

Даглас Волш

СА СРБИМА НА СОЛУНСКОМ ФРОНТУ

Е Д И Ц И Ј А
СРБИЈА 1914–1918

Уредник
Зоран Колунџија

Превео са енглеској
Бранко Момчиловић

Наслов оригинала:
Douglas Walshe
WITH THE SERBS IN MACEDONIA
London: John Lane the Bodley Head
New York: John Lane Company, MCMXX

Copyright © ИК Прометеј, Нови Сад, 2017.

Издавање *Едиције Србија 1914–1918* подржали су
Министарство културе и информисања Владе Републике Србије и
Град Нови Сад – Градска управа за културу

ДАГЛАС ВОЛШ

СА СРБИМА НА СОЛУНСКОМ ФРОНТУ



ПРОМЕТЕЈ
Нови Сад

РТС

РАДИО-ТЕЛЕВИЗИЈА СРБИЈЕ
Београд



ON ACTIVE SERVICE SERIES

WITH THE SERBS
IN MACEDONIA

DOUGLAS WALSH

СОЛУН

ПУТНИК

РЕДОВ ДЕЈВИД СМИТ, 708 МОТОРНИ ТРАНСПОРТНИ КОН-
ВОЈ (ФОРДОВИ АУТОМОБИЛИ) ПРИ СРПСКОЈ КРАЉЕВСКОЈ
ВОЈСЦИ, ИЗЈАВЉУЈЕ:

Реци када нађеш моју мајку; хитам да признам
Да сам срећник који је учинио што му је дужност.
Када помислиш на ровове, и ручне бомбе и усирену крв,
Нигде није прашњаво као у армијском војном корпусу.
Тачно, има тренутака када ми је мука што не могу кући на
чај

Са женом у кухињи и детенцетом на мом колену,
Али, шта ћеш, не можеш имати све; и моја стара се не
љути,
Међу нама, она је два пута дебља него што је била!

Отворено признајем, не жалим се а и зашто бих, мада бес-
платно,
Имао сам крстарење по Медитерану као милионер!
Видео сам стране земље, и чуо како говоре грчки,
Да, ја, на шта то личи када зарађујем једва две фунте
недељно!
Видео сам овце како пасу са козама као што стоји у Светом
писму;
Видео сам камење које изгледа као хлеб, и омирисао неке
јаке мирисе;

Видео сам пурпурне планине и небо као Рекитово плаво;
И гледао како домороци музу овце, тако ми свега, другари,
то је тачно!

О да, пропутовао сам доста у свом кревету-аутобусу,
Док сам радио за Србе (живели, у њихово и наше здравље!)
Пропутовао сам доста, и видео чудне призоре,
И спавао са мрежом против комараца преко лица ноћу,
И видео сам како волови вршу жито као што каже Свето
писмо,
И завиривао иза женског вела, и штипнуо Турчинов фес;
Али од свих призора које сам видео (а видео сам их много)
Сахрана мале бебе ме је највише потресла!

Ех, говор о „срцу живота“, он ме потреса!
Није имала ковчег, и носила је шарену хаљиницу!
Изненада сам је угледао како наилази сеоском улицом,
Отац са њом у рукама – крута, мала и слатка!
Свештеник и породица ишли су у развученој колони,
Јадна слуђена мајка са посудом са хлебом и вином,
За случај да се пробуди гладна на дан васкрсења –
Нисам могао да питам, јер нисам говорио грчки, али
мислим да се радило о томе!

Најпре сам мислио да шмутнем; а онда рекох, „Не, остани
до краја;
Не шкоди знати шта други народи раде!“
Свештеник, био је необичан старац – кажу ми да га зову
„поп“ –
Носио је дугу црну мантију и чудан стари црни шешир.
Нисам успео да разумем његов говор на страном језику
покрај малог гроба;
Али видим колико се мајка упиње да буде храбра,

И пре него што су спустили бебу у њега, направила је
гнездо од сламе,
А онда је узела своју бебу и спустила је !

Но, као што рекох, много што шта сам видео, али тај ме је
призор згромио,
Ношење тог македонског детенцета улицом –
Мали гроб међу брдима, гнездо, необично јело –
Једини приказ који сам видео тамо због кога сам хтео да
заплачем!
Схватате, помислио сам на своје дете и своју стару,
Скоро пола света далеко од мене, а живот је тако јефтин,
Никада не знате, а деца су деца, доста сам видео,
Што пре поново дођем кући, бићу срећнији!



Дрво као звоник

ГЛАВА I

ПУТОВАЊЕ ПРЕКО МОРА

Четрнаестог јуна 1916. у логору Булфорд, Министарство рата је оформило 708. чету Моторног транспорта, Армијског сервиса. Део животне приче тог мишића, технички Лаке колоне *фордових* камиона за снабдевање и муницију придодата српској војсци, наћи ће се на страницама које следе. Међутим, што се наших људи тиче, нема приче о данима и ноћима у рововима пуним воде, изложеним баражном гранатирању, ни узбудљивих описа о борбама прса у прса и нападима на бајонет. Никада нисмо испалили ни један метак на било шта узбудљивије од бензинске канте да би вежбали гађање револвером, или дивљу гуску или патку за ручак, које су обично остајале у ваздуху.

Али одрадили смо своје, и видели смо мало Балкан. Углавном ожењени и најчешће физички слаби, „гурали смо“ – када је требало нешто погурати. У паузама између ових дугих периода доколице који су изгледа неодвојиви од глупог ратовања, наши људи су упознали извесне опасности, и суочавали се са смрћу од авиоплана, несреће или болести. Међутим, биће добро да почнем мало ближе почетку.

706, 707, 708. и 709. чета моторног транспорта посебно су оформљене да носе залихе и муницију Србима по

најгорим беспућима Балкана. Идеја је била да тешки камиони саобраћају од крајње тачке железнице све докле су путеви употребљиви за таква возила. Од те тачке наставили би *фордови* лаки камиони, користећи стазе и пролазе немогуће за тешке камионе. Радници на изградњи пруге и путева и њиховом одржавању, наравно, радили би све време док су се војске бориле, и тако, корак по корак, требало је да сви путују ка Београду. То је била замисао – али у пракси ствари су се одвијале мало другачије. Најпре, било је тешкоћа око командовања, што је на крају сређено, пошто Срби нису имали сопствени аутомобилски транспорт, тако што су такозване Српске аутотранспортне јединице стављене под команду британског команданта снабдевања и транспорта, генерала Артура Лонга. Другим речима, британски транспорт је требало да ради за Србе под француском командом – што је ситуација која је обиловала могућностима за неслогу. Задовољство је, међутим, истаћи да захваљујући такту и пожртвованости свих заинтересованих, практично није било неслагања. Када је то сређено, следећа невоља је била капацитет ношеног. Откривено је да су, иако су сви очекивали да путеви буду рђави, они били много гори него што је ико замишљао. Почетком напредовања 1916, када је ситуација била најгора, стање путева је збиља било такво да се чинило да је немогуће да се моторни транспорт избори с тим. Прва јединица која је радила за Србе била је 605. – сложена јединица, која се састојала од тешких камиона и *фордових* кола, која је првобитно радила за Британску јадранску мисију а касније за Британску мисију на Крфу. Остале јединице тешких камиона биле су 688. и 689. чета од албиона тротонаца, чији је могући терет тих дана ретко износио више од тоне и по. А јединице *фордових* возила – 706, 707, 708. и 709, које су се састојале од 130 камионета свака за транспортне потребе

– биле су у стању да носе терет од само 250 кила уместо пола тоне, колико се очекивало од њих.

То је довело до појачања са још четири јединице 1917, али до тада тешкоће су већ биле прошле, а путеви су били знатно бољи.

Рађање једне јединице почиње са Г. 1098. Изгледао је врло невино када смо га први пут видели – лепо прошивена кожна фасцикла од 17 страница, са свим што нам је потребно уредно изложеним у колонама са упутствима где треба да буде однето. Али ускоро су уследили мудрост и гнев.

Г. 1098 је Табела за потрепштине мобилизације, у којој су наведени персонал, транспорт, опрема и залихе материјала који следују свакој јединици. То је Свето писмо Министарства рата и проклетство за командујућег официра. Ниједно упутство Г. 1098 за сваку јединицу није изазвало било шта до ружне речи.

Г. 1098 је fine, уредне, честите ниже офицере претворило у бестидне лопове и заверенике. Командујући официр преузима ствари по задатку и усрдно се моли да пре испоруке издрже пожар или повлачење. Монс није био сав јадан, а и Галипоље је нудило утеху.

Читава ствар се претвара у двобој између вас и Министарства рата. Они желе да вас пошаљу са што мање опреме – тако они добијају своја одликовања – а ви, природно, желите да се осигурате и да имати двоструко више од онога што ћете вероватно потраживати.

Добили смо колико смо могли од Министарства за снабдевање. Оно обезбеђује све што је потребно за армију у борби, са изузетком неких техничких потреба; а то министарство јесте, било је, и увек ће бити – Министарство за снабдевање. Оно зна само јеванђеље по Г. 1098.

По нашем искуству, они су највише веровали у свој Систем. Систем је, наравно, неопходан и изванредан обим бијурократије је неопходан; али, чак и са Системом, треба

имати на уму да се води рат. Посао Министарства се није водио по сату, дану или послу који одговара муштеријама. Сваког дана, рат или не, они су затварали од дванаест до два. Једном приликом очекивали смо да се укрцамо сутрадан, а официр задужен за радионице био је до гуше у послу, и прешао је четрдесет миља да их посети. Стигао је у два минута до дванаест. Али нису хтели да ремете свој Систем због њега. Било је немогуће да било ком свом човеку одузму пет минута од његовог ручка. Или мора да чека до два, или да оде без својих залиха; и пошто није могао никако да чека, отишао је без њих. Наравно, ми се нисмо укрцали сутрадан, па је морао да обави још једно путовање од четрдесет миља о трошку пореских обвезника.

То се, међутим, подразумевало. Човек очекује такве ствари у војсци, и то је ствар у којој вас војска никад не разочара.

Док је довлачење опреме и залиха било у току, људи су регрутовани за нас на кашичицу да комплетирају наш састав. Енглеска се будила из сна, и методе су наравно биле смандрљане. Требало нам је толико људи, а добијали смо их на рате. Али то је било тешко време за команданта. Морао је да оформи ту гомилу, о којој није знао ништа, у јединицу, и да од њих створи подофицире, административно особље, куваре и посилене. Ако међу њима није било чиновника или куvara, Министарство рата није марило. То је била смрт за команданта. Имао је број људи прописан у Г. 1098.

Нико није ништа знао о било коме или било чему, али сви су озбиљно приступали послу, и тако, ствари су сређиване. Шефови складишта су нам помогли колико су могли, и надајмо се да ће једног дана сјајан посао који је обављен у Булфорду током овог периода добити одговарајуће признање. Командант је интервјуисао своје људство и поделио обележја за чиновне. Старији водник је

почео да увежбава јединицу. Људи који нису знали да возе *форда* издвојени су и обучени – а млађи официри су звектали унаоколо, тражећи послане. Били су новајлије као официри, тек пристигли са курса за официре, и још помало нервозни када су издавали команде на смотри, и били су врло осетљиви због боје својих опасача. Али знали су довољно да знају да много зависи од тога да добијеш доброд, поузданог посланог.

Постепено, јединица је добијала форму – форму Армијског сервисног корпуса – и мало по мало, почела су да пристижу возила. Био је велики дан када смо сазнали да имамо петнаест камионета, истих као они који код куће разносе рубље и робу из пиљарнице. Те ноћи смо удвостручили стражу. Дошло их је касније још, и сви су украшени ознаком јединице – црвеном потковицом са белим ексерима. Наравно, то је најпре ишло с брда с дола, срећа би нас изневерила, и све је морало да се ради испочетка. Али то је било у складу са војном традицијом.

Тада смо жарко желели да кренемо, чекајући и псујући *хенрија* што нам не испоручује наше камионете. Две друге чете су већ отишле – 706. и 707. – а једна, 606, је већ радила. Из дана у дан читали смо новине да нађемо било какав помен Србије. Шта ти Срби раде и шта ће бити наш посао била су најчешћа питања. Да ли ћемо имати узбудљиве доживљаје са бугарским комитама у брдима, или ћемо бити само *џикфорди* и *картиер џајтersonи* (типови возила коришћених на Западном фронту, Б.М.), као што је била већина транспортних јединица у Француској? Нико то није знао; нико није ништа знао. Све што смо чули било је углавном погрешно, а потраживање резервних опруга због тамошњих лоших путева дочекано је са презривим смехом. Исто је било и са захтевом за резервним кугличним лежачевима. Као и обично, упућени смо на Г. 1098, а касније смо потпуно зависили од оба ова дела. Али такве ствари

се обавезно дешавају, па нека. Лако је критиковати и бити накнадно паметан, као што је лако подсмевати се Министарству рата. Будимо милостиви и претпоставимо да постоји дубља мудрост иза оваквих ствари него што то може да схвати мозак обичног цивила.

Једног дана стигло је необично узбудљиво наређење. Два млађа официра и сто људи треба одмах да отплове за Солун да попуне број једног транспорта. То је изгледало озбиљно, и оног дана када смо се опростили са овим друговима, и сами смо путовали са свим својим возилима у Бат.

То је изгледало још озбиљније. Бат је био на путу за Авонмаут, луку одакле су за Солун слата сва транспортна возила. Требало је да кренемо, говорили су оптимисти, и у четну канцеларију су стизале бројне молбе за одсуство за викенд да би се опростили.

Мало смо знали о томе.

Хенрији имају много особености, и наша искуства у вези са триковима које изводе су била бројна и мучна. Они су сјајна возила – иду где ни једна друга кола не могу, и раде што ни једна друга кола не могу; али њихове предње осовине и стуб волана се врло лако савијају. *Форд* са савијеном предњом осовином и неком будалом или новајлијом за воланом може да направи ршум, као што ћемо открити.

Пролазећи кроз Бат ка нашем логоришту морали смо да прођемо оштром кривином, и возач једних кола, возећи пребрзо, ударио је доста јако у супротни ивичњак. Није прикочио, као што је требало да уради, и кола су се весело одшетала до друге стране пута. Онда су се поново вратила, попела на плочник, и ударила у огроман излог на вратима једног продавца текстила. Незадовољна тиме, она су рикошетирали од врата и треснула у још једно стакло на другој страни, и зауставила се у самом излогу са разном интимном женском одећом повешаном на блатобрану. Један потпоручник, сав црвен, по дужности је морао да процени

штету, а нека изложена одећа коју су показале продавачице била је заиста врло интимна. Све у свему, тај *форд* је на првој вожњи причинио више штете него што је сам вредео, а узгред буди речено, читаоца ће можда занимати да сазна какви су возачи неки од наших људи били тада. Тај посебан возач је имао обуку само три дана пре него што је прошао као способан! Занимљив детаљ је што су неки комадићи стакла пробили тридесет или четрдесет дебљина памучног платна.

Напред поменути догађај подсећа на онај који се догодио неколико дана касније. Један други официр је спроводио један број нових возила из Фулфорда у наш логор, и у судару једно возило је пало низ насип и преврнуло се. Бука поломљеног стакла, комада дрвета и улубљеног лима била је страшна. Бојећи се најгорег, пришли су олупини и видели да возач не може да се покрене без помоћи.

Дигао је окрвављено лице према официру.

„Оћул’ морати да платим за ово?“ питао је забринуто.

Дани су пролазили а возила су слата даље док нисмо имали само четрдесет преосталих возила, а онда је стигла наредба да кренемо. Била је поништена, а онда поновљена. И поред претходних разочарања закључили смо да најзад стварно морамо да кренемо. Поздрављало се много пута. Прављене су кутије за грамофон, његов звучник и плоче, на које је стављана етикета „канцеларијски материјал“, а људи који су раније били у топлим крајевима зарадили су добро стваљајући памучни штитник око тропских шлемова неупућених.

На одморишту код докова чекало нас је следеће наређење. Сва наша возила и већи део наших залиха морају бити послани одмах сутрадан. Јако смо се обрадовали, и Радионице и све њихово људство укрцали су се са мешовитим товаром који су чинили наша преостала возила, неколико хиљада тона експлозива и једна хаубичка батерија

– у теретни брод који је пловио брзином од девет чворова када се погура.

Обавили су путовање без пратње – и стигли!

Стајали смо бескрајно дуго. И тада се догодио један од оних догађаја који остају у сећању дуго пошто се остатак војевања заборави.

Један војник је сломио протезу, то јест, сломио зубе.

Одмах су покренута страшно важна питања. Да ли се то стварно десило, или је учињено намерно да се избегне укрцавање за пут преко мора?

Кривац, или жртва, изјавио је да ју је испустио из уста у клозету. Жалим, али ово је војна историја а у војсци се свашта дешава. Кад год вам је потребан човек, ту је. Ако касни на смотру или дође необријан – ето вам.

Није било сведока осим жртве или кривца. Да би се направила нова било би потребно оставити га, а он је тврдио да има право на нову протезу о трошку државе и одбијао је да му се само поправи. Као и официри, није видео зашто не би извукао све што може од војске.

Ствар је сређена тако што је човек са протезом послат у Бристол са пратњом. Тамо је зубар најпре тражио гвинеју да је оправи, упознат је са чињеницама и пристао је да учини то за пет шилинга, и на крају, када је дошао тренутак да се плати, прихватио је пола круне!

Он ју је изврсно оправио и човек је био изванредан војник. Био је, збиља, један од најбољих људи у јединици.

Узбуђење је прошло и стварно смо се укрцали 27. августа. Није нас било много. Већи део јединице је отпутовао раније, али командир и два млађа официра и људи који су преостали имали су пријатно путовање на познатој јахти за крстарење *Аркађанин*, која је припадала Краљевском поштанском броду а онда је претворена у транспортни брод. Касније је потонула. Њене удобне кабине, луксузни салони и базен који су својевремено одјекивали од смеха лепих

жена, и доброћудног, поганог језика грубих војника, коначно су постале Фрицова жртва; а када смо чули да је потонула сетили смо се нашег пријатног путовања и осећали да смо изгубили пријатеља.

Брод је био пун војника, а прва два дана су била баш гадна. Писац је био лоше среће да буде одређен за дежурног официра, а прву инспекцију је боље да изоставим него да је опишем. Бродски кувари су очигледно били баш лоше шаљивчине. Храна је била изврсна, али за први оброк путника они су припремили кари, зеленкасто-жућкасти кари са комадићима сланине.

Појасеве за спасавање смо носили све време и места чамцима су одређена свима. Официри, међутим, нису добили распоред за чамце. Претпостављало се да је један стари сплав довољно добар за њих.

Са нама је путовала и пратња, а наравно, и ми смо имали сопствени топ, и наоружаног стражара на дужности. Целе ноћи светла су била угашена, а пушење на палуби је био озбиљан прекршај.

Једне лепе ноћи, када је већина људи због врућине спавала на палуби тако да је било тешко корачати а да их не нагазиш, писац је опет био дежурни официр.

Одједном зачуо се глас дежурног наредника:

„Окрените ручне сатове наопако!“ повикао је. „Окрените часовнике наопако!“

То се зове ревност. Бојао се да ће светлуцање бројчаника на часовницима људи који су лежали на палуби светлети кроз ограду брода или према небу и одати наш положај подморницама које су вребале.

„Пожури тамо. Нећу да понављам!“ претио је. „Окрени бројчаник надоле, или ћете добити своје ујутро.“

Та мирна пловидба Медитераном са погашеним светлима, у цик-цак, док би с времена на време наш брод пратилац сигнализирао неко наређење или савет, била је

узбудљива. Али имали смо среће. Прешли смо преко неке олупине једне ноћи, бојали смо се све време, и тестирани смо са неколико лажних узбуна, али смо стигли до Малте не угледавши ни један перископ.

На нашу радост, официрима је дозвољено да се искрцају, и сазнали смо да ћемо се задржати овде неко време пошто су тренутно подморнице врло активне. Тако смо Малту добро упознали, што, наравно, другим речима значи да је Малта упознала нас – или бар то покушала.

Посетиоцу је Малта место које на неки начин оставља горак укус у устима. Као и њени становници, она је веома жута и сјајна када сунце сија, али људи нису фини а лажни раритети и грамзивост њених дућанџија су очигледни и нервирају. Уопштена запажања се, међутим, заснивају на тродневној посети и сувише су ускогруда, па да кажем тек толико да смо се тамо лепо проводили и имали неколико врло лоших ручкова.

Душа нашег друштва био је један наш млађи официр, иначе адвокат. Цењкајући се у једном хотелу са једним продавцем чипки за ствари које уопште није намеравао да купи, Вотсон нам је натерао сузе на очи. Чак се и Малтежанин насмејао, и утешио га је давши му пола круне када се опростио од њега. Али Вотсонова највећа мајсторија догодила се следећег дана, када смо изнајмили кола и возили се по острву. После дивног чаја у хотелу на обали, где смо потрошили много пенија на момке који су гњурали, Вотсону је дошла инспирација на повратку. Малтешке сељаци који су се враћали кући после рада поздравила су четири официра, који су свечано подигли своје тропске шлемове у најбољем стилу Рицент стрита. Дејство је било сјајно. У одговор, сељаци подигли шешире и сви се окренуше и у чуду гледаху за овим необично учтивим „Инглезима“. Могуће да је овакво понашање било неприлично за привремене официре и џентлмене, и требало је да то знамо.