

CHAPITRE 2

SA FUITE VERS L'ANGLETERRE.

Internement.

Lorsque les Cadets franchirent la frontière à Kutu, les soldats roumains vinrent à leur rencontre, les dépouillèrent de leurs armes puis les emmenèrent vers une gare toute proche, direction : un camp d'internement. On les installa dans un train qui les amenèrent à Slatina à environ 140 Kms à l'ouest de Bucarest où ils furent détenus dans une caserne d'un régiment d'artillerie dont on a dit qu'elle était plutôt dans un sale état de délabrement. A ce moment là les Allemands ne contrôlaient pas encore la Roumanie car le pays tentait de se montrer neutre bien que l'influence fasciste devenait de plus en plus pressante. Le 21 Septembre 1939 le Premier Ministre roumain Calinescu est abattu. Des Fascistes du groupe appelé « La Garde de Fer » furent arrêtés et exécutés.

Evasion.

Quelques amis de Zénon internés à Slatina parlèrent un peu plus tard d'organisations en Roumanie qui aideraient les Polonais, ici et dans d'autres lieux de détention, à quitter le pays pour rejoindre l'Angleterre. Celles-ci offrirent aux Cadets un peu d'argent et purent ainsi acheter des habits civils afin d'obtenir de l'aide pour quitter la Roumanie. La plupart tentèrent de s'évader soit par corruption ou grâce au manque de surveillance des gardes. Beaucoup se dirigèrent ensuite vers l'ambassade de Pologne à Bucarest où ils remirent leurs photos, et reçurent faux passeports et faux visas, ainsi qu'un peu d'argent : 25 lei ! En faisant la queue, beaucoup de Polonais s'aperçurent que maints d'entre eux n'avaient pas précisé leur adresse en Pologne de peur que la Gestapo ne vienne en représailles dans leurs familles respectives, mais la craignant aussi pour eux-mêmes. Dès cet instant ils se dirigèrent vers la Mer Noire, plus précisément vers les ports de Balcik et de Konstanza, car à l'ambassade une organisation pro polonaise les avait informés que des navires appareilleraient pour les emmener en France.

Pour des raisons diverses Zénon ainsi que d'autres «clandestins» n'avaient pas été mis au courant, et donc pour sortir de Roumanie il fallait qu'il s'évade et traverser le pays. A la première tentative il fut rapidement repéré par les soldats roumains lesquels ne furent pas avares de leurs munitions ! Sa capture a probablement été en partie due au fait que la plupart des Cadets avait le crâne rasé et ressemblait plus à des bagnards qu'à des Roumains en civil ! Il fit une seconde tentative mais accompagné cette fois d'un autre Cadet : Jozef Fusniak. Avec seulement le soleil pour se guider, car ils n'avaient pas de boussole, ils entreprirent de marcher sans nourriture pendant 24 heures jusqu'à ce qu'ils se fassent rattraper par une patrouille ! Le troisième essai sera le bon : comme le soulignait Zénon, celui-ci fut notamment facilité par l'illettrisme, la crédulité et surtout la naïveté des gardes. En effet, les fuyards leur ont laissé croire qu'ils s'en allaient faire une promenade puis revenir, d'où la non méfiance des Roumains, car peu d'entre eux comprenait le polonais, et ceux-ci ne prirent même pas la peine de partir à leur recherche !

Zénon et son ami ne perdirent pas une seule minute et cherchèrent une voie ferrée. Peu de temps après l'avoir trouvée, un convoi de marchandises roulant déjà à faible allure et arrivant dans leur direction, c'est-à-dire vers Bucarest, se mit à ralentir pour aborder un virage et c'est à ce moment là que tous deux montèrent facilement à bord ! Ayant eu

connaissance de la présence allemande dans la capitale roumaine ils mirent le feu aux wagons puis sautèrent du train avant que celui-ci n'atteigne la gare de Bucarest ! Peu de temps après, ils s'approprièrent une voiture qu'ils revendirent immédiatement pour acheter de la nourriture ! Ils cachèrent le reste de l'argent dans leurs chaussures, mais le lendemain matin après avoir dormi à la belle étoile sous le large avant-toit d'une construction, ils constatèrent la disparition de leurs chaussures ! Comme si de rien n'était, ils marchèrent pieds nus jusqu'à ce qu'ils atteignirent une auberge dans laquelle, ô surprise, ils trouvèrent d'autres prisonniers, échappés comme eux, qui les informèrent qu'il fallait absolument rejoindre la Mer Noire, et plus exactement le port de Balcik, proche de Varna. Après avoir mangé et bu, ils firent route jusqu'à une autre voie ferrée, attendirent un train dans lequel ils montèrent. Au bout de quelques kilomètres ils entendirent un groupe de paysans qui discutaient le long de la voie. Ils descendirent de leur wagon pour leur demander où ils étaient exactement et quelle autre direction devaient-ils prendre pour atteindre Balcik. Après avoir conversé en biélorusse, ils purent monter dans un chariot tiré par un cheval qui les emmena quelques kilomètres plus en avant et reprirent leur route à pieds. Après cinq longs jours de marche ils arrivent enfin à Balcik, aujourd'hui en terre bulgare.



Balcik.



Pendant leur périple ils se nourrissaient du mieux qu'ils le pouvaient, trouvant des légumes dans les champs et des fruits dans les vergers. A nouveau les Cadets furent interloqués par le nombre impressionnant de Polonais qu'ils trouvèrent aux abords du port ! Zénon vint à s'imaginer qu'il était de retour dans sa mère patrie, tant on entendait discuter en polonais ! Zénon les estima à environ 1600 ! Pour pénétrer dans le port, on leur demanda d'y accéder un par un, puis de ne pas parler en polonais sous aucun prétexte y compris pendant le franchissement de la douane car il y avait présence allemande.

L'embarquement eut lieu principalement de nuit pour ceux qui détenaient les soit disant passeports et visas de sortie en règle ! Lorsque ceux-ci furent à bord, on collecta les documents que l'on fit redescendre à quai pour que ceux encore à terre, et sans papiers, puissent les utiliser pour monter à bord du navire grec le « Patris » en partance pour la France !

Le voyage en mer.

Il est difficile d'imaginer que 1600 étrangers aient pu embarquer à bord d'un modeste navire sans éveiller de soupçons. Quoi qu'il en soit, le « Patris » leva l'ancre le 5 Novembre 1939 direction Malte via : le détroit du Bosphore, les Dardanelles, la Mer de Marmara, la Mer Egée et finalement le port maltais de La Valette.



The Greek ship "Patris," which evacuated Polish airmen from Rumania to France and Syria. (T. Kopanski)

Il est à croire que les responsables de l'Emigration soient restés de marbre en voyant tous ces Polonais avec les mêmes passeports et visas lesquels à leurs yeux étaient totalement faux, qui plus est prenant le même bateau ! De même que le Capitaine du « Patris ». Ils se sont dits que les autorités Polonaises/Françaises/Anglaises étaient de connivence. Quiconque ayant arrangé ou autorisé cela, venait de créer une chaîne vers la Liberté pour tous ces Polonais qui l'ont accepté sans se poser de questions. On prétendait que ce navire était un charbonnier, cependant d'après la photo ci-dessus faite par T.Kopanski, le navire n'a pas l'apparence qu'on lui prête!

Sur les photos prises sur le pont par Franciszek Kornicki et publiées dans la revue polonaise « *Skrzydla* » n° 141/627, l'afflux de cette cargaison humaine supplémentaire amène à trouver de la place là où il y en avait !



Sur le pont du Patris.

La plupart des hommes préférait rester sur le pont quand le temps était beau lors des premiers jours de la traversée, mais comme l'écrira plus tard F.Kornicki en décrivant les conditions dans lesquelles il passa sa première nuit, son esprit était rempli de ce qu'il avait vu durant les derniers jours passés en Pologne. Des pensées que bien d'autres à bord avaient également ! Il disait qu'il avait des « visions de sa famille, des fumées émanant des villes et villages en feu à perte de vue ! Des avions fracassés et incendiés, des carcasses de camions fumantes, des chevaux morts jonchant les rues, et cette insoutenable image de l'hôpital de Lodz rempli d'hommes blessés et mourants, gisant un peu partout : sur des lits ou à même le sol, dans des chambres ou des couloirs, certains agonisant dans des cris de douleurs, d'autres allongés en silence, les yeux grand ouverts ou clos, attendant et espérant ». Peut-être que Zénon eut la chance de ne pas avoir été le témoin de toute cette horreur car il ne nous l'a jamais confié, à moins que par pudeur il ne l'ait pas fait, car l'horreur il l'a également vu ailleurs.



La Pologne en feu.

Après avoir traversé la **Mer de Marmara** et les **Dardanelles**, une très violente tempête éclata pendant 30 heures, empêchant ainsi les activités des sous-marins ennemis..... Beaucoup ne purent alors supporter la puanteur qui régnait dans les cales car la plupart des hommes était malades. Certains vinrent sur le pont pour y chercher un peu d'air frais, mais cela relevait de l'exploit de pouvoir y accéder puis de s'agripper à quelque chose pour éviter de passer par-dessus bord !

Puis il y eut cette rumeur à la fois incroyable et effroyable : le capitaine et l'équipage menaçaient de quitter le navire ! Finalement la tempête perdit de sa force et petit à petit laissa place à une mer plus calme et un soleil radieux. Toutefois, quelques jours avant d'arriver à destination, l'eau potable et la nourriture vinrent à manquer. Six morts et quelques soixante personnes prises de malaise divers furent à dénombrer, affectant en partie le moral des autres certes affaiblis mais valides. Il se murmurait que le vin emporté à bord remplacerait l'eau et que le prix en serait fixé par l'équipage grec ! On peut aisément deviner ce que l'ensemble des fugitifs pouvait en penser ! Un navire britannique a dû être averti de la position du « Patris » ainsi que du nombre de passagers car il effectua une livraison de boîtes de bœuf (Corned Beef) et d'eau avant d'atteindre Malte !

Tandis que beaucoup de Polonais étaient descendus à Malte d'autres restèrent à bord du «**Patris** » tandis que celui-ci ravitaillait au port avant de rejoindre Marseille. Ils restèrent à bord car leur souhait était de se rendre en France le plus tôt possible et poursuivre le combat. A cette époque la France n'était pas encore envahie. Zénon, ainsi que bon nombre de ses camarades d'escapade, préféra donc s'embarquer, toujours à *Malte*, à bord du «**Franconia** », un cargo de 42000 tonnes, qui prit la direction de l'Angleterre dans un brouillard si épais qu'il entra en collision avec un autre navire du même type peu après son départ ! Il regagna donc à nouveau Malte pour réparations et rejoignit une semaine plus tard (sous l'escorte d'un destroyer de la Royal Navy) non plus le pays de Sa Majesté mais bel et bien la France et Marseille ! Zénon posa donc les pieds pour la première fois en France le 20 Novembre 1939, c'est à dire le jour de ses 18 ans ! Il quitta la ville phocéenne pour rejoindre Lyon et son aérodrome Bron en autocar, où on allait lui remettre l'uniforme français probablement parce qu'il provenait d'une école militaire et qu'il n'était pas pilote ! Bron était en fait le point de rassemblement de tout le personnel de feu l'Aviation polonaise !

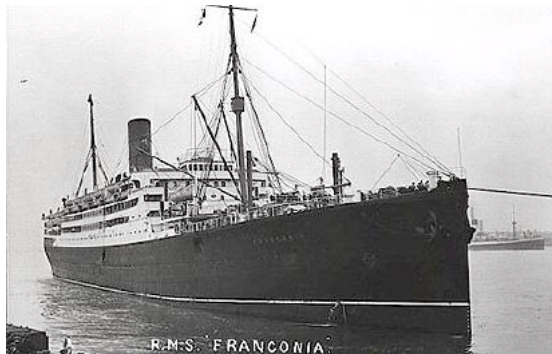


Photo Aéro-Journal. Bron décembre 1939. Le palais de la foire inondé par les eaux du Rhône !



Photo de Zénon prise à Lyon-Bron 1940.



Photo Aéro-Journal. Bron l'intérieur du camp.

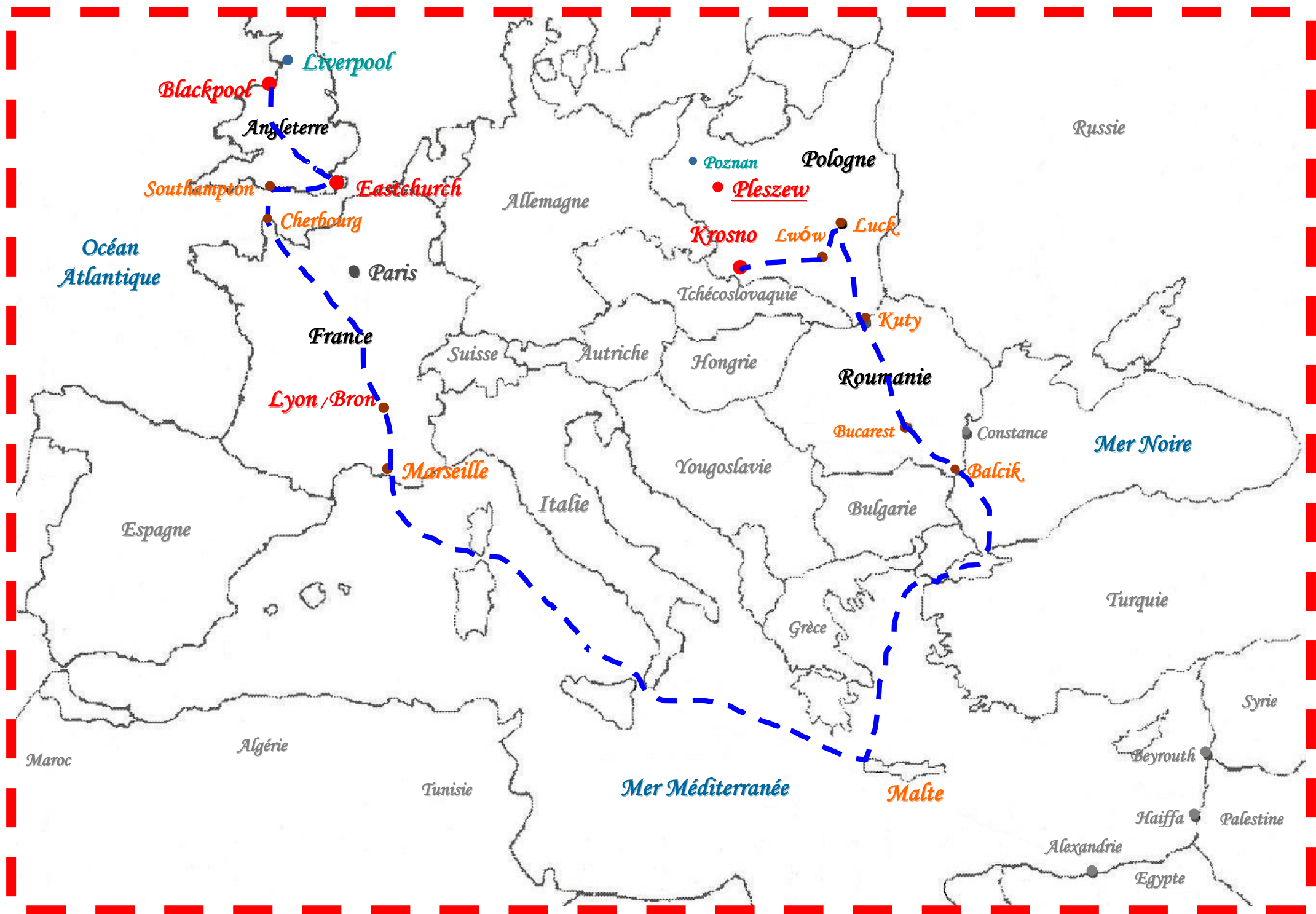
Comme la France était supposée venir en aide aux Polonais, les autorités militaires françaises présentes décidèrent qu'il deviendrait un membre à part entière de l'armée

française ! Mais cela était loin de lui plaire comme à beaucoup d'autres, et il allait en être tout autrement !

Cependant il fallait tuer le temps, et les journées passèrent soit à jouer aux cartes ou flâner dans les rues de l'ancienne capitale des Gaules, aller aux spectacles !

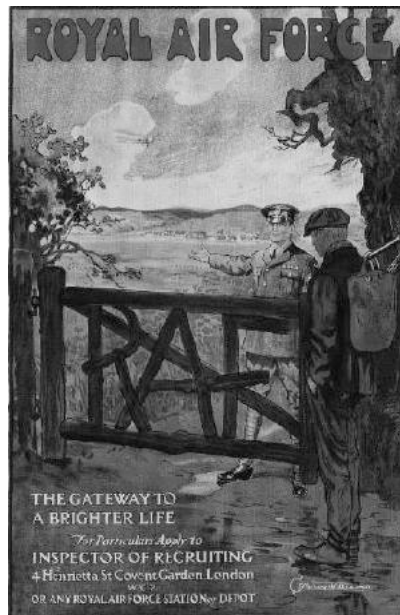


Parc de la tête d'Or à Lyon près du monument au mort, Janvier 1940.



ZENON REJOINT LA R.A.F.

En Janvier 1940 une commission britannique arrive en France dans le but de recruter des volontaires voulant rejoindre la **RAF** et par la même occasion défendre la Grande-Bretagne.



Affiche de propagande de la Raf.

Zénon s'inscrit immédiatement et après une visite médicale prend le train le 24 Février 1940 en direction de Cherbourg d'où il embarque le 28 Février à destination de Southampton en Angleterre suivi d'un transfert en autocar jusqu'à la base Raf de Eastchurch situé sur l'île de Sheppey.

Il parvient enfin à son but : **rejoindre l'Angleterre.**

Il est officiellement affecté dans la RAF le 16 Mars 1940.

Toutefois il est loin de se douter que le chemin à parcourir est encore long pour devenir pilote et s'installer à bord de chasseurs de la trempe du Hurricane ou du Spitfire !