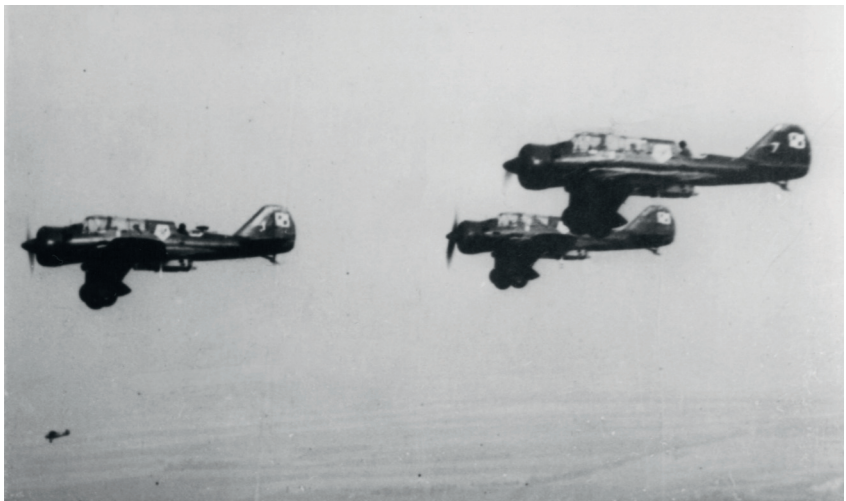


3 SEPTEMBER 1939

Vanwege de dreigende aanval van het Derde Rijk en de verwachte oorlog, vertrok het technische personeel van het eskader op 26 augustus 1939 met de trein vanuit Toruń naar het vliegveld Zdunowo bij Zakroczym (ongeveer 30 km ten noordwesten van Warschau). De piloten wachtten in Toruń op verdere orders tot 31 augustus 1939.³⁰

Kapitein Chrzanowski beschreef de laatste dag van vrede in zijn verslag als volgt: 'Op 31 augustus kreeg ik het bevel om de luchtmacht naar het vliegveld van Mokotów te verplaatsen. Vanwege de slechte weersomstandigheden gaf de commandant van het 4e Luchtvaartregiment [kolonel Bolesław Stachoń – KK] geen toestemming voor het opstijgen van het eskader.'

Verder schreef Chrzanowski in zijn rapport: 'Op 1 september 1939, rond 3.00 uur 's nachts, werd het eskader gealarmeerd. Het vliegpersoneel werd, nadat de vliegtuigen waren verspreid langs de rand van het bos bij het vliegveld van Toruń, geïnformeerd over de Duitse bombardementen op Bydgoszcz, Tczew, Gdynia en Grudziądz. Tegelijkertijd werd het personeel meegedeeld dat Duitsland Polen de oorlog had verklaard. Om



*'Karas'-vliegtuig van het 41e Eskader in vlucht.
(Arch. Jerzy Pawlak via Wojciech Sankowski)*

7.00 uur steeg een eskader van acht vliegtuigen op, ondanks de slechte weersomstandigheden (mist en regen), met bestemming Warschau.³¹

Er bestaan verschillende versies over de exacte landingsplaats in Warschau. Ł. Łydźba stelt dat de landing plaatsvond op Okęcie, terwijl K. Sławiński aangeeft dat dit op Mokotów was. Hij schrijft in zijn boek: 'Om 8.20 uur landde het 41e verkenningseskader op het vliegveld. Het werd vervolgens overgebracht naar het veldvliegveld Zdunowo, ter beschikking van de commandant van de luchtmacht van het leger 'Modlin', waar het rond 13.20 uur landde.'³²

Kapitein Chrzanowski maakt deze onzekerheid duidelijk in zijn rapport. Hij geeft aan dat het eskader op de ochtend van 1 september op het vliegveld Mokotów was. Op dit vliegveld kreeg het eskader rond 10.00 uur de opdracht van het opperbevel om naar het veldvliegveld Zdunowo te gaan. Het eskader werd daar als 41e verkenningseskader beschikbaar gesteld aan de commandant van het leger 'Modlin'.

Het personeel van het 41e eskader bestond uit 20 officieren, 16 onder-officieren en 7 soldaten en soldaten eerste klasse. De meeste officieren waren waarnemers, terwijl slechts drie piloten officier waren. De overige twaalf piloten, onder wie Alojzy Gusowski, hadden de rang van korporaal-piloot. Uiteraard maakte ook technisch personeel deel uit van het eskader, zonder wie de vliegtuigen niet konden opereren en de vliegvelden niet konden functioneren.³³

Aan het begin van de oorlog was het eskader uitgerust met PZL-23B 'Karaś'-vliegtuigen. Volgens de sterkteopgave zouden er tien beschikbaar moeten zijn, maar in werkelijkheid waren er slechts acht, omdat twee toestellen in reparatie waren. Zoals Ł. Łydźba schrijft, werd het eskader daarnaast uitgerust met een RWD-8-verbindingsvliegtuig.³⁴

Dit vliegtuig wordt niet genoemd in het rapport van kapitein Chrzanowski over het eskader in die periode. Kapitein Chrzanowski vermeldt in zijn rapport echter wel dat er toen een RWD-8-

verbindingsvliegtuig bij het eskader was ingedeeld. In het logboek zijn dergelijke vluchten ook geregistreerd, zoals verderop in dit hoofdstuk wordt beschreven.

De eerste gevechtsmissies voerde het eskader uit vanaf Zdunowo. Op 2 en 3 september voerden vier bemanningen verkenningsvluchten uit.³⁵ Zoals Ł. Łydźba schrijft, vertrokken deze bemanningen om de situatie te verkennen in de richtingen Chorzele – Przasnysz, Szczytno – Nidzica – Działdowo, Olsztyn – Ostróda en Szczytno – Wielbark. Ook de volgende dag werden uitsluitend verkenningsvluchten uitgevoerd. De piloten van het eskader maakten in totaal vijf vluchten.

De eerste georganiseerde bombardementsmissie vond plaats op 4 of 5 september (zie hieronder voor de verschillen in datering). Voor de uitvoering van deze aanval werden zes PZL-23B 'Karaś'-vliegtuigen ingezet (in zijn rapport gebruikte kapitein Chrzanowski hiervoor de aanduiding Karaś II). Helaas raakte één vliegtuig tijdens het opstijgen beschadigd en kon een ander toestel niet opstijgen. Daardoor namen uiteindelijk slechts vier vliegtuigen van het eskader aan de missie deel.

Tijdens de missie moesten de vliegtuigen van het 41e eskader worden gedekt door Poolse jachtvliegtuigen, die zich, zoals Chrzanowski schrijft, in de omgeving van Płońsk bevonden.³⁷ Volgens Łydźba waren dit jagers van het 152e jachteskader, dat ook onderdeel was van het leger 'Modlin'. De vliegtuigen voerden een bombardement uit in het gebied rond Mława.³⁸

Kapitein Chrzanowski beschreef deze vlucht als volgt in zijn verslag: 'Tijdens het bombardement probeerden drie Duitse vliegtuigen aan te vallen, maar zij naderden slechts eenmaal, openden het vuur van een afstand van 300–400 meter en trokken zich vervolgens terug. Het resultaat van het bombardement was zeer gering. Als vooraf verkenning was toegestaan, had de missie waarschijnlijk betere resultaten opgeleverd. Alle vliegtuigen keerden van de missie terug. Bij de landing raakte één vliegtuig beschadigd aan het landingsgestel. Oorzaak: een doorboorde luchtdruk-

leiding en blokkering van het rechterwiel. Een tweede vliegtuig kwam vast te zitten met de motor, doordat het wiel in een verse molshoop en drassig terrein terechtkwam. Na deze missie bleven er vijf vliegtuigen operationeel. De tweede missie werd geannuleerd [onderstreping van kapitein Chrzanowski – KK]. De beschadigde vliegtuigen werden verbrand, omdat zij niet naar een ander vliegveld konden worden overgebracht.

Wat betreft de verschillen in datering: in het geciteerde verslag van kapitein Chrzanowski wordt 5 september genoemd, terwijl volgens het logboek in de marge 4 september 1939 staat vermeld. Soortgelijke verschillen komen ook voor bij de verplaatsing van het eskader uit Zdunowo, waarover later in dit hoofdstuk wordt geschreven. Helaas waren de logboekkaarten die van het Sikorski Instituut in Londen werden ontvangen onvolledig, waardoor deze twijfels niet konden worden opgehelderd.

Volgens de ontvangen orders vertrok het eskader (piloten zonder vliegtuigen en grondpersoneel) naar het vliegveld Zielonka, ongeveer 15 km ten noordoosten van Warschau. De vliegtuigen van het eskader kregen het bevel naar Warschau, naar Okęcie, te vliegen om de volgende ochtend vandaar naar het vliegveld Zielonka te vertrekken. Ook hier bestaan verschillen in de datering. Chrzanowski schreef in zijn rapport: ‘Om 4.50 uur op 5 september 1939 vertrok het vliegpersoneel vanaf Okęcie naar het vliegveld Zielonka, dat eerder werd gebruikt door de jachtdivisie van kapitein Krasnodębski.’

Hier moet worden toegevoegd dat de genoemde kapitein-piloot Zdzisław Krasnodębski commandant was van de III/I Jachtdivisie, bestaande uit het 111e en 112e jachteskader.⁴⁰ In het manuscript is de datum 5 september gecorrigeerd; het is niet duidelijk of dit door kapitein Chrzanowski zelf is gedaan. Aan de linkerkant is naast deze datum 6 september aangegeven.

In die periode ontving het eskader twee PZL-23 ‘Karaś 43’-vliegtuigen, maar Chrzanowski geeft hierover geen nadere details. In de inleiding over de uitrusting zei hij: ‘Het eskader had aan het begin van de oorlog acht

vliegtuigen ‘Karaś II’ en op de vijfde dag van de oorlog twee vliegtuigen ‘Karaś 43’.⁴¹

De piloten zouden ook drie ‘Karaś’-vliegtuigen ophalen bij de PZL-fabriek in Okęcie, maar kort vóór de overdracht werden deze toestellen vernietigd tijdens een Duitse luchtaanval.

Eén van de medewerkers verklaarde dat zich op het vliegveld Bielany in Warschau twee PZL P.43A-vliegtuigen bevonden, die bestemd waren voor export naar Bulgarije. Deze werden overgenomen door piloten van het 41e eskader en overgevlogen naar het vliegveld Mokotów, waar het eskader was gestationeerd, waardoor het aantal beschikbare toestellen toenam tot zeven gevechtsvliegtuigen en één RWD-8.⁴² In het logboek van het 41e eskader werd echter genoteerd dat de PZL P.43-vliegtuigen om 13.40 en 13.50 uur uit Warschau vertrokken en na ongeveer 20 minuten vliegen in Zielonka landden. Er is echter geen informatie over wanneer het eskader het RWD-vliegtuig ontving.

Uit de documenten blijkt dat Alojzy Gusowski in de beginperiode van de oorlog geen gevechtsmissies heeft uitgevoerd. De eerste vermelding van zijn deelname aan een gevechtsmissie dateert van 7 september 1939. Op die dag voerde korporaal Alojzy Paweł Gusowski een verkenningsvlucht uit. Volgens het logboek vertrok de bemanning, bestaande uit korporaal Gusowski, tweede luitenant Malinowski en schutter korporaal Majewski, om 8.10 uur vanuit Zielonka en landde na een vlucht van 137 minuten om 11.27 uur in Marianowo.⁴³

In het logboek worden echter geen namen van de bemanningsleden, geen doel van de vlucht en geen reden voor de landing in Marianowo vermeld. Pas het verslag van 7 september vermeldt de oorzaak van deze landing: ‘De bemanning moest een noodlanding uitvoeren wegens brandstofgebrek als gevolg van een doorboorde brandstoftank.’⁴⁴ Andrzej Kubicki schreef in een brief aan Elżbieta Kowalkowska dat het een verkenningsvlucht boven de regio Wyszaków betrof en dat de bemanning van het door Gusowski bestuurde PZL

P.23 'Karaś'-vliegtuig bestond uit cadet-waarnemer Mieczysław Malinowski en korporaal-schutter Marek Majewski.

Tijdens deze vlucht werd de brandstoftank van het vliegtuig doorzeefd, maar het is niet duidelijk door wie. De bemanning raakte niet gewond en keerde later terug naar het vliegveld. Het is onwaarschijnlijk dat het toestel door een Duits jachtvliegtuig werd aangevallen, aangezien dit waarschijnlijk tot het neerschieten van de 'Karaś' zou hebben geleid. Het is waarschijnlijker dat het vliegtuig werd beschoten vanaf de grond door Duitse troepen. Het is ook mogelijk dat het toestel door eigen troepen onder vuur werd genomen, aangezien Poolse soldaten niet altijd hun eigen vliegtuigen konden herkennen. Bovendien leidde het agressieve optreden van de Duitse luchtmacht, die vaak op alles vuurde, ertoe dat Poolse soldaten soms op alle vliegtuigen schoten. Door schade aan het vliegtuig was Gusowski gedwongen een noodlanding uit te voeren bij Marianowo, waarbij het toestel tijdens de landing beschadigd raakte.⁴⁶

Dit was de eerste, maar niet de laatste keer dat het vliegtuig van Alojzy Gusowski werd beschoten, zoals later in dit boek wordt beschreven. De rang en naam van waarnemer Malinowski vereisen nadere toelichting, aangezien er in het 41e eskader twee waarnemers met deze naam dienden: luitenant-waarnemer Czesław Malinowski en cadet-luitenant Mieczysław Malinowski. In het logboek staat echter vermeld dat ppor. obs. Malinowski aan de vluchten deelnam. Het is daarom niet met zekerheid vast te stellen wie van hen aan deze vlucht deelnam. Hier kan worden toegevoegd dat luitenant Czesław Malinowski een vergelijkbaar oorlogstraject volgde als Alojzy Gusowski. Na zijn internering in Roemenië wist hij naar Engeland te ontsnappen, waar hij diende bij het 301 (Bomb) Squadron. Hij overleefde de oorlog, keerde terug naar Polen en vloog bij PLL 'LOT'. Hij overleed in 1986 in Warschau.⁴⁸

Andrzej Kubicki vermeldt daarnaast dat Gusowski op 7 september twee gevechtsmissies uitvoerde. De tweede vlucht zou een verkenning van het

gebied rond Sierpc – Nowy Dwór zijn geweest, met als bemanning luitenant-waarnemer Czesław Malinowski en korporaal Czesław Tęgowski⁴⁹. In het logboek staat echter vermeld dat op 7 september slechts drie vluchten werden uitgevoerd, door de piloten Gusowski, Janicki en Bojakowski. Het is daarom zeer onwaarschijnlijk dat Gusowski een tweede vlucht uitvoerde zonder dat deze in het logboek werd geregistreerd. Hoewel er verschillen en correcties voorkomen in het rapport van kapitein Chrzanowski en de kopieën van het logboek onvolledig zijn, sluiten de beschikbare vermeldingen een dergelijke extra vlucht vrijwel uit.

Op 9 september werd het 41e Verkenningseskader overgebracht naar het vliegveld bij Krzesk (22 km ten zuiden van Siedlce). Door de eerdere verliezen had het eskader op dat moment nog maar twee PZL P.23B-vliegtuigen, een PZL P.43A en een RWD-8. Eén van de PZL P.43A-vliegtuigen keerde terug naar het vliegveld in Zielonka.

De volgende dag, op 10 september, werd het eskader verplaatst naar Siennica, ongeveer 10 km ten zuidoosten van Mińsk Mazowiecki. Tijdens deze verplaatsing gingen twee vliegtuigen verloren, waardoor het eskader die dag nog slechts over twee toestellen beschikte: één PZL P.43A en één RWD-8⁵².

De genoemde RWD-8, bestuurd door Alojzy Gusowski, voerde op 10 september een vlucht uit van Zielonka naar Stara Wieś. Hij werd vergezeld door tweede luitenant Wierzbicki. Zij vertrokken om 13.15 uur en landden om 14.25 uur in Stara Wieś, na een vlucht van 70 minuten. Marek Rogusz merkt hierover op: ‘De duur van de vlucht met de RWD is opmerkelijk. Normaal zou deze ongeveer 20 minuten duren, wat erop kan wijzen dat het om een omweg of een terugvlucht ging, of dat de bemanning tijdens de vlucht tevens verkenning uitvoerde. Dit was de op één na laatste vlucht die in het logboek werd geregistreerd.’

De laatste vermelding werd op dezelfde dag gemaakt. In het logboek staat dat op 10 september om 14.30 uur een bemanning, bestaande uit

korporaal-piloot Oleksiński, tweede luitenant-waarnemer Kardasz en korporaal Majewski, met een PZL P.43A-vliegtuig vertrok voor een vlucht. In de opmerkingen werd vermeld dat de bemanning vermist was.⁵⁵ Hier eindigen de aantekeningen in het logboek.

Volgens het rapport van kapitein Chrzanowski vonden er echter nog vluchten plaats op 12 september. Hij schreef hierover: ‘Op 12 september 1939 raakte één vliegtuig met bemanning vermist tijdens de verplaatsing naar een ander vliegveld’. Op 12 september 1939 voerde één vliegtuig een landing uit in Brześć n/Bugiem waarbij het landingsgestel beschadigd raakte. De oorzaak was duisternis en een wiel dat in een bomkrater belandde.

Deze gebeurtenissen worden bevestigd door verdere aantekeningen in het rapport van Chrzanowski. Op 11 september kreeg het eskader het bevel zich naar het vliegveld in Brześć nad Bugiem te verplaatsen. Kapitein Chrzanowski beschreef de gebeurtenissen na ontvangst van dit bevel als volgt: ‘Tijdens het laden van het eskader werd het landgoed waar het eskader was gestationeerd gebombardeerd en werden de vliegtuigen beschoten, maar zonder verliezen. Na aankomst op het vliegveld van Brześć ontving ik het bevel om onmiddellijk naar Łuck te vertrekken. Op het vliegveld hoorde ik dat het laatste vliegtuig van het eskader bij de landing was verongelukt (oorzaak: duisternis en een wiel dat in een bomkrater terecht kwam).’

In Łuck ontving kapitein Chrzanowski op 13 september het bevel om uit het 41e en 51e eskader een nieuwe verkenningsseenheid te vormen. Omdat beide eskaders op dat moment geen vliegtuigen meer hadden, werd deze nieuwe eenheid niet gevormd. In deze situatie kreeg Chrzanowski van kolonel Adam Zaleski, plaatsvervangend commandant van het garnizoen in Łuck, de opdracht om de troepen naar Kolomyja te begeleiden en het vliegend personeel naar Kut te sturen.

Kapitein Chrzanowski meldde zich op 17 september ’s avonds in Kolomyja en ontving daar het bevel om naar Koet te vertrekken, waar de

piloten en het volledige commando zich verzamelden. Waarschijnlijk vanwege het late tijdstip stak het eskader de grens pas de volgende dag over. Kapitein Chrzanowski schreef hierover: 'Op 18 september 1939, rond 10.00 uur, ben ik met het gehele eskader de grens met Roemenië overgestoken.' Volgens de dienstkaart van Alojzy Gusowski vond de grensovergang echter plaats om 11.00 uur.⁵⁷

IN ROEMEENSE GEVANGENSCHAP

Op 20 september gaf kapitein Chrzanowski, in aanwezigheid van luitenant-kolonel Bohuszewicz, in Starożyniec (Storojinet) alle wapens van het eskader over aan de Roemeense autoriteiten.⁵⁸ In Starożyniec werden de Poolse soldaten streng gecontroleerd en moesten zij niet alleen hun wapens inleveren, maar ook andere bezittingen zoals telefoons, radio's, fietsen en motorfietsen. De Poolse soldaten stonden deze bezittingen met grote tegenzin af en probeerden ze vaak eerst te verbergen, bijvoorbeeld in struiken of onder bruggen.⁵⁹

Op bevel van luitenant-kolonel Bohuszewicz werd het eskader in twee delen gesplitst. Het eerste deel, bestaande uit al het vliegend personeel onder bevel van kapitein Chrzanowski, werd naar Tulcea gestuurd. Het tweede deel, bestaande uit voertuigen en technisch personeel onder leiding van een technisch officier, bleef in Starożyniec achter.

In Tulcea meldde ik mij bij generaal Ujejski, die mij opdroeg mij te melden bij luitenant-kolonel Wojtarowicz, commandant van het 4e Luchtvaartregiment. Ik bleef in Tulcea tot 30 september 1939, waarna ik mij meldde bij kolonel Stachoń, aan wie ik het resterende dienstgeld overdroeg en rekenschap gaf van de uitgegeven bedragen. Nadat de paspoorten voor het volledige vliegend personeel van het 41e eskader waren afgegeven, vertrokken zij naar Frankrijk⁶⁰.

Aangezien dit boek geen geschiedenis van het eskader beschrijft, maar een biografie van Alojzy Gusowski, wordt voor meer informatie over de geschiedenis van het eskader verwezen naar de in dit boek genoemde

bronnen, met name de artikelen van Ł. Łydźba, 41 Eskadra Rozpoznawcza w 1939 roku, en het eerder genoemde boek Zielonka, zapomniane lotnisko września 1939.

In november 1939 waren er volgens Roemeense gegevens 32 interneringskampen in Roemenië, waar meer dan 19.000 militairen vastzaten, waaronder 802 officieren en 2.500 onderofficieren. In de officierskampen bevonden zich 25 generaals, meer dan 2.500 officieren en 300 onderofficieren en soldaten. Daarnaast werden afzonderlijke kampen ingericht voor burgers, waaronder vertegenwoordigers van de Poolse autoriteiten en administratie. Zij werden ondergebracht op 93 verschillende locaties. Een aanzienlijk deel van de geïnterneerden bestond uit piloten.

In zijn boek 'Wojsko Polskie w Rumunii w latach 1939–1941' schrijft T. Dubicki: 'Onder degenen die de Roemeense grens overstaken, vormden piloten de grootste groep, met een totaal van 9.276 personen, waaronder 1.491 officieren, 3.366 onderofficieren en 4.424 soldaten. Zij vormden de kern van de Poolse luchtmacht, ongeveer 90 procent van de sterkte van vóór september 1939.'⁶²

Er is geen exacte informatie over het lot van Alojzy Gusowski in Roemenië. Indien hij echter gedurende deze periode bij zijn eenheid bleef, dan blijkt uit het hierboven geciteerde verslag van kapitein Chrzanowski dat hij de eerste periode in Tulcea doorbracht⁶³, waar het volledige vliegend personeel van het eskader was verzameld. Tulcea was aanvankelijk het belangrijkste centrum van het district, waar zich elf interneringskampen bevonden. Later werd dit centrum verplaatst naar Babadag.⁶⁴ Het is echter moeilijk vast te stellen hoe lang de piloten van het 41e eskader daar verbleven, hoewel uit de aantekeningen van kapitein Chrzanowski blijkt dat zij zich op 30 september nog in Tulcea bevonden.

In zijn dienstkaart noteerde Gusowski: '18.IX.39–2.X.39 groep 41e lijneskader, reis door Roemenië naar het kamp Calafat'. In de volgende regel staat: '3.X.39–21.X.39 kamp Calafat, verblijf'.⁶⁵

Met de term ‘doortocht door Roemenië’ bedoelde Gusowski waarschijnlijk de gehele route van Kut, via Tulcea, naar Calafat. Hierbij moet worden opgemerkt dat het kamp in Calafat⁶⁶ één van de elf kampen was in het district Tulcea. In dit gebied werd het hoofdkwartier van de Poolse luchtmacht in Roemenië opgericht, dat aanvankelijk onder bevel stond van de commandant van de Poolse luchtmacht, generaal Józef Zając, en na zijn vertrek naar Frankrijk onder brigadegeneraal Stanisław Ujejski.

Het commando werd verdeeld in twee afdelingen. De commandant van de eerste afdeling was luitenant-kolonel Stanisław Skarżyński.⁶⁷ In Calafat werd onder anderen Władysław Kisielewski geïnterneerd, een soldaat van de gronddienst van één van de Poolse eskaders die eerder in Storożyniec waren verzameld, mogelijk het 41e eskader.⁶⁸ Hij beschreef zijn transport naar Calafat als volgt, hoewel hij niet vermeldt vanuit welke plaats het transport vertrok:

‘Ondertussen kwam er nieuws uit Frankrijk: ‘Alleen officieren van lagere rang, tot en met kapitein, worden opgeroepen. Sikorski wil geen stafofficieren. De opgeroepen officieren mogen niet ouder zijn dan 35 jaar. Voor soldaten gelden alleen leeftijdscriteria.’ Op een ochtend kwam de chef van het eskader naar ons toe gerend. ‘Jongens! We gaan naar Frankrijk. Vandaag om 14.00 uur verzamelen alle eskaders zich op het marktplein. Generaal Ujejski zal aanwezig zijn om de inspectie uit te voeren.’

Om 14.00 uur kwamen we op het marktplein aan. Er waren enkele honderden piloten van verschillende regimenten aanwezig. ‘Maak u gereed voor de inspectie!’, riepen de commandanten van de verschillende eskaders. We stonden lange tijd dicht opeen, op zoek naar onze eenheden, en vormden uiteindelijk een soort opstelling die leek op een formatie in twee rijen.

‘Stop!’, klonk het bevel. Om de hoek verscheen een open auto, waarin de generaal met zijn adjudant zat. ‘Goedendag, piloten!’, verwelkomde hij

ons op een vriendelijke manier. Enkele aarzelende stemmen antwoordden hem. De generaal, niet verrast door deze zwakke reactie, stapte in de auto en startte zijn toespraak: 'Piloten! Ondanks onze heldhaftige strijd hebben wij moeten wijken voor het technische overwicht van de vijand en, zoals het echte soldaten betaamt, hebben wij met de wapens in de hand de grens overschreden...'

'Wat beweert hij daar voor nonsens?', riep iemand met luide stem.

'Piloten!', vervolgde de generaal. 'Nu is het tijd om, zoals echte soldaten, de wereld te laten zien...' Nog voordat de generaal zijn toespraak kon afronden, viel de formatie uiteen en probeerde iedereen weg te rennen. Helaas was het te laat. Alle uitgangen van het plein waren al bezet door Roemeense militairen. De generaal vertrok zonder zijn toespraak af te maken.

Een half uur later werden wij onder politiebewaking naar het treinstation gebracht. Ontsnappen uit het transport was moeilijk, omdat wij enerzijds niet over voldoende geld beschikten en anderzijds in elke wagon grenswachters aanwezig waren, waarschijnlijk soldaten van de koninklijke garde.

'Maar ze hebben ons toch opgepakt! Het zou minstens een half jaar duren voordat ze ons allemaal zouden opsporen!' De reis verliep relatief snel en de volgende ochtend kwamen wij aan in het kamp Calafat, gelegen aan de blauwe Donau⁶⁹

Deze herinnering werd in oktober 1939 in Calafat opgeschreven, dus op de plaats waar Gusowski zich op 2 oktober 1939 eveneens bevond. Mogelijk was Alojzy Gusowski ook aanwezig bij deze bijeenkomst en werd hij samen met anderen gearresteerd en naar Calafat overgebracht.

Elke nacht ontsnapten enkele soldaten uit het kamp in Calafat. De Roemeense bewakers voerden daarop tweemaal daags tellingen uit, maar slaagden er niet in de ontsnappingsroutes te ontdekken. Zoals soldaat

Stanisław Barszcz in oktober 1939 in Calafat in zijn memoires schreef: ‘Er waren veel ontsnappingen, georganiseerd door kleine groepen soldaten. Sommigen probeerden via de Donau naar Bulgarije te ontsnappen. Dit lukte alleen degenen die goed konden zwemmen, ondanks het eiland dat zich midden in de brede rivier bevond [...]. De tweede route leidde stroomopwaarts langs de Donau naar Joegoslavië, op ongeveer 40 kilometer afstand. Deze route was eenvoudiger, aangezien geen enkele groep daar werd opgepakt, terwijl twee groepen die naar Bulgarije probeerden te vluchten, werden gevangengenomen en naar het kamp teruggebracht, waar zij streng werden gestraft.’⁷⁰

Ook Alojzy Gusowski ondernam op 21 oktober 1939 een ontsnappingspoging. Het is niet bekend wie er nog meer bij betrokken waren, maar uit een gedicht dat op de volgende pagina’s wordt besproken, blijkt dat hij ten minste één metgezel had. Alojzy en zijn medeplichtigen trachtten naar Bulgarije te ontsnappen, zoals blijkt uit de eerdergenoemde herinneringen van soldaat Barszcz. Helaas werden de Polen aan de grens beschoten door de Roemeense grenswacht en gedwongen zich over te geven.

Alojzy werd samen met zijn metgezellen op 22 oktober 1939 naar Calafat teruggebracht en gevangengezet. Na een week werd hij vrijgelaten. Vervolgens vertrok een groep soldaten, waaronder Gusowski, naar Boekarest. In zijn dienstkaart noteerde Gusowski dat hij op 29 oktober uit Calafat ontsnapte.⁷¹ In een andere notitie over zijn verblijf in Roemenië schreef hij dat zij na een week gevangenschap werden vrijgelaten en hun reis voortzetten naar Boekarest.

Aanvankelijk verliep dit niet zonder problemen. Zij werden ondervraagd door de autoriteiten en onder toezicht geplaatst. Mogelijk waren zij uit het kamp ontsnapt en vervolgens door de Roemeense politie aangehouden en naar de prefectuur in Boekarest gebracht, waar zij zich op 30 oktober 1939 meldden.