

“Dažādās vietās un laikos” – tāljūras kapteiņa Imanta Baloža atmiņas par dzīvi un darbu Latvijā un trimdā 20. gadsimta 40.–90. gados

“In Various Places and Times” – the Memoir of Sea Captain Imants Balodis on His Life and Work in Latvia and Exile from the 1940s to the 1990s

Manuskriptu publicēšanai sagatavojis un komentējis
Edition and commentaries by

Dāvis Beitlers, *Mg. hist.*

Kalnciema muzeja biedrības valdes priekšsēdis

Novadpētniecības speciālists Jelgavas novada Valgundes un Kalnciema pagastā

E-pasts: davis.beitlers@jelgavasnovads.lv

Latvijas vēstures materiāli ir visai bagāti atmiņām un memoāriem, ko darinājuši politiķi un kultūras darbinieki, kā arī dažādu citu jomu pārstāvji. Jurniecības darbinieki, kas pēc Otrā pasaules kara strādājuši ārpus Latvijas, šajā sarakstā ierindojušies reti. Vienas no retajām jurnieka atmiņām ir informatīvi bagāti un saistošie izcilā tāljūras kapteiņa Imanta Baloža (1924–2001) memoāri “Dažādās vietās un laikos”, kas tapuši autora dzīves pēdējos mēnešos. Teksta oriģinālais variants saglabājies datorrakstā divos novilkumos, no kuriem viens glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā, otrs – Kalnciema muzeja zinātniskajā arhīvā. Daļa šī teksta publicēta “Latvijas jurniecības gadagrāmatā 2001” jurniecības žurnālista un publicista Ginta Šimaņa redakcijā.¹ Tomēr šis publikācijas teksts dažādos aspektos tik ļoti atšķiras no oriģināla, ka, lai arī vērtīgs un interesants, raksts “Latvijas jurniecības gadagrāmatā” nav uzskatāms par I. Baloža atmiņu kā autorteksta publikāciju. Tāpat nepieciešams I. Baloža rakstīto dažviet komentēt, piešķirt kontekstu dažām atmiņu epizodēm, precizēt un papildināt tekstā lasāmos personu pieminējumus.

I. Baloža² mūžs un profesionālais ceļš, kas aprakstīts memoāros, ir spilgts un raksturīgs piemērs tam, kā latviešu jurnieki, kas Otrā pasaules kara laikā uz neatgriešanos aizklīda svešumā,³ pēc kara Rietumos iekļāvās jaunās mītnes vietas sociāli saimnieciskajā un profesionālajā vidē. Iekļāvās, pārvarot dažādas grūtības, kuru lokā bija gan pilsonības dokumentu un ar tiem saistīto jurnieka diplomu iegūšanas problēmas,

likstas ar jūrnieku arodbiedrībām mītnes zemēs, centieni nozarē kļūt no svešā par savējo, politiskie riski un kolīzijas, kas bija neizbēgamas trimdiniekam (tātad – emigrantam, bēglim), kurš apmeklēja padomju varas pārvaldītas zemes, gan arī ilgstoša un bieža atšķirtība no tuviniekiem, darba devēju – kuģniecības kompāniju – nepastāvība un nenoteiktība u. tml. Iekļāvās ar ļoti dažādiem panākumiem – no pilnīgas pazušanas līdz starptautiskai slavai un autoritātei.⁴ I. Balodim, kurš svešumā ieguvis augstāko iespējamo un ārzemniekam bieži vien grūti pieejamo jūrnieka kvalifikāciju un ilgus gadus vadījis Kanādas tāljūras kuģus ar saimnieciski nozīmīgām kravām, laimējies piederēt pie veiksmīgajiem.

Sākot ar Trešo atmodu, viņš ar savām Rietumos uzkrātajām zināšanām un autoritāti bagātināja arī atdzimstošās Latvijas jūrniecības nozari, rosīgi iesaistoties Latvijas Jūras akadēmijas izveidē un attīstībā, jauno

jūrnieku apmācībā un zināšanu izvērtēšanā, kā arī Baltijas ostu izpētē un jūrlietu daudzinašanā.⁵ Tāpat I. Balodis vairākkārt publiski pārspriedis Latvijas situāciju ar Kanādas latviešiem, apgaismojis viņus par paša pieredzēto tēvzemē, varbūt pat kļidinājis Rietumu latviešos dažus mītus un aizspriedumus par Latvijas tagadni. Un šajā I. Baloža darbības posmā it kā sadūrās viņa profesionāli ētiskie principi, kas sakņoti pirmspadomju Latvijā un izkopti vai jauniegti aukstā kara laikā Rietumos, ar tiem, kas I. Baloža ieskatā pēc Trešās atmodas valdīja vai vismaz bija labi samanāmi pēcspadomju Latvijā. Iespējams, sociālantropoloģiskā aspektā saistošs būtu jautājums, cik lielā mērā cienījamā jūrniecības darbinieka redzējumi atbilda reālajai situācijai, bet cik lielā mērā tos sējis un diedzējis trimdiniekiem nereti raksturīgais visa padomiskā un rietumnieciskā pretnostatījums, padomju laika parādību nosodījums.

Dažādās vietās un laikos⁶

Pēc vairākkārtīga aicinājuma uzdrošinos kaut ko uzrakstīt par sevi: varbūt kādu interesēs lasīt. Rakstu [...], lai parādītu, kā gāja kādam latviešu jūrnieku vecākās paaudzes kolēģim. Viss varēja būt pavisam savādāk, un daudz kas notika tikai sagadišanās pēc; es varēju būt jebkurā no jūsu vietām un jūsu manējā. Vēlāk skolā iešana vairāk bija stūrgalvība, sajaukta ar apņēmību.

Pasaulē nācu sava tēva mājās Zaļenieku pagastā.⁷ Viena no manām pirmajām bērna domām, kas palikusi atmiņā, lūkojoties pāri plašajiem viļņojošajiem kviešu laukiem, bija – kāda gan izskatās pasaule aiz tālā, tālā tumšā meža?

Tēvs, pārnācis mājās no Krievijas, agri nomira ar tuberkulozi. Tā iznāca, ka es uzaugu un skolā gāju mātes dzimtajā Kalnciemā⁸ Lielupes krastos. Toreiz satiksme pa Lielupi bija ļoti dzīva. Pasažieru kuģīši vairākas reizes dienā gāja uz Jelgavu, Jūrmalu un Rīgu. Bez tam velkoņi jeb šleperi, kā mēs tos saucām, vilka liellaivas ar ķieģeļu kravām un koku plostiem. Ja vajadzēja braukt uz Jelgavu, Rīgu vai kur citur, brauca ar kuģīti. Mēs pat no skolas dažreiz braucām mājās ar kuģi.

Pēdējā skolas vasaras brīvlaikā [1939. gadā] pāris mēnešus pabraucu par matrozi / kuģa puiku uz velkoņa "Gauja". Trīs jau tikai bijām: kapteinis/īpašnieks, mehāniķis un es. Kad strādājām, tad strādājām dienu un nakti; kad gulējām – tad arī gandrīz tāpat. Virsstundas kā tādas bija svešs jēdziens. Velkoņi piestāja tūlīt virs Pontonu (kur tagad Akmens⁹) tilta, un dažādie pasažieru kuģi piestāja tūlīt pirms Pontonu tilta. To tur bija vesela rinda. Saskatījos lielos kuģus no tālām vietām un nodomāju kļūt tālbraucēju jūrnieks. Var jau būt, ka

savu mazumu tur arī piedeva manas mātes stāsti par viņas diviem brāļiem – viens dzīvoja Riodežaneiro, Brazīlijā, un otrs – Velingtonā, Jaunzēlandē. Abi sāka braukt jūrā pirms Pirmā pasaules kara.

Mans pirmais jūras kuģis bija “Dzintarkrasts” – mazs, ļoti vecs un lēns koka kuģis. Braukājām galvenokārt pa Rīgas jūras līci. Biju tur kurinātājs. Štimi¹⁰ ar malkas un ogļu maisījumu bija grūti noturēt, un redzēju, ka kurinātāja darbs man pa prātam nebūs.

Nākamais bija Liepājā reģistrētais kuģis “Bārtava”. Arī tas bija samērā vecs, lēns astoņu mezglu kuģis, tomēr bija lielāks un dzelzs. Tur braucu par kuģa puiku un vēlāk par jaunāko matrozi. Tas bija interesants kuģis: nebija ne elektrības, ne stūres mājas. “Vaktis” mums bija divās maiņās – četras un četras stundas. Viens no maniem pirmajiem darbiem bija katru rītu tīrīt un turēt kārtībā visas navigācijas lampas – tīrīt [to] cilindrus, piepildīt [tās] ar petroleju utt. Sliktā laikā, sevišķi ziemā, stāvēt pie stūres uz atklāta tilta nebija viegli. Uz šī kuģa nebija ne radio, ne kā cita, kam būtu vajadzīga elektrība. Magnētiskais kompass un loga¹¹ bija viss, ar ko vadīja kuģi. Ar ločiem un krastu sazinājāmies ar “zignālflegām”.¹² Tā izbraukājām pat ārpus Baltijas jūras. Kapteinis un līdzīpašnieks bija [M.¹³] Jirgenšons, pirmais stūrmanis – [Kārlis Ernests] Eglītis. Kapteinis repatriējās uz Vāciju un pēc kara brauca par trešo stūrmani uz zviedru kuģiem. Eglītis palika par kapteini un gāja bojā kopā ar kuģi pie Igaunijas salām.

Četrdesmitajā gadā uzkāpu par jaunāko matrozi uz p. Danneberga “Veltas”. Šis kuģis bija samērā moderns: bija stūres māja, elektrība un citi labumi, kas ar to nāk. Labu laiku nobraucām, vedot ogles no Vācijas uz Ļeņingradu, eļļrausus uz Zviedriju un no Zviedrijas dzelzi uz Vāciju. 1940. gada 8. augustā bijām Rīgā un mūsu Latvijas karogu nomainīja ar sarkano. Nomainīja arī pirmo mehāniķi un bocmani ar krieviem. Mehāniķis, vecs vīrs, šķīrās no mums ar asarām, bija uz šī kuģa braucis savus 20 gadus. Kad braucām zem Latvijas karoga, Ļeņingradā varējām iet uz Internacionālo Jūrnieku klubu, bet, ar sarkano karogu braucot, to vairs nedrīkstējām darīt. Salīdzinot, ko varējām apmeklēt tagad, ar to, ko apmeklējām agrāk, starpība bija ļoti liela uz slikto pusi. Vēl viens mazs, bet interesants gadījums. Vienreiz uzturam vajadzēja pirkt Ļeņingradā kartupeļus. Dabūjām tikai pavisam mazus nikulišus. Mums mēģināja iestāstīt, ka visi labie kartupeļi aizsūtīti uz Latviju badā mirējiem. Rādīja avižu bildes, kur vilcienam uzrakstīts, ka kartupeļu krava iet uz Latviju bada cietējiem. Tā man bija pirmā un vislielākā “šoka terapija” par krievu neiedomājami nekaunīgo melošanu. Kartupeļu trūkums Latvijā 1940. gadā?! Pēc tam visus citus “baltos” komunistu/krievu melus man bija vieglāk panest. Pārmaiņu labā puse mūsu jūrnieku dzīvē bija tā, ka divu maiņu vietā nu bija trīs četras stundas uz “vakti” un astoņas brīvas – tas toreiz bija kas sevišķs. Varbūt bija arī drusku labāks uzturs, no labākiem traukiem. Bet – mums visiem bija aktīvi jāpiedalās ar visādiem ķengu rakstiem “sarkanajā stūrīti”, jāklausa dažādas tukšas pašslavināšanās runas un no nelielās algas jāizdod varenajai PSRS¹⁴ valdībai nauda. Mūsu “brīvajā laikā” bija jānodarbojas ar lietām, kam nebija nekāda sakara ar kuģa darbu. Visam bija jāprasa atļauja. Gribēju nopirkt jaunus gumijas zābakus, un man bija jāsūta pieprasījums caur vairākām rokām uz pašu Maskavu. Lidz kara sākumam tos tā arī nedabūju. Gribēju arī pārcelties uz citu kuģi, kur bija mans draugs. Neļāva. Liepājas ostas valdē cilvēks, kas runāja ar stipru akcentu un maz ko zināja par jūru un kuģiem, man stingri noteica, ka es strādāšu tur, kur viņi gribēs. Tās nu bija tā laika galvenās labās un sliktās puses.

Četrdesmitā gada vēlā rudenī ieradāmies Liepājā ar ogļu kravu no Vācijas. Pusi izlādējām un ar atlikušo pusi braucām uz Karostu, lai visu ziemu apsildītu tur esošās zemūdenes.

Ziema bija auksta, un mums varenī sala, sitot kuģim visapkārt nost rūsus, kas bija radusies, tam visu ziemu stāvēt uz ledus. Aptinām kājas ar avižu papīriem un apsmērējām sejas ar sviestu, bet daudz tas nelīdzēja.

Mums likās, ka krievu zaldātus dresēja vairāk un vairāk, no agra rīta līdz vēlam vakaram. Pavasarī pārgājām Tosmares pusē remontam, un tur mums pienāca karš. Viena rīta agrā stundā bija “uz vakti”, kad milzīgs sprādziens mani nosita uz klāja; tam sekoja vēl divi. Izrādījās, ka krievi bija uzspridzinājuši Karostas torpēdu noliktavu un mūsu zemūdenes “Spidolu” un “Roni”. Tāpat kā torpēdu noliktava, abas zemūdenes bija mums iepretim kanāla otrā pusē. Mūs trenkāja, lai nesot uz fronti municiju, un dažādos citos darbos. Municiju uz fronti neaiznesām, jo nevarējām atrast, kur tā fronte ir. Bija arī jākrāso lielas sarkanā krusta zīmes uz lūkām, jo būšot jāved ievainotie un sievietes ar bērniem uz Kronštati. Arī no tā nekas neiznāca, jo bija pazudis mūsu krievu mehāniķis un bocmanis. Kapteinis B[ernhards] Apse un pirmais stūrmanis [Rūdolfs] Andersons iestāstīja poļitrukiem, ka kuģi nevar apgriezt bez šlepera [t. i., velkoņa] palīdzības. Pa to laiku vācieši jau arī bija klāt. Bija nolemts, ka Karostas tuvumā uz kuģa dzīvošana nebūs droša, [un] tā agrā rītā visi rindā devāmies cauri Karostai un pāri Kalpaka tiltam uz Liepāju. Divi skati man iespiedušies atmiņā no bumbu sagrautās pilsētiņas. Redzējām ielas malā mētājamies admirāļa norautu roku. Asiņaina cilvēka roka ar piedurkni un baltu cimdu rokā. Tālāk gulēja krievu zaldāts, un viņa elkonī sēdēja un bailēs trīcēja mazs sunītis. Tie bija pirmie no daudzajiem kara upuriem, ko redzēju, un tie man lika daudz domāt; kas notika ar admirāli, un no kurienes nāca zaldāts, un kas notika ar tik uzticīgo sunīti? Nonākot pie tilta, visiem bija lielas bailes, jo nezinājām, kas būs tilta Liepājas pusē. Brīdi mīņājāmies, tad gājām pāri. Nebija neviena – ne krievu, ne vāciešu. Drīz pirmajā Jaunliepājas ielā vācieši mūs apturēja. Viņi bija diezgan nikni, mums visiem bija vienādi lietūs (darba) mēteļi, un viņi domāja, ka esam izpletņū lēcēji. Lika mums noņemt cepures; kad redzēja, ka mums ir gari mati, ļāva iet tālāk. Tolaik visiem krievu zaldātiem mati bija nogriezti uz nullīti. Līdzīgi notika arī pie Liepājas tilta. Pagājām garām degošajam pilsētas centram un apmetāmiem mūsu [kuģa] stuarteses [jeb stjuartes] mājā. Nogaidījām, lai pārstāj uguns un dūmi un nomierinās cilvēku prāti, tad devāmies atpakaļ uz kuģi.

Drīz pēc tam visi brauca mājās. Palika tikai pirmais stūrmanis Andersons, es no matrožiem, viens mehāniķis ar vienu kurinātāju. Kuģim turpināja veikt dažādus remontus, un gaidījām, kas notiks tālāk. Uz rudens pusi atnāca vācu komanda, bet mūs, latviešus, tomēr paturēja. Uzvilka vācu karogu, un “Veltu” pārdēvēja par *Walter*. Pēc vairākiem braucieniem uz Narviku Norvēģijā pēc dzelzs rūdas 1941. gada vēlā rudenī saslīmu ar pleverītu [t. i., pleiritu]. Sekoja gulēšana slimnīcā, tad veselības atvaļinājums Rīgā.

Bija pienācis 1942. gada pavasaris, un Daugavā sākās rosība. Es, tagad neatceros, kā, bet kaut kā sāku braukt uz dažādiem Daugavas–Lielupes pasažieru kuģiņiem. Ap vasaras vidu man iedalīja komandā vest holandiešu velkoņus no Štetīnes¹⁵ uz Rīgu. Vedām kādus trīs jeb četrus velkoņus. Tie bija stipri lielāki nekā parastie Rīgas velkoņi. Braucieni bija lēni, jo pietājam vairākās vietās, gaidot labāku laiku. Bet ne vienmēr mums laimējās. Visiem velkoņiem bija latviešu komandas, bet pārraugi visiem tomēr bija vācietis.

Pienāca 1942. gada rudens. Tā kā biju pietiekošu laiku nobraucis, gribēju iet jūrskolā. Gribēju iet, bet Kuģniecība nelaida: viņiem ļoti trūkstot cilvēku. Neklausoties uz stingrajiem iebildumiem un nesaņemot pēdējo algu, sāku iet Kr. Valdemāra jūrskolas¹⁶ pirmajā klasē. Līdz marta mēnesim viss gāja labi. Vienu dienu policija uzaicināja mani ar viņiem aprunāties. Man pierakstīja visādus grēkus, par kuriem pats maz ko domāju. Es esot dezertējis no

sava kuģa, no Vācijas esot vedis ziepju zāles spekulācijai (vedu savai mammai) utt. Nezinu, vai sevi par dezertieri gluži varēju skaitīt, agrāk vasarā gan viņi mani bija pieķēruši, stiepjot ziepju zāles, bet nekādu sodu neuzlika. Policisti paši pievēca šo precī, un, kad nākamreiz atbraucu atpakaļ no Vācijas, bija jāiet pierakstīties par tukšo trauku saņemšanu. Visam tam gala rezultāts bija, ka vācu drēbēs tērptie latviešu pratinātāji man deva “izvēli” – vai nu iet leģionā, vai uz Salaspili.¹⁷ Mana doma, ka vajadzīgi arī jūrnieki, sevišķi tādi, kas grib iet skolā, viņus galīgi neinteresēja. Bija ļoti grūti izšķirties, bet ar viņu piebikstīšanu aizgāju leģionā 18 gadu vecumā. Tēlot zaldātu man pavisam nepatika. Uz Krieviju mūs aizveda glauni, ar salmiem izklātos vilcienos, tikai vaina bija tā, ka atpakaļ bija jānāk kājām, bieži pa dziļu sniegu vai dubļiem. Pa laikam vicojāmies ar sarkanajiem, izkūlāmies no vienas otras ķeseles, kamēr kaut kā nokļuvām Dancigas¹⁸ ielenkumā. Tur īsi pirms Gdiņas krišanas dabūju pa ribām, bet laimējās tikt ārā ar pēdējo ievainoto transporta kuģi. Sekoja slimnīcas un gūsts Beļģijā.

1947. gadā dzirdēju par Baltiešu jūras skolu Flensburgā.¹⁹ Sāku to apmeklēt tā paša gada vasarā. Skola darbojās visu gadu, un varēju dūšīgi mācīties. Daži skolotāji bija no vecajiem Kr. Valdemāra skolas skolotājiem, arī daži latviešu kapteiņi, kā [Pauls] Neimanis, [Ērihs] Breikšs, [Voldemārs] Orle, [Georgs] Nimands un citi. 1948. gada augustā, kad biju jau trešajā klasē, beidzot radās izdevība atkal tikt uz kuģa. Ķīles kanālā uzkāpu par matrozi uz “Ramavas”. Šis kuģis bija viens no vairākiem latviešu kuģiem, kas visu kara laiku bija braucis zem angļu karoga ar latviešu komandām. Kapteinis bija A[ugusts] Šmits, stūrmaņi – A[ugusts] Ozoliņš un A[rturs] Ozols, bet trešais stūrmanis bija vienīgais, kas tur bija jau no pirmskara laikiem. Braucām no Zviedrijas un Somijas ar kokiem uz Angliju. Šad tad uz Bilbao Spānijā pēc dzelzs rūdas un uz Vidusjūru pēc *esparto*²⁰ *grass*. Interesantākais brauciens varbūt bija uz Sjerraleoni Āfrikā 1949. gadā un no turienes uz Gambiju pēc zemesriekstiem. Uz kādas mazas saliņas varēja vēl redzēt vecas drupas no kurzemnieku cietokšņa. Tur arī “dabūjām” piecus “zaķus”. Visi lipīgi un melni. Šad tad mums “zaķi” gadījās arī no Alžīras. Tur dezertieri no franču Ārziemnieku leģiona centās uzlavīties uz kāda kuģa. Reiz starp tiem bija arī viens latvietis. 1950. gadā, pateicoties maniem Flensburgas papīriem,²¹ tiku uz s. s.²² [t. i., tvaikoņa] “Sports” par trešo stūrmani. Visi šie kuģi kalpoja *British Ministry of War Transport* [t. i., Lielbritānijas Kara transporta ministrijai], kas savukārt bija nodoti izmantošanai dažādām rēderejām.²³ [Tvaikoņa] “Sports” kapteinis bija J[ānis] Virsis un stūrmaņi – A. Kraukle [proti, Ādolfs Krauklis], P[auls] Biskaps un es. Visvairāk braucām uz Vidusjūru un arī Kanādu. Tā pirmo reizi redzēju Kanādu. Pirmā “darišana” ar Kanādu man iznāca, kad biju vēl uz “Ramavas”. Dažas dienas pirms ierašanās Londonā jau zinājām, ka *Surrey Commercial* dokos streiko. Tomēr, lai netiktu uz melno listi, tur iebraucām. Izrādījās, ka tur atradās divi Kanādas kuģi, kuru komandas streiko, un Londonas dokeri bija pieteikuši simpātijas streiku. Mēs tur nostāvējām veselu mēnesi, kamēr beidzot armijas vīri mūs izlādēja. Mums, komandai, klājās labi. Bija pilna “deķa” krava ar *esparto grass* (no tās gatavo labu papīru angļu mārciņu iespiešanai), nevarējām neko daudz strādāt, un bija, kur noslēpt cigaretes un citas lietas. Ar [tvaikoni] “Sports” daudz braucām uz Vidusjūru. Labu laiku nobraucām no Roterdamas uz Aleksandriju un tad Grieķiju pēc dzelzs rūdas. Grieķijā, mazā vietnā *Staritnon* netālu no Dardaneļiem, pastaigājoties pa sādžu, dzirdēju, ka uz vijoles spēlē “Kur tu teci, gailīti mans”. Izrādījās, kāda latviete apprecējusies ar grieķi un viņam šo melodiju iemācījusi. Nabadzīte bija ļoti vilusies! Domājusi un cerējusi, ka aizprecas uz vecu, gudru kultūras tautu. Kad pēc kara ar vīru atbraukusi uz šo mazo miestniņu, Grieķijā bijis pilsoņu karš un vīram bijis jāiet karot. Palikusi viena, bez valodas,

bez kādas palīdzības nesimpātisku radu barā. Viņai ne tik vien bijis grūti pierast pie lielās mānīcības un jauno radu aukstuma, bet bijis arī jāapmazgā un jāaplāpa vīra trīs jaunākie brāļi, pašai gaidot bērnu. Vēlāk [mēs], visa mūsu komanda, palikām pie ģimenes draugiem un palīdzējām, kā nu mācējām. Pēc tam kādu laiku sarakstījos ar Vilmu, bet tas apsīka. Pēc tam, kad viņas ģimene pārcēlās uz Salonikiem, nezinu, kas notika tālāk.

Mums ar kuģi arī notika pārmaiņas. 1952. gada augustā angļi latviešu kuģus atdeva atpakaļ to īpašniekiem. Mūs visus “nomaksāja nost”, bet tie, kas vēlējās, varēja braukt atkal. Kapteinis J. Virsis aizgāja malā. Viņa vietā nāca A. Kraukle [proti, Ā. Krauklis]. Es tomēr atpakaļ negāju. Biju noskaidrojis, ka man ir nepieciešamie četri gadi nobraukti uz angļu kuģiem, lai varētu turpināt jūrskolu otrā stūrmaņa papīru iegūšanai. Tā man bija liela un ļoti svarīga izšķiršanās. Nebiju drošs, vai protu pietiekoši labi valodu, vai varēšu sekot un turēties mācībām līdz. Pirmais pārsteigums bija, ka pēc angļu metodes viss mācību kurss nesākās un nebeidzās zināmos datumos. Visu vajadzīgo vielu pasniedz dažādi instruktori (*lecturers*), un, kad students un pasniedzējs domā, ka students ir sagatavots, students piesakās pie *Chief examiner*,²⁴ kurš nosaka, kad un kurš tevi eksaminēs. Šiem vīriem nav nekā kopīga ar skolu. Viņi ir valdības, *Board of Trade* [proti, Valsts tirdzniecības padomes] algoti cilvēki, ļoti neatkarīgi un ļoti nepielūdzami, parasti *Extra Master*'i. *Extra master* [nosaukumu jeb grādu] var iegūt pēc apmēram divu gadu mācīšanās, kad esi dabūjis jau *Master D. G.* (tālbr[aucēja] kapteinis). [Nosaukumam] *Extra master* nav nekādas lielas praktiskas nozīmes, ja brauc jūrā. Man gadījās tikai ar vienu braukt kopā. Parasti viņi ir vai nu skolotāji, eksaminētāji, vai strādā pie valdības citus darbus, dažreiz arī lielajās rēderejās vai ostu pārvaldēs. Tagad vairs tādu nav. Kā visur, tagad dod universitātes grādus. Man jau arī bija klusa vēlēšanās to sasniegt, bet divus gadus dzīvoju bez ienākumiem, kad jāuztur ģimene un jāmaksā mājas parādi, – tas daudziem nav iespējams. Eksāmens sākas ar kādiem astoņiem rakstiskiem [uzdevumiem], seko mutiskie (*oral*), beidzas ar signalizāciju piektdienas pēcpusdienā. Kas īsti netiek cauri, to eksaminētājs sūta atpakaļ vēl braukt jūrā vai nu mēnesi, vai sešus un tad pienākt atkal. 1952. gadā *King Edward VII Nautical College* [t. i., Karaļa Edvarda VII Jūras koledžā] visi mani kursa biedri bija tādi, kas nāca skolā pēc četrus gadus nobraukšanas kā *apprentice* (mācekļi, kadeti). Es biju vienīgais, kas bija braucis kā matrozis, vēlāk trešais stūrmanis. To laiku *apprentice* vietas bieži bija tēva ģimenei jānopērk, jeb vismaz vajadzēja labu pazišanos ar rēderejas vadību. Alga bija ļoti maza – tikko tēriņa nauda. Dažkārt ceturrtā gada mācekļi brauca par trešo stūrmani. Par tolaiku algām runājot, – kad braucu par vecāko matrozi, man bija 24 mārčiņas mēnesī plus virsstundas; sanāca pāri par 30. Kad tiku par trešo stūrmani, bija 28 mārčiņas mēnesī, virsstundas nemaksāja. Londonā dzīvoju samērā lēti Jūrnieku mājā un dūšīgi mācījos. Savu piepūli arī vajadzēja, lai pierastu pie mailēm [t. i., jūdzēm], mārčiņām, collām un citiem angļu mēriem. Kad drusku naudas palika pāri, gribējās ar kādu meiteni kur aiziet uz kādu no daudzajiem muzejiem – tie bija brīvi [proti, pieejami bez maksas]. Tā tur satiku arī savu nākamo sievu Ainu; viņa gāja mūsu skolā. Pienāca pavasaris, un pēc sešiem mēnešiem nauda gāja strauji uz beigām. Bija jāsaņem liela dūša un jāpiesakās eksāmeniem. Skolotāji gan teica, ka man vajadzētu tam būt gatavam, bet, [...] šad tad redzot, ka kādu sūta atpakaļ vēl pabraukt, paliek aukstas kājas. Varbūt vienīgais mierinājums bija, ka laiciņu atpakaļ biju saņēmis no kapt[eiņa] A. Kraukle[s] [proti, Ā. Kraukļa] vēstuli, kurā viņš mani aicināja atpakaļ uz “Sportu” – vienalga, vai nolieku eksāmenus vai nē. Tā nu vienu marta nedēļu – sākumā ar lielu drebešanu – darbojos bargu kungu uzraudzībā un prašņāšanā. Galvenais bija tas, ka man nebija nekāda priekšstata, kā eksaminēšana notiek. Pēc rezultātiem bija

jāiet otrā dienā. Atkal uztraukumi, bet – pašam par pārsteigumu un prieku – viss beidzās labi! Starp citu, angļiem bija princips neteikt, cik labi eksāmeni nolikti. Visi, kas ir nolikuši, ir ar vienādām tiesībām. Iznācis uz ielas, jutos varenlabi!

Bija īsts diploms kabatā, sieva arī noskatīta, tagad tikai vajadzēja sākt dzīvot ar labu pamatu zem kājām. Protams, to visu varēja veikt, vispirms sameklējot darbu. Toreiz Anglijā vēl no kara laikiem bija *Merchant Navy Officers Pool* [t. i., Tirdzniecības flotes virsnieku birojs]. Mazā birojā satecēja pieprasījumi no kuģiem, un tur arī reģistrējās tie, kas meklēja darbu. Lielākā daļa manu kursa biedru aizgāja atpakaļ kā *apprentices* uz kuģiem, kur viņi bija jau braukuši. Vispirms man piedāvāja darbu uz kāda Londonas grieķu kuģa. Šim kuģim jau pa priekšu gāja slikta slava, tomēr aizgāju un aprunājos, bet nemaz nelikās pievilcīgi. Gāju uz *pool'i* [t. i., biroju] atkal. Dabūju [darbu uz] s. s. *Industria*. Īsts angļu kuģis ar pilnu angļu komandu. Nobraucu tur kādu gadu, vispirms par trešo, tad otro stūrmani. Braucām uz Kanādu un Argentīnu pēc kviešiem, uz Āfriku pēc sarkankoka un mahagonija baļķiem. Virsniekiem virsstundas nemaksāja, bet tā vietā deva brīvu uniformu gadā. No instrumentiem bija tikai magnētiskais kompass, loga [t. i., laga] un DF (*radio direction finder*²⁵). *Nebija pat Decca*, [...] kas bija uz “Ramavas” un “Sporta”, un tas man ļoti patika. Visumā – kuģis bija tikai dažus gadus vecs, komanda draudzīga, un man tur klājās labi. Tiku arī par otro stūrmani. Tomēr sarunājām ar Ainu, ka labāk brauksim uz Kanādu un precēsimies. Pirmais iemesls varētu būt [šāds]: kaut arī man Anglija patika, [...] redzot, kā paši angļi brauc projām, neredzēju iemeslu, kāpēc man kā svešiniekam būtu tur jādzīvo. Otrs: Ainas vecāki un brālis bija aizbraukuši uz Ameriku, Čikāgu. Cik biju redzējies, Kanāda man arī ļoti patika; tā arī nolēmām braukt un dzīvot Toronto, kur Ainas vecāki un brālis varētu arī ierasties uz mūsu kāzām. Toronto man jau arī bija veci draugi no Vācijas laikiem. Kad ceļa nauda un vēl drusku bija iekrāta, nomaksājos no *Industria* un nokārtoju vajadzīgos dokumentus, lai brauktu uz Kanādu. Aina bija vēl kāds pusgads vajadzīgs, lai pabeigtu māsu skolu. Nolēmām – es aizbraukšu pirmais un drusku iekārtošos. Vēl otrs iemesls, kāpēc braucu uz Kanādu, bija – lai liktu pirmā [stūrmaņa] vai kapteiņa eksāmenu, bija vajadzīga pavalstniecība. Mans laiks, kamēr braucu uz “Ramavas” un [tvaikoņa] “Sports”, pavalstniecībai neskaitījās. Tas sākās ar laiku, kad sāku dzīvot malā un iet skolā. Toreiz pavalstniecībai vajadzēja piecus gadus – kā Anglijā, tā Kanādā.

Kanādā ierados 1954. gada agrā pavasarī. Domāju, ja ne citādi, dabūšu vietu uz kādu no daudzajiem ezeru kuģiem. Bet nekā! Izstaigājos pa Toronto un Monreālu, visur prasīja pēc *Canadian experience* [proti, Kanādas pieredzes]! Kapteiņi par trešajiem stūrmaņiem labāk ņemot savus bijušos stūres vīrus, kas jau ko zina par upēm, kanāliem un ezeriem, nekā [...] svešinieku. Daudzus gadus vēlāk to labi sapratu. Par matrozi nevarēju tikt. Arodbiedrības tos, kas braukuši par virsniekiem, neņēma pretim. Tolaik te bija divas savā starpā ļoti kašķīgas arodbiedrības. Viena no tām bija ļoti komunistiski noskaņota, otra nē. Tagad palikusi tikai knapi viena. Drusku ietaupītā nauda ļoti ātri gāja uz beigām, un man bija jādabū jebkāds darbs. Tā mans pirmais darbs Kanādā bija par mūrnieka palīgu pie latviešu uzņēmēja – bija jānes ķieģeļi uz trešo stāvu. Pēc pāris mēnešiem dabūju darbu laivu būvētavā. Tur bija daudz interesantāk – strādāju pie takelāžas²⁶ darbiem un krāsošanas. Būvēja ļoti dārgas jahtas un *cabin cruisers* [t. i., nelielas jahtas ar kabīni] no mahagonija un *teakwood* [proti, tikkoka], visu ar kapara kniedēšanu. Labi iemācījos strādāt ar visāda veida krāsām, *varnish'u*²⁷ un lakas darbus. Tomēr arī tur daudz nemaksāja un gribējās tikt atpakaļ uz jūru. Starplaikā biju arī apprecējies ar Ainu. Arī viņai, lai iegūtu pilnas Kanādas māsas tiesības, vajadzēja kādu pusgadu nostrādāt par mazu algu. Tāpēc

kā papildus darbu pieņēmu nama sētnieka, pārvaldnieka pienākumus. Vismaz bija brīvs dzīvoklis un to darbu varēju darīt vakaros un nedēļas nogalēs. Piedzima puika Jānis, un aizgājām dzīvot klusākā vietā. Ap to laiku saņēmu arī piedāvājumu braukt uz piekrastes kuģi par bocmani, un kādu mēnesi vēlāk radās darbs uz [kompānijas] *Saguenay Terminals Ltd.* kuģa par trešo stūrmani. Šī kompānija bija ALCAN – *Aluminium Company of Canada*. Daudz vedām *bauxite* [proti, boksīta] rūdu, no kuras taisa alumīniju. Gandrīz gadu nobraucu [maršrutā] *Guyana*²⁸ – *Suriname*²⁹ (Dienvidamerikā) – *Trinidad*.³⁰ Piecas dienas turp un atpakaļ. *Guyan*’ā bija jābrauc kādas 60 jūdzes augšā pa Demereras džungļu upi. Dabūju labi izbaudīt džungļu smaku un redzēt diezgan mērkaķu, čūsku un krokodilu. *Trinidadā* bija dažkārt jāgaida kārts, un man iznāca apciemot *Tobago, Kurland Bay* [proti, Kurzemes līci]. Kad tiku projām no šiem braucieniem, vedām *general cargo* [proti, galveno kravu] no Kanādas uz Karību salām un alumīnija pūderi uz *Kitimatu* [...] Kanādas rietumu krastā. Vedām arī labību no Vankūveras uz Japānu – *Nagoya*.³¹ Tas bija 1956. gadā, un Japāna vēl izskatījās kā īsta Japāna. Vairākas reizes, kad biju tur vēlāk, visur jau redzēja *Hilton* hotelus, *McDonald*’us un ģērbšanos Rietumu stilā. Vecā, īstā Japāna bija pazudusi. Kad sāku braukt pie *Saguenay Terminals Ltd.*, viņiem bija 17 kuģu, kad beidzu trīs gadus vēlāk, – bija palikuši astoņi. Lejupslīde Kanādas kuģniecībā sākās no tā paša Londonas streika. Karam beidzoties, Kanādai bija kādi pāris simti kuģu. Kad arodbiedrības sāka kašķēties, kuģus pārlika zem citiem – Anglijas un Bermudas – karogiem, Kanādas komandas atlaida, paturēja tikai virsniekus un pieņēma melno komandas. Arī es uz [kuģiem] *Sundial, Sunjarv* un *Sunbryton* braucu ar melno komandām. Visumā viņi bija ļoti slinki – labi, ja pāris gadījās tādu, kas apzinīgi strādāja. Kompānijas arī iemācījās ņemt visu komandu no vienas salas. Ja ņem no dažādām vietām, viņi savā starpā daudz kaujas. Starp citu, *Sunbryton* bija jauns kuģis un pirmais, kas būvēts ar alumīnija *superstructure* (virsbūvi). Sākumā bija daudz problēmu, kā izolēt alumīniju no dzelzs, sevišķi eņģu vietās. [Kuģi] *Sundial* un *Sunjarv* bija būvēti kara laikā Kanādā, 4700 un 10000 D. W.³² tonnu *Park boats* [tipa] kuģi, 10 *max. kph.*³³, *gyro* [t. i., žiromkompas] nestrādāja, iekapsulēts *bauxite* [proti, boksīta] putekļos, un radara nebija.

Nedaudzas dienas pēc dēla dzimšanas aizbraucu no mājas un atvaļinājumā tiku tikai kādu gadu vēlāk. Sievai gāja ļoti grūti, nevarēju atstāt nekādu naudu, un labāk palika tikai tad, kad sāka nākt mana nauda. Uz Kanādas kuģiem, tāpat kā uz angļu, kad paraksta līgumu, [jūrnieris] kompānijai var pateikt, cik naudas sūtīt uz mājām (vai uz banku) un cik – izmaksāt pašam jūrnierim. Es sūtīju mājās visu, paturēju tikai to, ko saņēmu par virsstundām. Pēc laiciņa biju atkal otrais stūrmanis, bet kompānijai kuģu palika aizvien mazāk. Redzēju, ka jāmeklē kaut kas cits, un tā, nākamo reizi būdams atvaļinājumā, atradu darbu uz Kanādas [uzņēmuma] *Esso* tankeriem [proti, tankkuģiem]. Uz tankeriem nekad nebiju braucis, un tā dabūju ceturto stūrmaņa vietu. Iepriekšējā vietā kā otrais stūrmanis pelnīju \$ 340 mēnesī un mēnesi atvaļinājuma gadā, tagad saņēmu \$ 420 mēnesī un atvaļinājumu katrus sešus mēnešus. [Kuģim] *Esso Knoxville* [bija] Panamas karogs, komandā visi kanādieši; kādus astoņus mēnešus nobraucu Dienvidamerikas rietumu krastā. Talarā, Peru [provincē], bija rafinērija,³⁴ un no tās apgādājām Peru un Čīles krastu cukura fabrikas un citas vietas ar eļļas produktiem. Tur lielo vilņu dēļ bija jāpielieto citādas metodes, nekā to darijām Atlantikas [t. i., Atlantijas okeāna] pusē. Pēc tam atbraucām remontā uz *Newport News*,³⁵ un tur nākamajā ritā uznāca itāļu komanda; [...] mūs visus atlaida, kuģi nodeva itāļiem.

Atkal Toronto un bez darba. Nepagāja tomēr ilgi, līdz dabūju *skipper*’a³⁶ vietu uz vienas motorjahtas (*cabin cruiser*). Bagāts Toronto žīds [jeb ebrejs] bija nopircis šo jahtu no kāda

Kubas Batista valdības ministra, kurš bija atbēdzis no Kastro uz Maiami Floridā. Laiva *Adeline II* bija laba, 25 metrus gara, tikai drusku apdauzīta. Tā lielu daļu 1958. gada vasaras pavadīju Maiami – zem USA [tātad ASV] karoga un pārskatot remonta darbus. Kad tie bija pabeigti, atbrauca visa lielā īpašnieka ģimene, un es tūlīņ dabūju braņas³⁷ no sieviešu puses: kā es varējis un drikstējis lietot tos pašus traukus gaļas un piena ēdieniem! Vai es nezinot, ka tas pēc jūdu reliģijas ir briesmīgi smags pārkāpums! Teicu, ka nu esmu tāds galīgs muļķis, ka par tādām lietām biju ko dzirdējis tikai pa ausu galiem. Pēc tam, kad man izskaidroja, ko var un ko nē, man bija visi trauki jānomazgā ar *caustic soda* [t. i., nātrija hidroksīdu] un jātur piena un gaļas ēdienu trauki atsevišķi. Un tomēr viņi nedrīkstēja būt arī *shellfish* [proti, vēžveidīgos], bet, kad visi sievieši bija projām, vīrieši, mani ieskaitot, dūšīgi mielojās ar lobsteriem un *shrimp*'iem (vēžiem un garnelēm). Jāpiezīmē: ja bija kādi viesi uz kuģa, tad vienmēr pieņēmu vienu vai divus palīgus, bet, ja nebija neviena, tad tikai es un laiva. To gadu, kad biju tur, lielāko laika daļu pavadījām Nasavā, Bahamu salās. Laiva palika zem Bahamu karoga, un apskatījām daudz apkārtējo salu. Starplaikā arī atbraucu uz Toronto un dabūju savu Kanādas pavalstniecību. Īpašnieki samaksāja ceļu. 1959. gada pavasarī braucām no Maiami uz Toronto. Pagāja kāds mēnesis, braucot pa *USA Inland waterways* [proti, ASV iekšzemes ūdensceļiem]. Bijām tikai divi, un braucām tikai dienās. Kādu nedēļu pavadījām Ņujorkā. No [turienes] pa Hudzonas upi augšup uz Ontārio ezeru un Toronto. Par šo laiku man nav nekādu sūdzību – mēs satikām labi. Šad un tad iedeva naudu, lai turu muti ciet un nestāstu neko sievām par vīru un dēlu izdarībām. Ēdām kopā uz kuģa vai, kad gājām malā. Ļoti labi sapratos ar veco paaudzi – viņi bija nākuši no Polijas un Ukrainas, un mums bija daudz, ko salīdzināt. Toreiz viņiem, maniem darba devējiem, ne visur veicās labi. Dažos glaunos jahtklubos mums pat nedeļa svaigu ūdeni [tikai] tāpēc, ka laivas īpašnieks bija žīds. Tāpat viņus neuzņēma *Royal Canadian* jahtklubā [proti, Kanādas Karaliskajā jahtklubā] Toronto. Viņi turpat netālu nodibināja paši savu jahtklubu. Mani traucēja tas, ka viņi bija bagāti un svaidījās ar naudu, es tāds nebiju. Uz “normāliem” kuģiem visi strādā un visiem par to maksā algu, tādēļ visi ir vienādi. Otrs – tas bija *dead end job* [burtiski – ‘strupceļa darbs’], [no kura] nekur tālāk nevarēja tikt. Citādi tur strādāt bija interesanti.

Atgriezies Toronto, paklausījos apkārt. Tā kā nu man tankeru pieredze drusku jau bija, gāju pie Kanādas [uzņēmuma] *Shell Oil Co.* painteresēties. Un tā man sākās gandrīz trīsdesmit gadu ilga darba laiks [sadarbībā] ar šo lielo firmu. Kanādā lielās tankeru kompānijas (*Shell, Esso, BP, Texaco*) maksāja lielākas algas nekā uz preču kuģiem. Līdz ar to viņiem nebija arod biedrību problēmu un uz kuģiem bija kanādiešu komandas. Kanādas [uzņēmuma] *Shell [Oil] Co.* sastāvēja no divām daļām – iekšzemes ūdeņu un dziļjūras kuģiem. Es, protams, aizgāju uz tālbraucējiem. Sāku braukt uz tā saucamajiem T2 tankeriem. Tie bija kara laikā Amerikā būvēti kuģi. Būvēti ļoti ātri, veldēti [proti, veldināti³⁸] un labas kvalitātes, [uz tiem] bija arī *gyro* [proti, žirokompas], radars un *lorans*³⁹ [jeb radionavigācijas pozīciju fiksēšanas sistēma, ar kuru nosaka kuģa (šajā gadījumā) atrašanās vietu]. Ļoti ērtas kabīnes, katra ar savu dušas vietu. *Turbo-electric* [tipa] dzinēji [ar] 7700 HP [t. i., zirgspēku] [jaudu]. Līdz šim biju braucis tikai ar vecajām tvaika mašīnām. Manas braukšanas sākumā vedām *crude oil* (naftu), lielāko tiesu no Venecuēlas, Puerto la Krusas [*Puerto LaCruz*], Ponte Kardonas [*Ponte Cardon*], bet visvairāk no Marakaibo [*Maracaibo*] ezera. Vedām uz Portlendu [*Portland Me*] [ASV]. No turienes to pumpēja uz Monreālas rafinērijām. Gadu gājumā esmu simtiem reižu braucis pāri tā saucamajam Bermudu trīsstūrim un varu apgalvot, ka tur nekādas mistiskas varas nerādās, lai gan arvien kāds to cenšas

pierādīt. Dažkārt gan ziemās un agros pavasaros izskatījās ērmīgi, kad aukstie ziemeļu vēji un aukstā Labradoras straume, saduroties ar Golfa straumi, radīja lielus viļņus un virs ūdens, līdz mastu galiem – [t. s.] *sea steam* [burtiski – ‘jūras tvaika’] mākoņi. Tie bija kā bieza, mutuļojoša migla.

Nu man bija Kanādas pavalstniecība, pirmajam stūrmanim vajadzīgais braukšanas laiks, tikai nebija naudas, lai ietu skolā. Tomēr [19]61. gadā sarunājām ar Ainu, ka jāiet būs, viņa tagad pelna māsas algu, un kaut kā varēsīm galus kopā savilkt. Paņēmu no kompānijas bezalgas atvaļinājumu un devos uz Helifeksu mācīties. To būtu varējis darīt arī Toronto, būtu bijis drusku lētāk, bet, ja tev ir apkārt jauna ģimene, radnieki un draugi, nav tik daudz laika mācīties kā vietā, kur nevienu nepazīsti un nav naudas, ar ko apkārt staigāt. Helifeksa skola bija arī labāka. Tā dzīvoju mazā istabiņā un mācījos, cik nu varēju turēt. Labu tiesu jau biju mācījies, kamēr braucu, tā ka viss patiesībā bija tikai jānogrudina. Skolu sistēma Kanādā ir tāda pati kā Anglijā: dažādi priekšmeti sākas un beidzas dažādos laikos un turpinās visu gadu. Pēc pāris mēnešiem biju *Ministry of Transport* [proti, Satiksmes ministrijas] eksaminētāja priekšā, un gāja labi. Starp citu, jūrnieku un lidotāju atļaujas ir vienīgās, ko izdod federālā valdība; dakteriem, inženieriem, arhitektiem un citiem eksāmeni jāliek pie provinču autoritātēm [proti, pārvaldes struktūrām un to pārstāvjiem], jo izglītība ir provinču ziņā. Tā nu ar svaigu pirmā stūrmaņa diplomu tiku par pirmo [stūrmani] uz jauna kuģa *Emerillon*. Toreiz [tas bija] lielākais kuģis, kas būvēts Kanādā 1960. gadā, 72 000 T. DW, 17 000 HP *Steam Turbine* [t. i., tvaika turbīna]. Par otro [stūrmani] jau braucu labu laiciņu – jau tad, kad aizvedām veco [kuģi] *Paloma Hills* dzelžos uz Japānu, Osaki. Šo braucienu no Vankūveras uz Japānu varu uzskatīt par vissliktāko laika ziņā. Biju jau dažas reizes bijis Atlantijas harikēnos,⁴⁰ bet toreiz taifūnam tikt cauri bija notikums [pats] par sevi. Vairākas dienas netikām uz priekšu un mūs pūta atpakaļ. Ne dienā, ne naktī nekur tālu nevarējām redzēt putu un ūdens mākonī. Mums klusums un krišana starp viļņiem likās ļoti ilga, un tikpat ilga atkal [šķīta] celšanās viļņa galotnē un vēja aurošana. Nedomāju, ka kāds daudz tai laikā gulēja. Bijām sagatavojuši un visu nostiprinājuši, cik labi mājējām, bet vienmēr māca doma – vai tikai kaut ko nevajadzēja darīt savādāk. Arī bunkuri [proti, degvielas krājumi] sāka strauji iet uz beigām. 18 dienu vietā bijām jūrā 32. Tomēr, kā jau visas vētras, tā arī taifūni apmirst, bet mums bija jāiet Jakohamā pēc papildu bunkura. Kad tikām Osaki un tad atpakaļ Kanādā, biju drusku pārsteigts, ka tik daudzi uzdeva [proti, uzteica] jūrā braukšanu, pat mūsu vecākais mehāniķis. Par tām lietām runājot, esmu bijis cauri vēl vienam taifūnam kā kapteinis, bet ne tik niknam. Harikēni ir visai ierasta parādība Atlantijas rietumu krastā, un ar tiem vienkārši jāsarod. Tomēr viens mani ir kaitinājis vairāk nekā citi. 1967. gadā braucu ar [kuģi] *Northern Shell* no *Curacao* [proti, Kirasao] uz *Hudson Bay* [proti, Hudzonas līci]. Jau Karību jūrā laika ziņas vēstīja, ka mūsu ceļā var iznākt darišana ar harikēnu. Vēroju to ļoti nopietni un mainīju kursu, kā to biju mācījies [pēc] laika ziņu pareģojumiem. Harikēns tomēr neskatījās, ko viņa priekšgājēji bija darijuši, tam bija sava galva. Tas mainīja ātrumu un virzienu bieži un neparedzami, kamēr mani noķēra savā aci pie Ņufaundlendas krastiem. Tikām jau ar visu cauri labi, tikai tā “dancošana” man nepatika. Vel viens nelāgs brauciens palicis atmiņā no veciem laikiem, kad ar “*Ramavu*” vedām rūdu no Bilbao uz Angliju. Man liekas, tas bija agri pavasarī, kad Biskajas līci tikko varējām noturēties pret viļņiem un braucām vairāk projām no Anglijas nekā uz Angliju. Ar lielu novēlošanos tomēr galā tikām.

1964. gada agrā pavasarī biju atkal atpakaļ *Nova Scotia Institute of Technology, Marine Dep.* [proti, Jaunskotijas Tehnoloģiju institūta Jūrniecības nodaļā], lai savā mazajā pagrabā

istabiņā mācītos *Master Foreign Going* (tālbraucēju kapteinis) grāda iegūšanai. Mācīšanās veicās, un eksāmenus noliku ātrāk nekā parastajā laikā. Tā nu beidzot, beidzot tiku pie tā, ko tik ilgi biju vēlējis. Mani galvenie aizkavēšanās iemesli bija pavalstniecības gaidīšana un naudas trūkums. Citiem bija savādāk. Helifeksā viens no mana pirmā stūrmaņa kursa biedriem – viņam bija spoža sporta mašīna un daudz meiteņu, ko vadāt apkārt. Kad noliku savus pēdējos eksāmenus, viņš gatavojās savam pirmajam. Tiem, kam ir nauda, [...] lielas steigas nav. Starplaikā ņēmu arī divus dažādus radara kursus, radiotelefona operatora, medicīniskās palīdzības un ugunsdzēsības kursus. Uz mūsu kuģiem dakteri līdz nebrauc. Par to rūpējās kapteinis un pirmais stūrmanis. Pēc nedēļas atpūtas mājās gāju atpakaļ uz kuģi. Kādus pāris gadus pabraucu par pirmo [stūrmani], tad par atvītotāju kapteini [jeb kapteiņa aizvītotāju, palīgu] uz vairākiem kuģiem. Mums toreiz bija sistēma, ka bija jābrauc deviņus mēnešus, tad trīs [pavadījām] mājās. Atvaļinājuma naudu par trim mēnešiem dabūju uz rokas, ejot atvaļinājumā, un bija, ko tērēt. Bijām iepirkuši mazu mājiņu un ļoti vecu auto. Katra mēneša maksājumi par māju bija ļoti stingri jūtami, bet ar laiku tos nomaksājām.

Līdz 1965. gadam uz visiem Kanādas *Shell [Oil Co.]* jūras kuģiem bija pilnas kanādiešu komandas, bet vēlāk dažādu iemeslu dēļ⁴¹ kuģus pārlika zem Bermudas karoga. Līdz ar to kuģi brauca ar kanādiešu virsniekiem un komandas bija no Spānijas. Sākumā bija tā pati nelaime, ko biju pieredzējis ar melnajiem, – liela savstarpēja kaušanās. Tie, kas nāca no basku Spānijas [jeb Basku zemes Spānijā], nevarēja satikt ar tautiešiem no Vidusjūras krasta – sevišķi Barselonas. Vēlāk ņēmām visus no Bilbao un Lakoruņas [jeb Lakorunjas] piekrastes. Viņi bija ļoti labi jūrniki un arī labi kā cilvēki. Lai viņi dabūtu darbu, viņiem vajadzēja aģentūrai par sevi iesniegt atsaukumi no vietējā priesterā, policijas priekšnieka vai kādas citas svarīgas personas. [Šie jūrniki] bija lielāko tiesu bijušie zvejnieki, pieraduši pie smaga darba. Viņi darbu uz tankera uzskatīja par vieglu un algu, pēc viņu likmēm, par labu, lai gan viņiem maksāja mazāk, nekā būtu maksāts kanādiešiem. Vairāki no viņiem nobrauca tikai zināmu laiku, lai nopelnītu kāda veikaliņa jeb zemītes iegādei. Daudzi no viņiem bija arī savā laikā mazās laivās no gaismas līdz gaismai zvejojuši pie Kanādas krastiem, pirms tur parādījās krievu zvejnieki. Ar spāņiem nobraucu kādus desmit gadus, iemācījos spāņu valodu apmēram tikpat [lielā mērā], cik savā laikā krievu un vācu [valodu] – nepieciešamam sarunu līmenim. Tāpat kā piemirsusies krievu un vācu valoda, arī spāņu valoda sāk piemirsties. Ar lielajiem kuģiem vedām *crude oil*, lielāko tiesu no Venecuēlas uz USA, kā arī no Lībijas un Kuveitas Persijas līcī uz Roterdamu. Jūras kuģus katru gadu parasti sūtīja mēnesi garā remontā. Izgāja cauri visiem *Lloyds* [kuģniecības reģistra⁴²] un *Board of Trade (Ministry of Transport, Canada)* noteiktajām prasībām. Remontus izdeva *dry docks* [proti, sausajiem dokiem⁴³] uz izsoli. Bieži tie bija vai nu USA, vai [kaut] kur Anglijā jeb Skotijā, bet gadījās arī Roterdamā, Antverpenē un pāris reizes Maltā. Parasti visa komanda palika uz kuģa. Otra kuģu grupa bija, kas veda pārstrādātos produktus no rafinērijām. Tie bija līdz apmēram 20 000 T. DW. Daudz vedām *jet fuel* [proti, degvielu lidaparātiem], gaolinu, dīzeļeļļu un retāk – *lubrication oil* [proti, smērēļļu]. Pēdējā bija ļoti jāuzrauga, nedrīkstēja tikt ne pie vienas pilites ūdens. Kad *jet* [proti, reaktīvās] lidmašīnas “nāca uz stripas”, Toronto lidlauku vietējā eļļas rūpniecība vairs nevarēja apgādāt ar *jet fuel*, vairākas vasaras to veda no Vankūveras vai Arubas tieši uz Toronto – 21 dienu prom un atpakaļ. Dažas vasaras vedām “tīros” produktus no Venecuēlas uz Kanādas ziemeļiem – *Frobisher Bay* [proti, Frobišera līcī], *Ungava Bay* [proti, Ungavas līcī] un *Hudson Bay*. Parasti noenkurojamies dažādās vietās, un tad mazākas [jūrnieku] kompānijas [daļu no mūsu

kravas] aizveda mazajām eskimosu valstiņām [proti, apmetnēm] viņu vajadzībām.⁴⁴ Tā kā biju ļoti pieradis [pie braukšanas] tropiskajos ūdeņos, man šie ziemēlu braucieni sagādāja diezgan daudz raižu. Nebija man nekad bijusi darišana ar ledus kalniem un ledus laukiem. Pirmoreiz man brauca līdz ledus locis, bet tad jau pieradu un redzēju, ka kuģošana šeit ir pavisam citādāka. Otrs bija rēķināšanās ar ātrajām straumēm un lielajiem paisumiem un bēgumiem – 10–15 un vairāk metru. Trešais jaunums bija brīnišķīgās ziemeļblāzmas! Tās vien daudz ko deva. Tām gan vienmēr sekoja sajukums radio sakaros. Nevarēja sarunāties ar kuģi, ko redz, bet skaidri bija sadzirdama Anglija vai Kanādas rietumu krasts.

Ziemās bieži bijām *chartered out* [proti, iznomāti (iznomāts kuģis ar apkalpi)] citām kompānijām un vedām dažādus produktus uz pavisam citām vietām. Vienu ziemu nobraucām Meksikas kompānijai gar Kalifornijas un Meksikas krastiem un vairākas reizes tikām izdoti [uzņēmumam] *Stolt Parcel Tankers Inc.* Kravā bija dažādas ķimikālijas, kā arī zivju eļļa, visādas kokosriekstu eļļas, arī palmeļļas un melases. Ar šiem lādiņiem [proti, kravām] vairāk braukājām pa Kluso okeānu, Filipīnām, Ķīnu un Japānu. Vienreiz gadījās Ziemsvētkos būt Hongkongā un Jaungadā – Kobē, Japānā. Septiņdesmitajos gados Japāna bija jau daudz zaudējusi no savas īpatnības, bet Vecgada vakarā un Jaungada dienā varēja redzēt daudz tautas tērpu. Man ir arī gadījies Ziemsvētkus nosvinēt Kirasao, kur klusā svētku dienā labdarīgu sieviešu kori brauca ar laivu apkārt ostai, dziedādami svētku korāļus. Vēlāk apmeklēja kuģus un kapteiņiem uzdāvināja krāšņus tropu puķes. Tas bija tiešām jauki. Dažas dienas vēlāk jaungadu sagaidījām Ņūorleānā, franču *quarter*’ī [t. i., Franču jeb Francijas kvartālā]. Tur bija citi jaukumi.

Vēl gribas pieminēt, ka 1974. gadā, iznākot no [kuģa] remonta Antverpenē, saņēmumu rīkojumu braukt uz Melno jūru, *Port Tuapse* [proti, Tuapses ostu], pirms [tam] uzņemot kravu Neapolē – Itālijā – un Roterdamā. Bija pavisam ērmaina sajūta. Nebija nekādas [no]jēgas, kā krievi⁴⁵ pret mani izturēsies un kāda būs sajūta, pašam ar viņiem kārtojot lietas. Savādāk kā citur jau bija tas, ka tuvojoties mums jau skaidri pateica, kur dīkstam enkuroties un kur nē. Parasti to redz kartēs un nekādus padomus nedod. Locis bija lāga vīrs, un visi sanākušie ierēdņi bija ļoti korekti un ļoti vēsi, sevišķi divas sievietes no čekas. Muitniekiem nepatika, ka bija aizpildīta tikai parastā internacionālā *Personnel Customs Declaration* liste. Viņiem vajadzēja daudz sīkāku, ar personīgām lietām, kā, piemēram, laulības gredzeniem. To neprasa pat angļi, kurus es uzskatu par nīknākajiem muitniekiem pasaulē. Viņi krāmējas ar visādiem urķiem, skrūvgriežiem un ir galīgi nepiekukuļojami. Tādā pašā klasē es skaitu USA imigrācijas ierēdņus. Dažās ostās viņi mūs jau pazina personīgi, bet vēl oficiāli prasīja: *Are You or have You been a member of the Communist party?*⁴⁶ Tā mums allaž gadījās pāris aizturamo (*detainees*) komandā. Tas nozīmēja, ka bija jāalgo sargs pie *gangway*’a [proti, kuģa celiņa jeb laipas] un pavadonis, ja jāiet pie ārsta. Man pašam bijusi tikai viena vieta, kur garā komunistu roka mani sasniedza. Kad vēl braucu uz *Sunjarv*, man bija tikai Kanādas *Travel Document* [tātad ceļošanas/pārvietošanās dokumenti], un Santo Domingo, Dominikānas republikā, mani nelaida malā, jo es esot dzimis komunistu zemē!

Tagad [atmiņās atgriežos] atpakaļ Tuapsē. Muitniekam teicu, ka izpildīju to, ko parasti daru visur citur, tad aģente – nezinu, ar kādām metodēm – izrēķināja, ka tā esot viņas vaina [par] 60%, ka nav man teikusi, un mana vaina – 40%, ka nebiju prasījis. Man tā likās interesanta pieceja lietām. Mums, protams, noteica, kur varam un kur nevaram iet un kad jābūt atpakaļ. Zaldāts ar plinti visu laiku pie *gangway*’a un visus kontrolē. Neparasti! Dīkstējām pavadīt laiku un arī iepirkties Internacionālajā Jūrnieku klubā. Vakaros skaistas meitenes tur nāca “mācīties angļu valodu”. Ilgi domāju – iet malā vai nē, tomēr saņēmumu dūšu un

gāju pastaigāt. Tālu netiku, kad kāds pienāca klāt un teica, ka viņš esot jaunais aģents un viņam gadījies arī iet pa to pašu ceļu. Vai varot man piedoties? Teicās esam arī angļu valodas skolotājs utt. Nodomāju pieņemt viņa pavadonību un padomu. Viņš bija tīri runīgs jauns vīrietis un daudz stāstīja par Tuapsi un pilsētiņas vēsturi. Tā mēs paklejojām pāris dienas. Jūrnieku kluba vienā stūrī bija bildes no dažādiem USSR [tātad PSRS] apgabaliem. Redzēju arī tipiskas latviešu stila mājas. Prasīju, kur tad tādas atrodas, viņš atbildēja, ka Baltijas apgabalā, un mani [savādi] noskatījās. Citādi viņš par mani daudz neprasīja. Beigās, kad kārtojām dokumentus izbraukšanai, viena čekas dāma mani labi nopētīja, paskatījās manā Kanādas pasē un noteica: “Ak tad tas bijāt jūs, kas sūtīja vēstuli uz Rīgu!” Toreiz man mamma vēl bija dzīva un dzīvoja Rīgā. Es, muļķis, domāju, ka iesviestu vēstuli pastā tā, ka neviens neredzēja. Kad tikām projām, atklātā jūrā, bija daudz, ko pārdomāt. Pasē dzimšanas vieta ir uzrādīta, tāpat man bija arī “pareizie gadi”⁴⁷...

1975. gada rudenī pienāca atkal lielas pārmaiņas. Kanādas *Shell [Oil] Co.* bija vairāk kuģu ar *steam turbin* dzinējiem [tātad tvaika dzinējiem]. Tanī laikā *crude oil* cenas sakāpa no \$ 2,5 par mucu [...] uz \$ 26. Tas nozīmēja, ka degvielas cena turbīnu kuģiem uzkāpa ļoti augstu un vairs nebija ekonomiska. Kompānija pārdeva visu savu jūras floti, un man bija jāpārceļas uz piekrastes un ezera kuģiem. Ar *Gulf of St. Lawrence* [proti, Sentlorenca līci] un Ņūfaundlendu jau biju pazīstams, bet braukšana pa ezeriem, upēm un kanāliem bija jāiemācās. Laiciņu pabraukāju ar vairākiem kapteiņiem un noskatījos, kā viņi dara un kādas ir ieražas un rutīna. Tur ločus neņem un kapteinim pašam ir jādara viss kanālu un pa daļai arī upju darbs. Uz pašiem ezeriem ir vieglāk, tur ir arī *up and down traffic lines* [proti, satiksmes joslu atzīmes], un tām stingri jāseko. Kanālos un upēs ir daudz asu un klinšainu likumu, un ir jābūt pavisam drošam [kaut] ko darīt. Daudz lieto VHF⁴⁸ [proti, augstfrekvences radio] sakaru uzturēšanai ar citiem kuģiem, lai sarunātu, kur satikties un palaistu viens otru garām. Vienā vietā *Byng Inlet* [proti, Binginletā], kur, kā saka, vienmēr “trīcēja bikses”, kad tur bija jāiet, [bija] ļoti šaura, likumota upīte, gandrīz pašam brīnumi, ka [kuģa korpus] nekur nepieskārs. Daži kapteiņi atteicās tur iet. Pa retam gadījās arī jaukāki brīži, kad, [mums] likumojot gar klinšainajām saliņām, vasaras atpūtnieku sievas vai meitas, mūs kaitinādamas, galīgi plikiņas dzēra kafijas tasi. Pēc laiciņa nokļuvu uz *Northern Shell*, [kurš bija] tai laikā vienīgais tenkeris-ledlauzis Kanādā. Kuģis bija būvēts Dānijā pēc skandināvu standartiem. Uz USA un Kanādā būvētiem kuģiem viss bija no dzelzs – gulta, galdi, krēsli – un sienas no kāda nedegoša materiāla. Uz šī kuģa kajītes bija patikamas un mājīgas, ar labām koka mēbelēm un mahagonija sienu paneļiem. Kuģis bija 12 500 T. DW ar 9700 HP dīzeļa dzinēju. Dzinēji bija *bridge control (variable pitch propeller)*, un [bija] arī stiprs *bow thruster's*. Ar šo kuģi varēja darīt ļoti daudz. Vasaras lielāko tiesu pavadījumā, vedot produktus no Monreālas un Ņūfaundlendu. Kad pierada, piekrastes un ezeru braukšana bija tīri laba, gandrīz vai patika. [...] varenlabi dabūju iepazīties ar ledus kalniem un ledus laukiem, sevišķi pavasaros, braucot gar Ņūfaundlendu. Uz diviem kuģiem bijām trīs komandas, tas ir – sešus mēnešus brauc un trīs mājās. Tajos laikos tas bija ļoti labi. Bet – pienāca gals arī tam. Pāris gadus pirms [manas] pensionēšanās, 1987. gadā, [*Northern*] *Shell* visu savu floti pārdeva. Dabūju tā saucamo *golden handshake*,⁴⁹ labu gada algu ekstrā, labu pensiju, un 63 gadu vecumā mani “palaida ganībās”.

Bijām arī pārdevuši savu veco mājiņu un nopirkuši jaunu un lielāku, bijām arī sākuši pirkt jaunas mašīnas. Līdz tam laikam tomēr viss jau bija nomaksāts un izmaksāts – par to rūpju nebija. Sākumā jutos kā izmests no laivas, bet tad saņēmu darbu pa laikam aizvietot kapteini uz maza ezera tūristu kuģīša. Vedām līdz 600 cilvēku, kas gribēja ballēties. Tagad

77 gadu vecumā esmu uzdevis arī to. Vēl gan piedalos Kanādas kapteiņu savienībā, [Kanādas Karaliskajā] amatieru astronomu biedrībā⁵⁰ un piedalos latviešu sabiedrības darīšanās Toronto.⁵¹ Lai nebūtu tikai jāiet staigāt ar sunīti un nemaisītos sievai pa kājām, nopirku kompjuāteru un pieslēdzos internetam (tīmeklim). Vismaz smadzenes tik ātri neapsūno.

Nevaru nobeigt, nepieminot Latviju. 1993. gadā piedalījos Latvijas jūrnieku kongresā Rīgā. Vēlāk pastrādāju arī Latvijas jūras administrācijā CESO⁵² [projekta] ietvaros (Kanādas labdarības organizācijā). Šinī organizācijā var pieteikties pensionējušās personas ar profesionālu pieredzi, lai [...] palīdzētu dažādās vajadzībās. Līgums ir, ka CESO samaksā ceļa naudu un aicinātāji sedz [izdevumus par] dzīvokli un drusku dod uztura naudu. Līgumā arī noteikts, ka nedrīkst pieņemt ne vairāk naudas, ne citus labumus. Latvijā vēl cilvēki laikam nevarēja pieņemt, ka var arī kaut ko darīt no labas sirds, neprasot, kas man par to būs. Tā nav sveša parādība Rietumu cilvēkos, bet [Latvijas jūras] administrācijā dažs labs domāja, ka [kaut] ko slēpju un man maksā lielu naudu. Iepriekš tāpat biju nostrādājis Igaunijā, Pērnāvā, un pēc tam Ekvadorā, bet, cik jau nu bagāts biju iepriekš, tikpat esmu vēl tagad. Nekad mūžā man nav bijusi vajadzība kukuļos dot vai ņemt, un no kompānijas nepievācu ne litra benzīna. Kompānija man izpalīdzēja, kad dēls dabūja vasaras darbu uz ezera kuģiem. Viņam daudz mūsu palīdzības nevajadzēja, apmeklējot universitāti fizikas studijās.

Tagad, gandrīz katru gadu braucot uz Latviju un satiekoties ar cilvēkiem, man diemžēl jāsaka, ka esmu ļoti vilies. Ar katru reizi ziņas par Latvijas jūrniecību paliek tikai sliktākas, man tas ļoti ķeras. Nevaru nemaz saprast “lielo” cilvēku negodīgumu un mantrausību. Viņu domāšanas jēga un loģika man ir pilnīgi nesaprotama un tālu no manām prāta spējām. Bet mēs esam auguši divās fundamentāli pretējās pasaulēs. Kur dzīvoju es, darba vieta samaksā pieņemto algu, un viņus galīgi neinteresē, ko tu ar šo naudu dari. Vari dzīvot zem tilta, kādā dzīvoklī, iepirkt māju vai vieglprātīgi notērēt. [Turpreti] par [tiem, kas dzīvojuši padomju Latvijā,] visu laiku “rūpējās” valsts, [kas] citīgi teica, ko var un ko nevar darīt. Tāpēc tik žēl to cilvēku, kas strādā godīgi, ir apzinīgi un grib un spēj darīt labu.

Es jūrā nebraucu tāpēc, ka būtu dzirdējis kādus saukļus – Kr[išjāņa] Valdemāra vai citus. Braucu tāpēc, ka pats tā vēlējos. Neviens mani arī nekad un nekādi nav iespaidojis būt un palikt latvietim, drīzāk pretēji, bet visu mūžu esmu visur bijis latvietis, tas man nekur nekāds šķērslis nav bijis. Nekad neesmu arī bijis “urrā” latvietis, bet ar dziļi sirdī ieslēgtu piederības sajūtu, ko nekādas vētras nav varējušas salauzt. Esmu lepns uz to, ka nelocījos līdzī visādiem vējiem, tāpēc sāp sirds, redzot lielās neēdības, kas jau tik ilgi notiek mūsu – tavā un manā – Latvijā.

The memoir (2001) of Imants Balodis (1924–2001), the Canadian sea captain of Latvian origin, is almost the only (as far as we know) memoir or record of memories by someone of the Latvian maritime society in Western exile after the Second World War. This text is comparatively rich in information and quite interesting for everyone deeply interested in Latvian exile community or Latvian maritime history.

The original of this text has two copies, which are stored in two museums in Latvia – the Museum of the History of Riga and Navigation (Department of the History of Latvian Navigation) and the Museum of Kalnciems. An edition of the text was published in Latvian Maritime Yearbook 2001 by journalist and philologist Gints Šimanis – a remarkable publicist in the field of Latvian maritime development and its history. However, in that

publication, the original text was heavily modified, and published without any commentary or clarifications where they should be necessary.

I. Balodis himself is one of the most outstanding figures in Latvian maritime history in the second half of the 20th century. He was a successful ship officer at Canadian shipping companies, including a chief mate and later – a captain of tankers with important oil cargos (at a well-known company Shell Oil Co.). The life in exile and professional path of I. Balodis was particular and at the same time quite regular – as a characteristic example among the Latvian seamen who took refuge in the West during the Second World War or post-war years, and later became involved in the socioeconomical environment of the new homeland. The text of I. Balodis describes the hardship and complications of this integration process. In exile, Latvian seamen met with the difficulties regarding professional qualification, citizenship, local trade unions etc. However, with hard work and receptiveness, it became possible to make a splendid career in a certain sphere. Soon after the Third Awakening of Latvia, I. Balodis got involved in the structures of the renewed national maritime sphere and enriched the post-Soviet space with the experience and professional knowledge gained in the West.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- ¹ Sk.: GINTS ŠĪMANIS [sagatavojis publikācijai]. Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas. In: Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2001. Rīga 2001, 236.–245. lpp.
- ² Plašāk par I. Balodi sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Tilts starp divām Latvijām. In: Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2021. Rīga 2022, 479.–485. lpp.
- ³ Par jūrnieku izceļošanu uz Rietumiem un ar to saistītajām problēmām plašāk sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Latvijas jūrnieku ceļi trimdā: izklišanas veidi, cēloņi, motīvi. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2019, Nr. 7/8, 87.–102. lpp.
- ⁴ Par šīm problēmām plašāk sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Latviešu profesionālās apvienības trimdā: jūrniecības nozares piemērs. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2018, Nr. 5, 81.–99. lpp.; DĀVIS BEITLERS. Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieku profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. I daļa. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2020, Nr. 9/10, 64.–79. lpp.; DĀVIS BEITLERS. Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieku profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. II daļa. In: Latvijas Universitātes Žurnāls. Vēsture 2021, Nr. 11/12, 89.–103. lpp. Dažos no šiem rakstiem arī citēti isi izvilkumi no šīm atmiņām.
- ⁵ Pēc Padomju Savienības sabrukuma I. Balodis sadarbojās gan ar Latvijas, gan Igaunijas jūrniecības valsts un privātajām struktūrām. 90. gadu ieskaņā, Latvijas satiksmes ministra Andra Gūtmaņa aicināts, kapteinis kļuva par tehnisko padomnieku Jūrniecības departamentā. Lūk, kas paveikts, piemēram, 1994. gadā: I. Balodis līdzējis nodibināt sakarus ar Rietumiem kādam jaunam igauņu rēderim Pērnavā, pēc tam sešas nedēļas nostrādājis Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības administrācijā, pētot Latvijas ostu problēmas, līdztekus tam – piedalījies Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma Valsts eksaminācijas komisijas darbā. Un tā teju gadu no gada līdz tūkstošgažu mījai.
- ⁶ Kur vien tas šķitis iespējams, publikācijā saglabāta autora leksika un atsevišķas citas ipatnības, savukārt interpunkcija un dažviet arī sintakse un ortogrāfija pielāgota mūsdienu latviešu literārās valodas normām; novērstas arī acimredzamas pārrakstīšanās kļūdas, vietumis teksts sadalīts rindkopās, kā arī pārskatīti slīpraksta lietošanas un ārzemju īpašvārdu atveides principi. Datorrakstā, kas izmantots atmiņu publicējumā, lielā mērā ievērota trimdā iemīļotā t. s. Endzelina pareizrakstība.

- ⁷ Mūsdienu Jelgavas novads, I. Baloža dzimšanas laikā – Jelgavas apriņķis. Šo un visas turpmākās piezīmes pievienojis Dāvis Beitlers.
- ⁸ Arī mūsdienu Jelgavas novads, agrāk – Jelgavas apriņķis.
- ⁹ I. Balodim – Akmeņu.
- ¹⁰ Šajā gadījumā – tvaiks jeb garaiņi.
- ¹¹ Jeb laga – instruments kuģa ātruma vai nobrauktā attāluma noteikšanai.
- ¹² Signālkarogi.
- ¹³ Pilnu kapteiņa vārdu pagaidām nav izdevies noskaidrot, bet nākotnē, pateicoties I. Baloža sniegtajām ziņām tas, visticamāk, būtu izdarāms.
- ¹⁴ I. Balodim – angļu valodā lietotā Padomju Savienības nosaukuma abreviatūra USSR.
- ¹⁵ Mūsdienās Ščecina Polijā.
- ¹⁶ Kuģu vadītāju un mehāniķu skola Rīgā.
- ¹⁷ Tātad Salaspils koncentrācijas nometni.
- ¹⁸ Mūsdienās Gdaņska Polijā.
- ¹⁹ Par Baltiešu jūrskolu Flensburgā tuvāk sk., piem.: DĀVIS BEITLERS. Latviešu jūrnieceība trimdā (1944–1987): kuģi, jūrnieki, organizācijas. Maģistra darbs. Rīga 2017, 152.–155. lp.
- ²⁰ Esparto – šķiedra, ko iegūst no Spānijas kaviļas lapām Ziemeļāfrikā, Spānijā un Portugālē. Šo šķiedru izmanto papīrrūpniecībā, kā arī auklu u. tml. pinumu izgatavošanā.
- ²¹ Par latviešu jūrnieku kvalifikācijas un nodarbinātības problēmām trimdas pirmajos gados Rietumos tuvāk sk., piem.: BEITLERS, Iekļaušanās. Dažas epizodes Latvijas jūrnieku profesionālajās gaitās trimdā Rietumos. I daļa, 67., 69. lpp.
- ²² S. s. vai SS – *steam ship* (angļu val.) – burtiski ‘tvaika kuģis’.
- ²³ Par Latvijas un latviešu kuģu ipašumtiesību un izmantošanas problēmām Rietumvalstu paspārnē pēc Otrā pasaules kara tuvāk sk., piem.: DAVIS BEITLERS. Latvijas kuģi un jūrnieki Rietumvalstis varu krustpunktos: latviešu jūrnieceība trimdā 1940.–1948. gadā. In: VALDA PĒTERSONE (galv. red.). Vēstures lūzumpunkti un robežšķirtnes arhīvu dokumentos. Rīga 2018 (Latvijas Valsts vēstures arhīva zinātniskie lasījumi, IV), 183.–185. lpp.; BEITLERS, Latviešu profesionālās apvienības trimdā, 90.–92. lpp.
- ²⁴ Galvenais jeb vecākais eksaminētājs.
- ²⁵ Radio frekvenču meklētājs – navigācijas iekārta.
- ²⁶ Takelāža – peldlīdzekļa piederumu kopums, ar ko nostiprina mastus un regulē buras.
- ²⁷ *Varnish* – lakas paveids.
- ²⁸ Gajāna.
- ²⁹ Surinama.
- ³⁰ Trinidada.
- ³¹ Nagoja.
- ³² D. W. vai DW – kuģa kravnesības apzīmējums.
- ³³ *Max. kph*. – apzīmē kuģa maksimālo ātrumu km/h.
- ³⁴ Apstrādes rūpnīca.
- ³⁵ Nūportņūza.
- ³⁶ *Skipper* – liellaivas vai jahtas vadītājs, stūrmanis (angļu val.); latviski tiek lietots no vācu valodas aizgūts vārds šķiperis.
- ³⁷ Bāriens jeb rājiens – apvidvārds.
- ³⁸ Veldināšana – tērauda apstrāde, lai tas iegūtu lielāku izturību, plastiskumu, triecienstingrību.
- ³⁹ *Loran* – saīsinājums no angļu val.: *long-range electronic navigation*.

- ⁴⁰ Orkāns, spēcīgs tropisks virpuļviesulis Vidusamerikā.
- ⁴¹ Galvenais iemesls droši vien bija zemākas ostas nodevu likmes, kuru dēļ vēl joprojām pat 21. gadsimtā daudzi Rietumvalstu kuģipasažņieki un kuģniecības sabiedrības savus kuģus izvēlas reģistrēt, piemēram, kādā no Centrālamerikas valstīm.
- ⁴² Pilns oriģinālnosaukums – *Lloyd's Register of Shipping*.
- ⁴³ Doks – celtnē (ostā) kuģu pārbaudei un remontēšanai, arī būvēšanai. Šai gadījumā faktiski domāti uzņēmumi – doku ipašņieki/turētāji.
- ⁴⁴ Teikuma otrā daļa ievērojami precizēta. Oriģinālā teikums skan visai nesaprotami: “Parasti noenkurojāmajies dažādās vietās, tad mazākas kompāņijas ņēma un aizveda uz mazajām eskimosu vietņņām ziemas vajadzņņbām.” (Sk. manuskripta 17. lp.) G. Šimanis piedāvā šādu teikuma variantu: “Parasti noenkurojāmajies dažādās piekrastes vietās, un tad mazāki kompāņijas kuģi no mums paņņemto kravu veda uz eskimosu apmetņņēm.” (Sk.: ŠĪMANIS, Tālbraucēja kapteiņa Imanta Baloža atmiņas, 243. lpp.) Taču loģiski, šķiet, būtu runāt par jūrņņieku grupņņām, nevis kaut kādiem mazākiem kuģiem, ja reiz krastā noenkurots ir viens noteikts kuģis.
- ⁴⁵ Proti, Padomju Savienības iedzņņvotāji un ierēdņņi.
- ⁴⁶ Vai patlaban esat vai esat bijis Komunistiskās partijas biedrs? (angļu val.).
- ⁴⁷ Domājams, ar to jāsaprot “pareizie gadi” karošanai Latviešu leģionā.
- ⁴⁸ *Very high frequency* – ‘ļoti augsta frekvence’ (angļu val.).
- ⁴⁹ Burtiski – ‘zeltņņtais rokasspiediens’ (angļu val.).
- ⁵⁰ *Royal Astronomical Society of Canada*.
- ⁵¹ Tāpat I. Balodis iesaistņņies arī Latvijas jūrņņniecības vēstures izpētē – visaugļņņgākajā latviešu trimdas jūrņņieku sabiedriskās darbošanās laukā.
- ⁵² Pilnā nosaukumā – *Canadian Executive Service Organization* (angļu val.).