesmu piegriezis tiem vērību. Atvadījies no tautiešiem, paceļos gaisā. Mans sudrabortais putns atkal uzsāk īstu fokstrotu, jo vējš ārkārtīgi straujš un grozīgs. Dodos tiešā ceļā

prefi Baltijas jūrai. Ātri slīd zem manis Pomerānijas ainavas, daudzie ezeri un meži. Redzamība diezgan laba, tikai manu mazo putnu neganti valsta.

Pārlidoju Pūliņam liktenīgo Bervaldu. Te samērā līdzens un daudz lielu pļavu. Visu laiku gaidu, kad stāsies mans Džipsijs, bet tas par apstāšanos nedomā.

Pusstundu pēc poļu koridora pārlidošanas esmu virs Dancigas un lidoju gar Baltijas jūru. Esmu bezgala laimīgs, jo bija brīži, kad necerēju to vairs saskaīt. Mīlu šo dzimtenes bālipelēko jūru un nemainītu to ne pret vienu citu. Aiz Kuršu jomas iznāku uz Braunsbergu. Pamazām no 2500 metriem slīdu lejup. Vēl īsu brīdi riņķoju virs Karaļaučiem un tās aerodroma.

Virs Karaļaučiem gaisā ļoti daudz lidmašīnu. Brīdi pariņķojis starp tām, tuvojos zemei. Man jāiet pāri ceļam, kas apaudzis augstiem kokiem. Gribu piedot gāzi, bet Džipsijs neuzņem. Esmu sabijies ne pa jokam, jo tikko tieku pāri kokiem. Viegli varēju piepildīties kāda «labvēļa» vēlēšanās redzēt mani atvedam Rīgā ar Berlīnes vilcienu koka kastē.

Visu to aizmirstu, kad apturu savu lidmašīnu pie gaisa ostas stacijas ēkas, kur mani tēvišķi apsveic mūsu ģenerālkonsuls Dr. M. Valters, viņa kundze un daudzi sagaidītāji, starp kuriem arī Francijas un Lietuvas konsuli ar kundzēm, Karaļauču birģermeistars, Prūsijas viceprezidents, sporta un trieciennieku aviācijas reprezentanti, Lufthanzas un Derulufta pārstāvji.

# Mans ceļš nu ir galā

17. maijā. Plosās stipra vētra. Kādu lidmašīnu, kas brauc pa aerodromu, vējš paķer un apsviež. Acumirkļi tā ir salauzta. Šādā laikā lidojumu nākas atlikt un nolemju startēt tikai vakarā. Neskatoties uz to, ka plosās vētra, gaiss ārkārtīgi karsts un spiedīgs.

Vakarā C 3 dodas savā pēdējā lidojuma posmā uz dzimteni. Stipri nervozēju, tāpat kā savā pēdējā etapā, kad tuvojos Gambijai. Stiprs vējš svaida manu putnu. Netālu no Lietuvas robežas ceļu krusto negaisa mākonis, bet ātri aplidoju tam apkārt.

Vēl brīdis, un esmu jau virs Latvijas teritorijas. Lūk, Popes ezers, lūk, Bernāti, kur deg mežs. Zem manis Liepājas ezers un beidzot arī mana un C 3 dzimtene – Liepāja. Mans senkārotais sapnis – būt dzimtenē – nu ir piepildījies; tas tapis par īstenību.

Pateicos liktenim, kas man bijis tik žēlīgs un ar pukstošu sirdi, samazinājis Džipsija apgriezienus, lēnām slīdu tuvāk un tuvāk zemei, riņķoju virs mazās Liepājas melnajiem namiņiem, laukumiem un baznīcām. Tad vēl riņķis virs neliela, nelīdzena nolaišanās laukuma un, pārlidojis pāri priežu galiem, mans putns skaļi dzimtenes zemi. Pēc gaŗā bīstamā lidojuma tas apstājas.

Liepājnieki jau dabūjuši zināt par manu atlidošanu un lielā skaitā sapulcējušies mani sagaidīt. Tie pārrauj kareivju un matrožu ķēdes un vienā mirklī ielenc mani tāpat kā savā laikā Hombori – Balabo Maigas pavalstnieki. Viens pēc otra nāk apsveicēji.

Jūras aviācijas divizona matroži cenšas nogādāt manu C 3 caur ļaužu drūzmu kaŗa ostā, jūras aviācijas angaros. Mani iesēdina automobilī un, kā jau visus «slavenos» lidotājus, ved

nelielā korso braucienā caur visu pilsētu uz tēva māju, kur palikusi mana sirmā māmiņa. Atrodu viņu gluži vāju guļam gultā. Lielais prieks atkal redzēt savu pirmdzimto laupītis viņai spēkus un veselību.

Mājās man tomēr nav miera. Esmu norūpējies par C 3 likteni un steidzos atpakaļ uz kaŗa ostu apskatīt, kā klājas manam putnam, vai tas, braucot pār tiltu, nav cietis. Atrodu to jau angaru priekšā sveiku un veselu. Kā pateicību brašajam jūrniekam no savas ceļa aptiekas izsniedzu pudelīti ruma un paciņu Alziras šokolādes. Zēni no prieka uzspridzina mani gaisā un es dabūju izlidoties vēl bez motora un plāksņiem.

Visas Liepājas biedrības un organizācijas ar Kurzemes sieviešu apvienību un tās enerģisko priekšnieci Putniņa kundzi priekšgalā sarīko pēcpusdienas tēju. Man pakaļ atbrauc tautu meitas izpušķotos automobiļos. Man liekas, ka mani jau par daudz godina.

Apdāvina ne vien mani, bet arī manus vecākus, kas tādu dēlu izaudzējuši. Pēc daudzajām runām nolasa dzejoļus un nodzied jaukas tautas dziesmas. Kroni visam uzliek jaunā Liepājas zvaigzne, operas sōliste M. Sīles jaunkundze, kuŗas nodziedātā dziesma par dzimteni satrauc daudzus līdz asarām. Bet man – man gribas kaukt kā šakālim.

Pēc kopējas nofotografēšanās man atļauts izdejoties ar visām tautas meitām, gan nīcietēm, gan bārtietēm, nemaz nerunājot par daiļajām rucavniecēm. Un, kad dodamies mājup, katra zeltene piedevām pa saldai bučiņai un visas kopīgi mani, vairāk kā 5 pudi smago «jaunekli», uzsviež līdz griestiem. Ir gan «krampis» un ķēriens latvju meitenēm!

24. maija vakarā mani uzaicina 2. Ventspils pulkā, kur gāju kaŗa gaitās līdz pāriešanai aviācijā. Uz māju pakaļ atbrauc automobilī vecais cīņu biedrs un draugs loŗmetēju rotas komandieris kapteinis Freimanis un aizved uz pulka štābu.

Šeit mani apsveic pulka komandieris pulkv. Spandegs un ved mani stādīt priekšā pulkam, no kuŗa esmu prom jau kopš 13 gadiem.

Brašais pulks ar virsniekiem un orķestŗi nostājies mācības laukumā. Zaļi pelēkās rotas stāv kā sastingušas. Ar mitrumu acīs es meklēju, kur ir mana vecā 7. «urrā» rota, kur ir vecie zēni, kuŗu krūtis pušķo Lāčplēši, kur ir tie varoņi, kas noplīsuši skrandās, ar basām kājām, trieca ārā no dzimtenes laukiem un mežiem asinskāros ienaidniekus.

Velti es raugos. Man pretim smaida ziedoši jaunekļi un tikai instruktoru un virsnieku rindās es redzu pazīstamas sejas. Lielais vairums atstājis pulka rindas un atgriezušies dzimtā sētā.

Pulka komandieris uzved mani uz appušķota paaugstinājuma un saka saviem kaŗavīriem runu un pastāsta par manām dienesta gaitām pulkā pēc pulka archīviem, norādot, ka brīvprātīgais zēns-kareivis par kaujas nopelniem beidzis kaŗu kā virsnieks.

Aizkustināts pateicos komandierim un pulkam par lielo godu, kas šodien man, privātpersonai, parādīts. Manu aizkustinājumu vislabāk sapratīs tikai vecie kaŗavīri, tā aprakstīšanai man trūkst vārdu.

Tad pulka komandieris nodod mani vecās rotas rīcībā un rotas zēni uz pleciem aiznes mani uz rotas telpām. Priekšgalā, aiz pulka komandieŗa, soļo vecais «rotņiks» kapt. Hofmanis. Man prātā nāk piesnigušie Latgales lauki, kur šo taisnīgo un humāno, ārkārtīgi drošsirdīgo virsnieku redzēju soļojam savas rotas priekšgalā.

«Urrā» rota tagad pārdēvēta par Cēsu rotu un tai pašai savs karogs. Pie šī karoga vecais Hofmanis uzrunā savu veco kareivi un virsnieku, apsveic ar laimīgu atgriešanos pie cīņu biedriem. Aizkustināts apkampju savu bijušo komandieri. Tad laipnais pulkvedis ved mani apskatīt pulka telpas. Pa sava



ceļojuma laiku esmu bijis dažādu valstu kaņavīru kazarmās un nometinājumos, bet tik jauku mītni kā 2. Ventspils pulkam nekur netiku redzējis. Telpas pulks izremontējis pats un izdaiļojis ar mākslinieka Sudmaļa tautiskajiem ornamentiem. Pie sienām vērtīgas gleznas, ko rotas izcīnījušas savā starpā. Tās gleznojuši pulka kaņavīri.

25. maijā. Šodien jādodas pēdējā lidojumā – uz Rīgu. No rīta mani aizsauc uz pilsētas valdi, kur pilsētas galva Lapa valdes vārdā pasniedz man pilsētas jubilejas albumu ar veltījumu un aploksni ar naudas balvu. Tas man negaidīts pārsteigums.

Pēcpusdienā dodos kaņa ostā un lūdzu manu putnu nogādāt pacelšanās laukumā. Pulksten 4 C 3 jau starta vietā, kur pulcējas daudz ļaužu. Šoreiz mani izvada arī sirmā māmiņa.

Pūš diezgan stiprs ziemeļvakaru vējš. Zemi mākoņi. Nervozēju. Kaut tikai nenotiktu šinī posmā kāda klizma – tas būtu pārāk bēdīgi.

Sirsnīga atvadišanās. Tad esmu gaisā. Dažu simts metru augstumā mans putns joņo pār dzimtenes mežiem un laukiem. Pie Skrundas iekļūstu lietus joslā un mans Džipsijs sprauslā – tam nepatīk aukstā duša. Ļoti laba redzamība, mākoņi paceļas arvien augstāk.

Pēc 50 minūtēm esmu virs Jelgavas. Daži loki virs senās Kurzemes metropoles (sveicieni viņai no viņas vecās kolonijas Gambijas!) un tad tālāk uz Rīgu.

Pie Olaines izeju cauri lietus mākoņiem. Vēl dažas minūtes lidojuma – tad manā priekšā parādās saules apmirdzētā Rīga, mans ceļa mērķis un miera osta.

Lēzenā spirālē nonāku lejā un kad C 3 ripo pa Spilves zaļo zālīti, tad atviegloti uzelpoju. Sagaidītāju prieks man apliecina, ka sapnis kļuvis par tiešamību. Mans ceļš nu ir galā.

# Saturs

Izdevēja priekšvārds	3
Autora priekšvārds	4
Gaṣām bīstamai vietai	7
Miglā virs Parīzes	10
Šrapneļu ugunis	22
Mana pirmā avārija	27
Kritiens cauri mākoņiem	37
Brīnišķā izglābšanās	40
Vēja šūpoles virs pasaules vārtiem	49
Riskantākais lidojuma posms	63
Kā arābi mani veda uz «marjažu»	68
Ēģiptes mocības virs Rio de Oro	71
Ar sarkanbaltsarkaniem spārnieniem pretim apsolītai zemei	74
Lauvu medības Senegalas džungļos	79
1933. gada 3. novembrī «Cukurs C. 3» pārlido Gambijas grīvu	83
Gambijas nēģeņu ballītē un dievnamā	89
Lidmašīnas stāvēšana uz Gambijas zemes maksā dārgi	93
Ekspedīcija Afrikas iekšienē	100
Tur, kur leopardi skraida pa ielām	102
Pa džungļiem netebulu cilts virsaiša pavadībā	116
Lejup pa Gambijas upi	119
Laimīgas dienas pie džungļu vientuļa	127
Sastapšanās ar lauvas mātīti uz džungļu takas	135
Šķiršanās no džungļu vientuļa un viņa dāvana	139
Tumšbrūnais siseņu mākonis	143
Atkal Gambijas galvas pilsētā	147
Baigā nakts seno kurzemnieku Jēkabfortā	150
Gambijas iedzīvotāju darbs, dzīve un izpriecās	165
Gambijas zemnieks un strādnieks	172

Pusdienas un kafija pie melnajām daiļavām	182
Brauciens pa tropu nakti	185
Afrikas ceļotāja ienaidnieki	188
Kā tapa mans sudraba putns C 3	191
Kā melnie taisa «gri-gri» no franču lidotāju kauliem	199
Franču lidotāja varoņdarbi Afrikā	202
Melno afrikāniešu precības, kāzas un laulības dzīve	205
Gorè – šausmu sala Atlantijas okeanā	217
Marabù – cilvēks, kam Afrikā vislabāk klājas	222
Mūsu jaunais biedrs – Džipsijs	225
Kad Afrikas gubernātori dodas uz budžeta sēdi	227
Eksotiska balle pie Senegalas ģenerālgubernātorā	231
Melnā tauta apsveic savus baltos un melnos vadoņus	236
Kā pagāni palīdz kristīgiem svinēt prieka un līksmības svētkus	240
Sudrabortā putna jaunā sirds sāk pukstēt	243
Melnie priesteri taisa man spēcīgu «gri-gri» lidojumam uz dzimteni	246
Es dabūju divus pasažierus	249
Atpakaļ uz dzimteni	252
Pāri Afrikas kalniem, kur laistās Nigeras zelts	256
Maldīšanās virs Afrikas dūksnainiem purviem	259
Nakts cilvēkēdēju zemē – Hombori	271
Mani glābēji	283
Gao – divainā pilsētiņa tuksneša vidū	288
«Mēs esam viena liela lidojoša saime»	292
Malārijas drudzī	295
Vientuļais jājiens tuksnesī ar straujo kumeļu	298
Pāri Sacharas tuksnesim	302
Bidonā 5 mani sagaida divi nēģeri	306
Smilšu čūskas gaisā	309
Kad tuksnesī rej šakāļi un vaimanā hiēnas	314

Kādas izskatās pasakaini daiļās arabietes	318
Drudzī pār Atlasa kalniem	323
Kādēļ mans Džipsijs strādā tik slikti?	329
Kazbā – arabu apdzīvotā Alžīras kvartālā	331
Džipsijs kavē manu lidojumu	333
Varenais tuksnesis sauc mani atpakaļ	348
Burvīgais lidojums virs sniegotu Džurdžuras kalnu galotnēm	350
Tunisas beja pilī	354
Senajā Kartāgā	357
Spārnotā kumeļā pa teiksmaino pasaku valsti	361
Vīrs liesmojošā ugunsvēmēja kalna – Vezuva	374
Mūžīgajā pilsētā Romā	376
Svētā Sebastiāna katakombās	379
Jaunais Džipsijs ilgi kavējas	382
No Romas līdz Marseļai	385
Atkal Parīzē	388
Otrreiz garām «nāvīgo» staru joslai	392
Mans ceļš nu ir galā	394
Saturs	398

ISBN 978-9984-49-796-9

