

Едвард Стебинг
НА СРПСКОМ ФРОНТУ У МАКЕДОНИЈИ

ЕДИЦИЈА
СРБИЈА 1914–1918

Уредник
Зоран Колунџија

Изворно издање
Edward Stebbing
AT THE SERBIAN FRONT IN MACEDONIA
Illustrated with photographs by the author
London, John Lane, 1917.

Copyright © ИК Прометеј, Нови Сад, 2025.

Издавање *Едиције Србија 1914–1918* подржали су



Министарство културе и информисања Републике Србије

Град Нови Сад – Градска управа за културу
[Ставови аутора изнети у књизи, не изражавају ставове
органа који је доделио средства за суфинансирање]

ЕДВАРД СТЕБИНГ

НА СРПСКОМ ФРОНТУ У МАКЕДОНИЈИ

Илустровано фотографијама аутора



Превела
Станислава Лазаревић



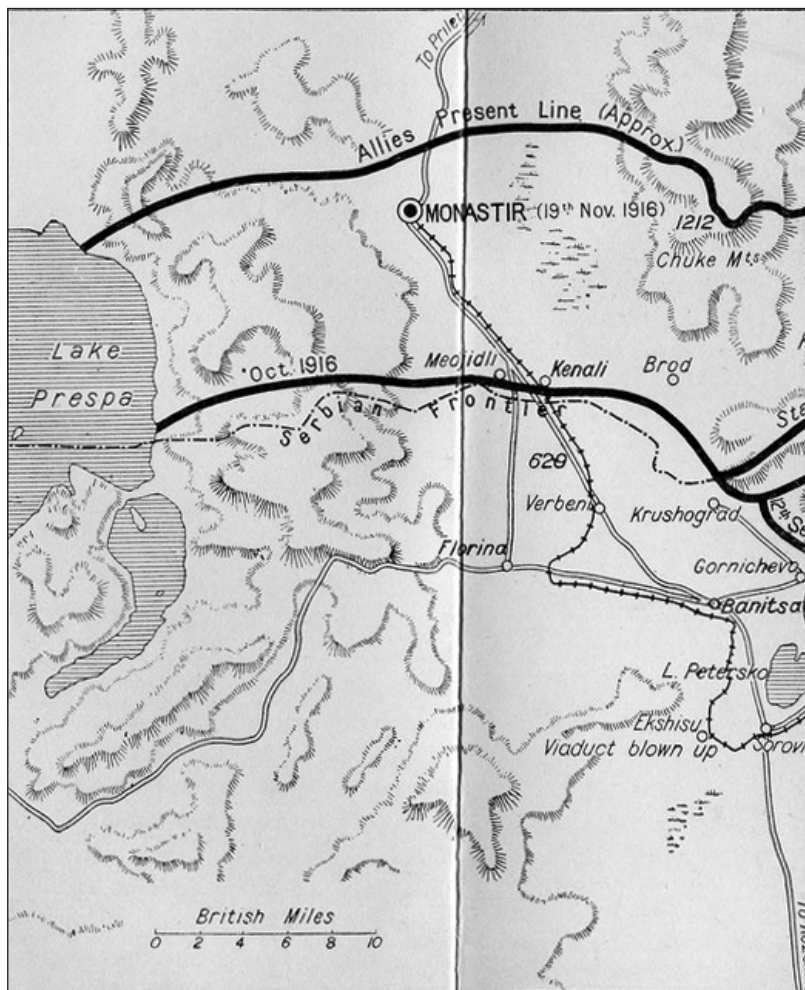
ПРОМЕТЕЈ
НОВИ САД

РТС

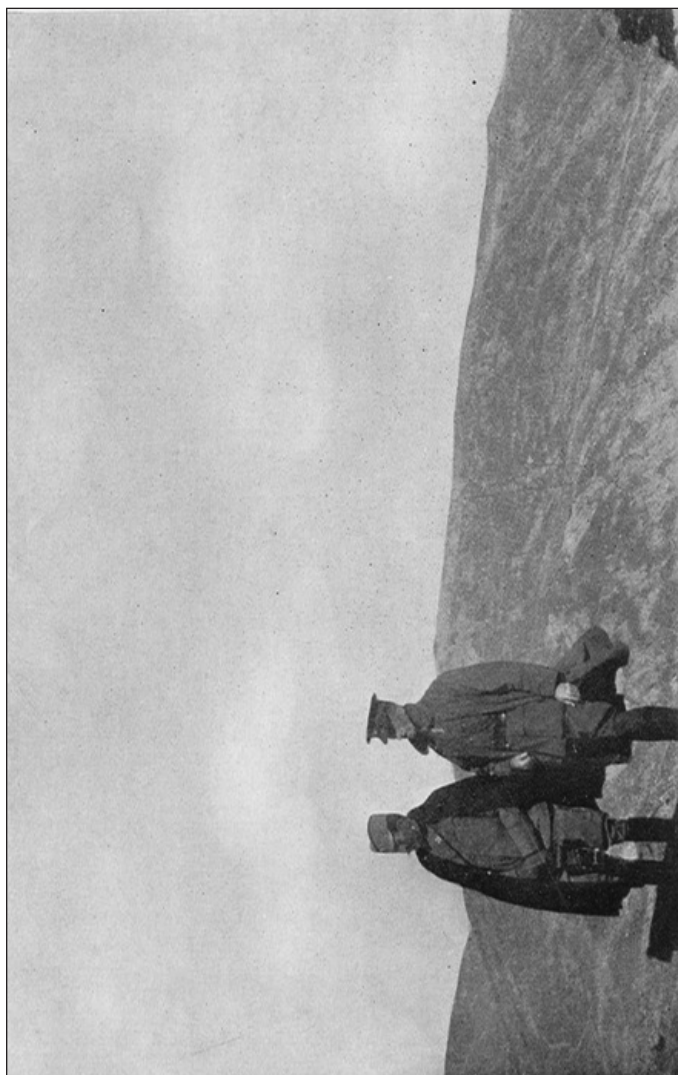
РАДИО-ТЕЛЕВИЗИЈА СРБИЈЕ
БЕОГРАД



АРХИВ
ВОЈВОДИНЕ



Мапа илуструје операције српске и француске војске у Македонији
јул–новембар 1916.



Оголели каменити врх планинског масива Кајмакчалан –
гледајући ка бугарским линијама.

ПРИКЉУЧУЈЕМ СЕ

Официр војног транспорта санитарне јединице Шкотланђанки која се спрема да исплови из Солуна. Био је то посао који ми је Госпа Судбина доделила, након што сам две године напорно покушавао да уверим генерале, пуковнике, па чак и мајоре, да ми дају привремени посао у активној служби, у трајању од неколико месеци, током слободног времена, које ми једном годишње дозвољава рад на Универзитету.

Распоред, који сам добио пуким случајем, био је и атипичан – сасвим атипичан за мушкарца на много начина – и изазован. Јер, превртљива Богиња среће се поиграла с нама; уместо да остане у бази у Солуну, Женска болница је послата на фронт и углавном била стационирана тамо, или у близини. О овоме касније.

Требало је да болница буде теренска под шатором, а мој посао је био да се старам о опреми која је пристизала транспортом, да спречим да пола ствари не буде украдено док их буду искрцавали у Солуну, насупрот општем очекивању да би шансе биле око 5 према 1 против мене, и да подигнем војни логор на месту које су нам доделили. Будући да сам провео низ година у Индији, а значајан број њих на логоровању, сматрао сам да ћу унутар својих овлашћења посао добро обављати (све осим грчког дела), након што безбедно укрцам материјал на брод и, *bien entendu*,¹ ако ме не улови немачка подморница. Али нисам био упознат са болничком опремом изван шатора. Нека од упутстава у вези са тим су

¹ Разуме се, фр. (прим. прев.)

ме прилично бринула. Колико сам могао да разумем, пакети и кутије, итд, требало је да се пошаљу скоро свим железничким пругама у земљи, директно на пристаниште из фабрика које набављају робу. Штавише, они нису могли да крену све док нам Адмиралитет не јави име луке и транспорта који је планиран; а требало је да буде означен као „роба“. Могао сам очекивати невоље.

Опростио сам се једног послеподнева у Единбургу, а изванредну збирку алата – набацаног без реда – су ми у последњем тренутку гурнули у руке. „За отварање кутија – требаће ти, знаш.“ Можда, помислио сам, али нисам видео себе како ходам Улицом принчева са тим испод мишке – чак и када је све било умотано у комад смеђег папира сасвим неадекватне величине, да се не види.

„И не заборави да понесеш дезинфикатор и машину за прање веша. Нећеш моћи ништа да урадиш без тога.“ – „Свакако, запамтићу; збогом.“ Али нисам знао – нисам имао ни најмању представу о томе како и једно и друго изгледају. Из пописа сам открио да је једна тежила око једну и по тону, и била је то, по свему судећи, грозоморна направа, некаква машина.

Међутим, отишао сам и то је било једино што је било важно. Забава је почела у пристаништу. „Имамо само четири дана да све укрцамо“, рекао сам уместо поздрава; „транспорт полази у 19 сати четвртог дана“. А још ништа није стигло – чак ни шатори, које је испоручила локална фабрика. Простор ми неће дозволити, нити би то било важно, да детаљно опишем спарно (било је јако вруће) време које сам провео напорно сакупљајући ту опрему. У време рата сам упознао пристаниште и како оно функционише. Много сам научио о складиштима робе, теретним возовима и управљању железницом, и направио сам неколико брзих и мучних диверзија, које ме још увек прогоне у мислима, у околини – а околина је била врло прљава и смрдљива – у том великом граду, у потрази за камионима који су довозили дезинфика-

тор и машину за веш – мешалицу; десетар лучког батаљона ми је рекао кога треба да назовем: рекао ми је да његова мајка има једну. Нико од његових официра није знао ништа више о тим машинама него што сам знао и сам.

Изгубио сам једну једину прилику коју сам имао да ми неко опише ту мешалицу. Гурао сам се у трамвају, током спарног поподнева, у друштву са бројним дебелим праљама и њиховом дечурлијом, на путу по околини. Презнојавале су се. Било ми је толико непријатно, да сам се тек након тога сетио да сам од њих могао да сазнам по ком принципу је конструисана машина за веш.

На крају смо пронашли оба ова предмета. Сећам се машине за веш. Горе споменути онижи десетар је без даха угле-тео у малу канцеларију војног интенданта на пристаништу. „Стигла је мешалица, господине; стигла је.“ Пожурили смо ван, питао сам се зашто је мешалица женског рода. Заиста је стигла, али је чак и тада била само „број“ јер је била лепо упакована у огромну кутију. А дезинфикатор је стигао касније у истом паковању. Али ја и даље нисам имао појма како оне изгледају.

Није било дана да нисам био узнемирен. Први и највећи стрес је био када смо сазнали да се бродска тона разликује од обичне тоне, то је заправо просторна, а не тежинска тона. Наш товар би заузео готово двоструку просторну тонажу која нам је додељена на броду. Због тога смо могли да укрцамо само пола опреме. Након неколико мучних сати – јер ако је не скинемо са овог брода, само небо би знало када бисмо кренули, будући да је било ратно време – отклонили смо ову потешкоћу. Али било је и других, а ја ни најмање нисам био при себи. То је почело овако:

Очигледно је било неких потешкоћа око смештаја. На броду је било места само за два пратећа официра, јер је ово био искључиво теретни брод. Требало је да оде до друге луке да укрца М. Т. (Механички транспорт) моторна возила и камионе, два официра и тридесет људи. Очигледно ме нису

очекивали, будући да је сво болничко особље требало да крене болничким бродом. Било је нужно да пођем са опремом у случају да буде истоваре на на Малти, што није била неуобичајена судбина како су ми рекли, или чак у Александрији, и тамо остављена нагомилана на пристаништу док се не нађе брод који би је превезао до одредишта.

У складу са заповестима, рапортирао сам војном официру за укрцавање, јутро по доласку. У вези са мношћу нису примили никакве заповести, али су ми рекли да су стигла конкретна упутства о људству. Ниједној жени неће бити дозвољено да се укрца на брод. Већ су били договорили да двојица механичара (моторни и рендгенски - једини други људи осим мене придодани јединици), буду смештена на палуби трупа.

Трећег јутра сам се јавио као и обично.

„Мислим“, рекао је пуковник, „да су заповести у вези са овим официром примљене.“

„Да, господине“, рекао је његов шеф особља. „Стигао је телеграм из Ратног штаба.“ Наставио је то да чита: „Под условом да дотични официр носи панталоне, може да настави бродом – иначе не.“

Зачуо се притајени смех, а чак је и пуковнику, посебно недуховитој особи, било тешко да задржи мирно лице.

„Па, мајоре“, рекао је регрутер суво, „мислим“ – гледајући ме – „да, мислим да можемо да кажемо да овај официр носи панталоне; иако морам рећи“, додао је, „да то данас није много битно.“

Наивно сам мислио да је ово решило проблем. Није било тако. Трешало је да откријем да људи који се у морнарици баве укрцавањем имају последњу реч у вези са тим.

Укрцао сам се са својом опремом око три сата пре него што је брод требало да исплови, али су ме врло брзо избацили, опрему и све. На очигледан начин је то урадио резервни официр краљевске морнарице задужен за укрцавање. „Рекао сам ти да не можеш да пловиш овим бродом. Нема

примљених заповести, “ рекао је кратко. – „Али примио сам своје заповести.“ – „Немам ниједну од Адмиралитета;” и окренувши се према морнару који је стајао у близини, наредио је: „Однесите ту опрему на обалу.” Моја војничка опрема је скинута с брода, и ја сам, након кратког размишљања, потиштено кренуо за њом.

Уследила су напорна пуна три сата, а телефон је био усијан, углавном због мог избацивача, резервног официра краљевске морнарице за укрцавање, који је више лајао, него што је уједао.

Напокон, након одлагања испловљавања брода, стигла је потребна дозвола и он је отпратио мене и моју војничку опрему на брод. Бродски официри, који су се највише интересовали за моју судбину, били су на вечери, а наше појављивање у салону дочекали су грохотним смехом.

НА ПУТУ ЗА СОЛУН

Официри су излицитирали адуте и изгубили се када сам почео да вечерам. Онда сам запалио цигарету и изашао на палубу. Небо на западу је било јарко жуте боје, а брежуљци преко реке на хоризонту су бивали све тамнији. Било је савршено летње вече, испуњено слатким мирисима, са лаганим, нежним поветарцем који је дувао са обале.

Претпостављам да је свако ко се из енглеске луке упустио у Велику пустоловину, док смо полако испловљавали из унутрашњег дока ка спољашњем, а затим у главни канал, мислио као ја. Ја нисам сада први пут путовао на исток, али је ово путовање ипак било другачије од свих претходних! Док су нас тегљачи полако вукли кроз уски гат, пролазећи покрај последњег пристаништа, на коме су стајали мушкарци, ја сам их знатижељно посматрао. Чинило ми се да су, на неки неодређен начин, различити од мене – и били су различити – као да се њихов свет, на неко време, одвојио од мог.

Следећег дана смо, по величанственом времену, пловили низ обалу, до наше следеће луке, као да смо на луксузној јахти, а упозорење које смо примили када смо стигли на улаз у Канал, да пазимо на подморнице, личило је на неслану шалу. Близу нас је била предивна енглеска обала обасјана сунчевом светлошћу, а мирно насмејано море је изгледало тако безбедно. Чинило се невероватним да би нас однекуд могла вребати немачка подморница. Наш необични цик-цак курс и споља избачени чамци су били једини видљиви докази стварног стања ствари. Добро смо прошли; али недељу дана касније, током нашег испловљавања за Солун, били смо

испловили само десет миља низ канал, када смо се повукли ка сигналној станици и провели више од четрдесет сати усидрени, пре него што су нам дозволили да наставимо. За то време је око нас лежала усидрена флота бродова свих величина и класа, а ми смо се у мислима вратили један век уназад, у доба ратних конвоја. Прошло је неко време пре него што смо схватили зашто каснимо, али када смо утврдили да нас на излазу из канала вребају две немачке подморнице, ми, путници, нисмо се осећали пријатно. Регрут је стигао са двојицом нижих официра, од којих је млађи имао готово исто искуство као и ја, пре него што су га коначно пустили да уђе на брод. Били смо узнемирени и раздражљиви због непредвиђеног кашњења. Ми бисмо већ првог дана одабрали да окушамо срећу и наставимо. Шта год, само не ово бескрајно чекање док су се сати уморно отезали, а ми узалуд посматрали сигналну станицу, нестрпљиво очекујући низ заставица које ће нам дати дозволу да наставимо. Кормилар, велики дебели шездесетогодишњи весељак са мора, коме смо досађивали запиткујући га, није гајио велику наду. „Можда ћемо да испловимо за пет минута или ћемо можда овде бити недељу дана, и то је знало да се деси”, било је све што би нам рекао. Већ првог дана смо се понадали. Неспретно брзо поринуће, густе облаке црног дима који је излазио из бродског димњака, прекрио је канал. Напокон су се наше молитве обистиниле, помислили смо. Гледали смо брод. Да ли ће нас заобићи? Не, са великим замахом, пришао је до стражњег дела нашег десног бока. Официр се попео на брод и отишао до капетанове кабине. „Ваше заповести за пловидбу, капетане“, чули смо га како говори. „Кренули смо.“ Али не. Била су то упутства Адмиралитета за испловљавање која се издају сваком транспорту и којих мора строго да се придржава. Конвој је кренуо, а ми смо остали. Седећи у салону и читајући, коначно, другог дана касно поподне, чуо сам изненадну вреву. Истрчао сам на палубу и бацио поглед на сигналну станицу. Низ заставица се вијорио са ужета за подизање.

Било је то наше ослобођење. Сат или два касније смо изгубили из вида кормилара, након што нам је на расстанку пожелео срећу, а ми се опростили од Енглеске. Капетан нам је испричао забавну причу о кормиларима и њиховим путевима. Поринуо је ирског кормилара након што је он једном испловио из реке Шанон. „Кормилару, да ли хоћеш да сиђеш и гуцнеш једно пиће?” „Још како и хвала, господине.“ Отишли су у кабину и наручили виски и соду. Бродски конобар је пришао, и на уво шапнуо капетану да им је понестало бродског вискија, а тамо су биле само три боце неког финог старог вискија, које су биле лично капетанове. Овај је био јако изнервиран, али је наредио да се отвори боца, иако је знао какво је то траћење на кормилара, који је више волео јака и сирова пића. Донели су боцу и капетан је, предвиђајући да ће кормилар вероватно да узме пола чаше, узео боцу и чашу и рекао: „Кормилару, кажи колико“, наточио му је добар гутљај, али не пола чашице, и не чекајући да кормилар одговори, сипао мало соде, а затим припремио своје. „Кормилару, ето, то је нешто што дуго ниси пио. То је добар стари виски, стар шеснаест година.” Кормилар је подигао своју чашу, подигао је према светлу, погледао кроз њу, а затим у њу. „Стари виски, баш вала, господине; шеснаест година, кажете! И сигурно је врло паметан за своје године!” Капетан је поцрвенео, а затим праснуо у смех. „Ево, послужи се, човече, послужи се. Након овога заслужујеш пуну бачву.”

Живот је на путовању бродом у време рата био мање монотон од живота на броду у мирнодопским данима. Пловидба је била посебно занимљива, упркос томе што нас нису потопили.

Брод за транспорт је био немачки ратни трофеј (један од десетак) заробљених у Калкути у августу 1914, када је био на свом првом путовању, и од тада нам одлично служи. Његови официри, који су сада били у служби индијске владе, носили су униформе индијских marinaца, са морнарима Индусима као посадом – са двојицом британских морнара

прве класе да управљају нашим оружјем. Млађи је прошао поред мене прве ноћи идући на крму. “Добро вече, господине”, одговорио сам му, а он је затим додао, „Идем да одрадим своја четири сата, да држим стражу код добре старе заставе.” Показало се да је он био један од двојице тобџија која су, четири сата на дужности и четири ван дужности, стајала ноћ и дан уз топ, спремни да се ухвате у коштац са подморницама. Прилично тежак посао.

Брод, ратни трофеј Његовог Величанства, назваћемо га *Fraulein*,² је био добар, завршен тек у марту 1914, тежак око 14.000 тона, веома широк и, због тога је имао велики теретни капацитет и удобне, скоро луксузне, официрске просторије. Брод нико није дирао, нити су му променили име (велика је штета, мислим, променити име ратног трофеја). Називи разних кабина, итд, су сви били на немачком, и звучало је чудно читати изнад салона „Speisezimmer für Offiziere”,³ и тако даље.

Али главни извор официрског поноса је била лепо опремљена, велика соба за картање, са фином наутичком библиотеком, извршним картама и, по њиховом мишљењу, последња реч о томе каква би соба за картање трговачког брода требало да буде. Сигурно је чак и сувоземцу упадало у очи то да Немци знају да граде теретне бродове.

Брод је исповио из Бордоа пре неколико недеља, због неког квара, а Французи су свакодневно хрлили да га виде, уживајући у првом немачком ратном трофеју који су угледали. Брод је, рекао је капетан, био у центру пажње, док је био тамо.

Његова индијска посада је, међутим, прилику сасвим другачије искористила. Они су имали притужбе на своју храну, па су британском конзулу предали следећу петицију. Конзул, будући да није познавао Исток, нити је Индусе, није могао

² Госпођица, нем. (прим. прев.)

³ Трпезарија за официре, нем. (прим. прев.)

да ухвати смисао поруке ни за главу ни за реп, препустио је то капетану. Петиција је драгуљ на свој начин: –

„Јусаф Кан, Саранг,
Расулбан, Саранг,

„Ратни трофеј Његовог Височанства----- .

„ПОШТОВАНИ ГОСПОДИНЕ,

„Молим се за себе јер сам био јако тужан зашто капетан ми даје велике проблеме никада ми не даје ништа зачине два месеца и никада ми не даје путер један месец све то некада, да некада, не четири месеца нема и ми смо јако тужни не можемо да радимо и све, све некада дају а некада не и много смо јадни.“

Али, Французи нису били једини који су били задовољни овим ратним трофејем. Дебела праља, са својом помоћницом и бебом, након што је донела веш, стајала је и гледала брод на доку, једно поподне, док смо ми туда пролазили. Рекла је: „Проклето добра ствар је то што је брод ту, а само бих воле-ла да је пун Немаца, баш тако! Зашто га не напуниш, господине?“ Питала је, уз гласни смех, мог супутника, официра лучког батаљона, који је био прилично скандализован што му се обратила на тако неформалан начин. Слатко сам се насмејао. Била је тако дебела и срдачна и природна, и очигледно је озбиљно то мислила.

Официри су били фина дружина, добри поморци и срдачни и уљудни другови. Капетан и главни официр, људи у најбољим годинама; други шездесетогодишњи стари Р.&О.⁴ официр, „ископан“, како се сам изразио, који је пре двадесет година напустио поморску службу и настанио се на обали, али се одазвао позиву своје земље.

Ти људи су радили онако како су морали! Држали су дво-струке страже – двојица официра су увек била на мосту, че-тири сата на стражи и четири ван страже, током двадесет и

⁴ The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company је била британска компанија за транспорт и логистику која датира из раног 19. века. (прим. прев.)

четири сата – било их је само четворица, укључујући капетана, а поред њих и персери радиооператер. Бити на свом положају осам сати дневно није се могло ни замислити.

Питам се да ли ми у земљи стварно знамо шта трговачка служба ради за све нас у овом рату! Након што су напустили Енглеску, виши официри нису мењали одећу, нити су се добро наспавали, све док нису стигли у Солун, тринаест дана касније. Као што је један од официра рекао једне ноћи горе на мосту (капетан нам је дао да управљамо бродом, укључујући и непроцењиву привилегију кормиларнице): „Овај рат се не добија само у рововима, већ и на командним палубама бродова трговачке флоте.“ Никада није рекао ништа истинитије. За сувоземца, готово је чудесно посматрати како ти људи напредују дан за даном, пловећи кроз познате опасне зоне, док им живот виси о концу. Подморница може да вреба било где. Осматрачи, без обзира држе ли се далеко или близу обале неутралне или савезничке земље, не могу да гарантују безбедност флоте. За окончање једног путовања, кључни су срећа и ефикасни и константни опрез, као и добро поморско умеће, а у многим случајевима сву ту бригу окончава непријатељски торпедо.

У то колико је мукотрпан посао данашњих помораца, уверили смо се после сат времена проведених на мосту, са официрима на стражи. Ноћу и дању, док се налазе у опасним водама, они морају непрестано да осматрају море. Пажљиво осматрају сва пловила, а официр на стражи мора да одлучи да ли треба да промени курс и да бродове сумњивог изгледа шире заобиђе. Када је море узбуркано и пуно пенушавих таласа, притисак постаје већи, јер се подморница врло тешко диже по бродском таласу у усковитлајој води. И већина трговачких бродова нема довољно официра. Не губимо из вида да би торпедо сваког тренутка могао да их пошаље на дно.

Иако смо увек пловили ноћу без светла, сретали смо осветлене бродове. Неки капетани неће да ризикују да буду по-

топљени. А то је велики ризик. Два пута смо се замало насукали и оба пута нас је у трен ока спасила само добра поморска вештина. Морнар се плаши судара чак и више него подморница, па многи носе светла на јарболима, која могу да се виде на знатној удаљености, чак и са ниског нивоа подморнице. Након судара следи војни суд или, у случају приватног брода, често губитак посла или укидање дозволе за пловидбу. Наступила су тешка времена за трговачке бродове. Нека им служи на част то што стрпљиво подносе и на тај начин пуно помажу Империји да добије рат. Без њих бисмо пропали за неколико недеља.

Док смо једно вече за вечером разговарали о подморницама, морнар са Темзе је споменуо једну коју је потопио. Официри нису чули за његово унапређење, након успеха. „Они се само тркају, ти теретњаци на Темзи“, рекао је капетан и испричао нам следећу забавну причу. Теретњак је негде близу ушћа Темзе, у снажној плими, измакао контроли и залетео се у усидрену крстарицу, окрзнуо брод по боку и ољуштио боју. Поручник је на командном мосту погледао преко оградe и рекао: „Побогу, човече! Зар не умеш боље од тога? Ољуштио си ми боју.“ Поручник је очигледно био врло благ примерак своје врсте, али је чак и он то изговорио мало оштријим тоном. Заповедник теретњака је подигао поглед: „Здраво, господине, а ко си ти?“ „Ја сам поручник задужен за овај брод, човече.“ „Ох, јел тако? Па, господине, ја сам капетан овог овде брода. Ако желиш нешто да кажеш, иди и испричај то себи равном, пријатељу – ја сам само радник овде, онај што му кошуља испада из панталона на леђима!“

Путовање превозним средством, посебно теретним као што је *Fraulein*, нема много сличности са оним луксузним бродом. Истина, имали смо среће јер је капетан обезбедио веома добру храну и имао је првокласно вино на броду. Али није било украса, мермерних када и славина са топлом водом; санитарни услови, будући да су били немачки, нису били баш добри. Нема снежно беле палубе и удобних сало-

на, а овај недостатак луксуза је допуњавало и то што смо морали да затварамо све осветљене кабине, након што би пао мрак. А ово лето на Медитерану се није шалило. Није било вентилатора, ни у нашој кабини, ни у салону, а због свежине, дуге вечери (вечера се на броду служила у 18.30) смо морали да проводимо не радећи ништа на палуби, јер нисмо могли да читамо у херметички затвореној кабини. Проводио сам вечери на горњем мосту пазећи на подморнице. Кроз цело Средоземље нас је пратила јасна месечина. Колико год да су те ноћи биле лепе, целим путем нас је пратило прекрасно време, разјарени официри су псовали месец јер је појачавао опасност од подморница, било је готово немогуће користити перископ на пучини преплављеном месечином. На том мосту, те тескобно проведене ноћи - мени, беспосленом сувоземцу – биле су фасцинантне.

Докови за чамце су били поправљени пре него што смо избацили последњег кормилара, нас тројица официра смо били задужени за сваки чамац, тачније за војнике који су му били додељени. Позвали смо бродске станице неколико пута, а наш стварни положај је најбоље дочарало облачење прслука за спасавање. Сећам се да ме је прилично запањило, када сам, након што смо кормилара оставили у Каналу, видео морнаричког тобџију како са оружјем за појасом за спасавање, одлази да стражари. Британски модел појасева за спасавање је распаљивао машту. Имали смо две врсте на броду. Британски модел је био направљен од снопова равне плуте ушивене у платнену пресвлаку у одвојеним преградама, а сви су појасеви били исте величине, тако да су одговарајући пристајали само великом човеку; за мање људе су крајеви морали да се преклапају. Ово преклапање је значило да је било врло тешко чврсто везати појас, а ако није стајао чврсто уз тело, подизао би се до уста и утапао онога ко га је носио; или ако је трака око врата предуга, а олабави се када се накваси, појас склизне преко ногу и спутава човека или га окреће наопако. Сумњам да је на препуном броду, којим

сам дошао из Француске, 5% појасева било стављено како треба, па би се њихови власници изненада нашли у мору⁵. Немачки модел који смо имали на броду је био бољи, иако би стручњаци вероватно имали још шта да кажу о овој важној ствари. Преграде у њима су биле испуњене ватом, и пресвучене финим смеђим платном. Будући да су били од вуне, много су ближе приањали уз тело, као што фотографија приказује, па нису спадали. Овај појас је направљен да држи човека тешког 38 лбс.⁶ (просечна тежина у води) на површини 36 сати. Наравно, нови прслуци за спасавање су добри, али због своје цене на броду не користе баш много.

Путовање Заливом је протекло без икаквих догађаја. Осим што смо покупили један или два британска разарача, није било никаквог узбуђења, осим код рта Финистер једне вечери, када је са горњег моста капетан угледао, на своје огорчење, широки сноп светла који је излазио са затворене војне палубе. Инжењери су радили неке поправке! Али зашто ноћу? Није било одговора. Капетан је био бесан. Стварно је невероватно колико људи постају неопрезни или безосећајни по питању светла ако оно омета њихову тренутну удобност. Капетан је рекао да ће током читавог путовања тамо сигурно бити још таквих примера. На једној пловидби почетком рата је био у транспорту који је превозио 3.000 војника. Био је то велики путнички пароброд са низом отвора на боковима. Били су на Црвеном мору, а у то време је то била опасна зона, још увек се није знало где су Немци, јер у том тренутку нису још сви били примећени. Касно ноћу, док је био на стражи, погледао је са моста према крми, коју је обасјавао широки сноп светла са једног од прозора на средини брода. „Довољно да нас ода више пута.“ На броду те величине није било могуће рећи из ког бродског прозора

⁵ Откако сам ово написао, отишао сам из Француске и вратио се натраг. Нови узорак који се сада користи на бродовима у каналу много је побољшао стари. Али не мислим да је добар као немачки појас.

⁶ 17,23 кг (прим. прев.)