

## OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

### RADIOOPERATOR DYWIZJONU 305 – EUGENIUSZ BALA

W kwietniu 1941 r. minęło pięć miesięcy, od kiedy lotnicy z Dywizjonów Bombowych 304 i 305 szkolili się w lotach na Wellingtonach na lotnisku w Syerston w hrabstwie Nottingham. Wszyscy rwali się do walki, a tymczasem szkoleniom nie było końca. Kielich goryczy przelał się już miesiąc wcześniej, gdy ich koledzy z Dywizjonu 300 zbombardowali Berlin, a oni wciąż się szkolili, szkolili i odbywali niekończące się loty treningowe. O swoją bojową absencję oskarżali W/Cdr Jamesa Drysdale<sup>1</sup>, brytyjskiego doradcę polskiego dowódcy dywizjonu, teraz z pewnością najbardziej nielubianego człowieka w dywizjonie, który wciąż uważał nieustraszonych polskich awiatorów za niegotowych do wykonywania operacji bojowych. Kto wie, może właśnie ten nadmierny entuzjazm, tę chęć do lotu nad Niemcy choćby i na „wrotach od stodoły”, uważał Drysdale za dowód nieprzygotowania jego podopiecznych do dania Niemcom łupnia.

Wreszcie nadszedł dzień 25 kwietnia. Air Vice Marshal<sup>2</sup> Robert Dickinson Oxland podjął decyzję o zezwoleniu Polakom na loty za Kanał i zaraz potem odebrano w Syerston szyfrogram z celem nalotu na najbliższą noc. Cel był dość rozczarowujący, bo nie Berlin, a nawet nie Hamburg, ale zbiorniki paliwa i magazyny portowe w Rotterdamie. Każdy chciał lecieć, ale nad to portowe miasto miały polecieć tylko dwie maszyny z Dywizjonu 304 i trzy z 305. Tej nocy nikt w bazie nie spał – wszyscy czekali na powrót wybrańców. Widoczna jeszcze na środku Kanału La Manche łuna nad portem w Rotterdamie, świadczyła, że załogi spisały się na medal. Zadowolony był też Oxland, który przysłał do obu dywizjonów gratulacje. Lotnicy zaś z tą samą niecierpliwością, z jaką oczekiwali rozpoczęcia lotów bojowych, już wkrótce będą wypatrywali zakończenia swej obowiązkowej tury lotów. W miarę jak niemieccy nocni myśliwcy doskonalili się w sztuce polowań, rosły straty, a zapał lotników słabł. Już wkrótce szansa, że zakończą swą turę lotów żywymi, zmaleje do jednej czwartej:

---

<sup>1</sup> Drysdale zginie wraz z całą brytyjską załogą bombowca podczas nalotu na Hawr w nocy z 15 na 16 września 1941 r.

<sup>2</sup> Odpowiednik polskiego generała brygady.

Tymczasem po pięciu lub sześciu lotach bojowych do załogi naszej niespodziewanie dołączył po cichu „siódmy” pasażer w tajemniczy sposób, o którym ja jeden tylko wiedziałem. Towarzyszył mi on zawsze od chwili, gdy skończyła się odprawa operacyjna. Przystępował do mnie i czułem go obok siebie. Starłem się go ignorować, nie myśleć o nim lecz on stawał się coraz bardziej natarczywym i swoim niewidocznym uściskiem za gardło dawał mi znać, że był przy mnie. Wiedziałem zawsze, że ciężko będzie się go pozbyć i walczyłem z nim całą siłą woli. Szedł ze mną na kolację, do ustępu – a ja byłem wobec niego bezradnym. Wsuwał się po cichu do samolotu „aby go nikt nie widział” i stał za moimi plecami. Gdy pilot wymawiał słowo startujemy, następowało największe nasilenie obecności mego towarzysza i dopiero po oderwaniu się samolotu od ziemi przychodziłem do siebie. Mój towarzysz tzw. „siódmy pasażer” i niewidzialny członek załogi nagle mi dawał spokój. Teraz był on zmęczony i siadał aby odpocząć. Był to mówiąc po prostu „strach”, którego nigdy nie doznałem nawet w czasie największego ognia artylerii przeciwlotniczej ani też w czasie ataku myśliwca. Przepuszczalnie nasz pierwszy tylny strzelec Stankowski przechodził to samo uczucie lecz nie potrafił zwalczyć tego strachu. Nikomu nigdy o tym nie mówiłem i dopiero po wojnie gdy czytałem pamiętniki jakiegoś niemieckiego pilota myśliwca a potem angielskiego nawigatora dowiedziałem się, że oni przechodzili dokładnie te same uczucia<sup>3</sup>.

Dywizjon 305 został sformowany 1 września 1940 r. tam, gdzie już wcześniej sformowano Dywizjony 300 i 301, czyli w bazie RAF Bramcote w hrabstwie Warwick. Tego samego dnia wydano pierwszy dzienny rozkaz dywizjonu nazwanego „Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej”. Z inicjatywy personelu uchwalono, że dywizjon miał nosić imię Marszałka Józefa Piłsudskiego, ale ten ostatni człon nazwy zatwierdzono oficjalnie dopiero w roku 1943. Podczas gdy pierwsze dwa dywizjony bombowe składały się głównie z Polaków przybyłych na Wyspy na przełomie 1939 i 1940 r., to personel Dywizjonu 305 złożony był przede wszystkim z naszych rodaków, którzy dotarli do Wielkiej Brytanii już po klęsce Francji. Trudno oczekiwać, że w ciągu zaledwie dwóch miesięcy od przybycia na Wyspy, Polacy nauczą się w wystarczającym stopniu języka angielskiego i królewskich regulaminów, a co dopiero mówić o pilotażu brytyjskich maszyn. Zarówno dowódca dywizjonu podpułkownik Jan Janowski, jak i Drysdale trzeźwo oceniali sytuację i wiedzieli, że zgromadzeni w Bramcote Polacy nie polecą za Kanał wcześniej niż na wiosnę przyszłego roku. Oczywiście nie chcieli gasić zapału swych załóg i nikomu ze swych przemyśleń się nie zwieriali. Przez pierwsze trzy miesiące Polaków szkolono na lekko już trącających myszką bombowcach Fairey Battle. Jeden z lotników, który w sumie odbył 115 godz. szkolnych dziennych lotów i 52 godz. nocnych, tak wspominał szkolenie w Bramcote: „Było tam wielu polskich instruktorów, którzy pełnili tę funkcję, nie nadając się do lotów operacyjnych. Zwykle byli dzielnymi ludźmi, ale pamiętam jednego z nich, który już w Polsce nie chciał latać, a tu stale paradował po lotnisku z haubą i okularami lotniczymi; udawał, że wrócił z lotu. Pewnego dnia zapytał się, czy przyjmę go na strzelca samolotowego do swej załogi. Zgodziłem się. Po tym jednak jednym locie nigdy już nie wspominał o lotach. Wojnę skończył w stopniu kapitana i wrócił do Polski jako bohater”<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Edward Kwolek, *Bomby w celu*, s. 66, 67.

<sup>4</sup> Tamże, s. 52, 53.

Pod koniec listopada zapadła decyzja o przebazowaniu Dywizjonów 304 i 305 na lotnisko w Syerston i jednocześnie rozpoczęto przezbieranie na samoloty Vickers Wellington MK 1. Był to dwusilnikowy samolot, o udźwigu bomb do 2000 kg i zasięgu do 4000 km. Rozwijał prędkość maksymalną 415 km/h, a na uzbrojenie składało się sześć karabinów. Na początku kwietnia 1941 r. nowym dowódcą Dywizjonu 305 został ppłk dypl. Bohdan Kleczyński, oficer operacyjny sztabu lotnictwa Armii „Modlin” w czasie kampanii wrześniowej. Na pierwsze straty nie trzeba było długo czekać, bo już z następnej po Rotterdamie operacji bojowej, a było nią bombardowanie Emden, nie powrócił samolot dowodzony przez P/O Jonikasa. Kolejnymi celami wypraw załóg dywizjonu były: Boulogne, Brema, Duisburg, Hamburg, Mannheim, Osnabrück. Rotterdam, Wilhelmshaven i zawsze silnie bronione Zagłębie Ruhry. Na mundurach polskich lotników obok stopni brytyjskich widniały polskie<sup>5</sup>.

Nazwy wybranych polskich stopni wojskowych i ich odpowiedniki w RAF <sup>6</sup>			
płk.	pułkownik	Group Captain	G/Cpt
ppłk	podpułkownik	Wing Commander	W/Cdr
mjr	major	Squadron Leader	S/Ldr
kpt.	kapitan	Flight Lieutenant	F/Lt
por.	porucznik	Flying Officer	F/O
ppor.	podporucznik	Pilot Officer	P/O
chor.	chorąży	Warrant Officer	W/O
st. sierż.	starszy sierżant	Flight Sergeant	F/Sgt
sierż.	sierżant	Sergeant	Sgt

My jednak szybko przejdźmy do 25 listopada 1941, bo właśnie wtedy w książkach operacji bojowych 305 Dywizjonu pojawia się radiooperator Sgt Eugeniusz Bala. Poleciał nad Cherbourg w załodze dowodzonej przez mieszkańca naszej okolicy, pochodzącego z Ostrowi Mazowieckiej pilota P/O Franciszka Skarpetowskiego. W skład tej załogi wchodził jeszcze drugi pilot F/O Czesław Rymkiewicz, nawigator F/O Stanisław Ostaszewski, oraz strzelcy Sgt Henryk Bosek i Sgt Mieczysław Gałas. Poza Skarpetowskim, dla wszystkich innych, a przynajmniej dla większości, był to pierwszy lot bojowy w dywizjonie, bo cel, czyli wypad za Kanał, był typowy dla załóg, w skład których wchodziłi nowicjusze. Widoczność była dobra, co sprzyjało pomyślnemu debiutowi i zrzucone bomby wybuchły w dokach. Te uważane za łatwiejsze loty, często kończyły się tragicznie. Zaledwie miesiąc wcześniej nie powróciła znad Dunkierki załoga F/O Mariana Kossowskiego.

From 18-00 hrs 25/11/41 to 18-00 hrs 26/11/41				Appendix A.58	
Aircraft	Crew	Duty	Time up	Time down	Remarks
WELLINGTON II 5046A	P/O. Skarpetowski F/O. Rymkiewicz F/O. Ostaszewski Sgt. Bala Sgt. Bosek Sgt. Galas	1st. Pilot 16-44 2nd " Navigator W.Cytr. W.O./A/G. A/G.	21-42		TARGET - CHERBOURG STRAITS OVER TARGET - Visibility good, no cloud. BOMBS CARRIED - 7 x 500 G.P.T.M. G.025 & Flares. No Camer. IRON - All bombs dropped 19,500 feet. Bursts seen in dock area.

Ilustracja 1. Fragment No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book, dotyczący pierwszego lotu bojowego Sgt Eugeniusza Bali.

Źródło: The National Archives: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

<sup>5</sup> Dokumentację prowadzono głównie z użyciem stopni brytyjskich, więc aby nie wprowadzać niepotrzebnego zamieszania, w opracowaniu używamy przede wszystkim rang brytyjskich.

<sup>6</sup> Rangi wg Wacław Iszkowski, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 1 – Mjr pilot Jerzy Iszkowski, s. 207.

Mieszkańcy Broku, a przynajmniej ci w sile wieku, czyli tak ok. sześćdziesiątki pamiętają zapewne sklep spożywczy, który pani Stanisława Bala prowadziła niedaleko brokowskich krzyżówek, obecnie skrzyżowania obdarzonego wielkomiejską sygnalizacją świetlną. Sklep był typowy, czyli z nieodłącznymi beczkami na kapustę, ogórki i śledzie, oczywiście, gdy śledzie akurat „dowieźli”. Nie przypuszczałem, że ta dosyć sporej tuszy pani, wpadająca często do naszej chałupki na pogaduchy, to właśnie matka lotnika z czasów II wojny światowej. Wciąż pamiętano o czasach stalinowskich i nic nie gwarantowało, że terror nie powróci, a krewniacy dzielnych lotników nie zostaną obwołani rodzinami wrogów ludu. Starano się więc wojennych losów swych krewniaków przesadnie nie roztrząsać. Szczupły niczym patyk pan Bala, był fizycznym przeciwieństwem swej małżonki i zmarł znacznie od niej wcześniej.

Współcześnie żyjący członkowie rodziny twierdzą, że ród Balów miał swe początki na lewym brzegu Buga i najprawdopodobniej jest to prawda, bo pierwsi Balowie, pojawiają się w księgach parafii sadowieńskiej jeszcze przed szwedzkim potopem. Ci praprzodkowie Balów pochodzili z Rażen, a zaraz potem odnajdujemy ich także w Wilczogębach, a że kontakty między obu brzegami rzeki były intensywne, to wkrótce trafili do Udrzyna. Większość Balów pozostała jednak wierna lewemu brzegowi Buga. Urodzony w Gwizdałach k. Łochowa Adam Bala pojął w 1878 r. za małżonkę Mariannę Karpińską z Kalinowca z parafii Starawieś<sup>7</sup>. W tymże Kalinowcu ujrzał w roku 1882 świat Piotr syn Adama i Marianny<sup>8</sup>. W drugiej połowie XIX w. wielkie rzesze Mazowszan poczęły poszukiwać lepszego życia w dużych miastach Królestwa Polskiego, a ci, co odważniejsi i ciekawsi świata wyprawiali się za ocean. Ojciec naszego lotnika, pan Piotr Bala odnalazł swoją „ziemię obiecaną” i wybrankę serca Stanisławę z domu Macander w polskim Manchesterze, czyli w Łodzi<sup>9</sup>. W tym właśnie mieście urodził się 17 czerwca 1908 r. owoc tego związku, przyszły lotnik Eugeniusz Bala<sup>10</sup>. Trzy lata później przyszedł na świat brat Eugeniusza, któremu dano na chrzcie na imię Euzebiusz, a za kolejne trzy lata, gromadka łódzkich Balów powiększyła się o małą Irenkę.

Podczas I wojny światowej Łódź nie doznała większych zniszczeń skutkiem działań militarnych, ale i bez nich znalazła się w ekonomicznej ruinie. Najpierw większość maszyn i surowców wywieźli Rosjanie, a to, co pozostało, padło łupem Niemców, którzy na potrzeby frontu rekwirowali nawet rondle, patelnie, żelazka, krany i klamki. W mieście zapanowały bieda, głód i bezrobocie. Ludzi wywożono masowo na roboty do Niemiec, a pozostali rozglądali się za lepszym miejscem do życia, często powracając do swych rodzinnych stron. W efekcie tej wędrówki ludów liczba mieszkańców zmniejszyła się pomiędzy rokiem 1914 i 1918 o prawie 40%<sup>11</sup>. Według rodzinnych przekazów także pan Piotr Bala opuścił Łódź i znalazł nowe zajęcie przy odbudowie mostu w Broku, który wycofujący się Rosjanie spalili na początku sierpnia 1915 r. Niedługo potem most został na polecenie władz niemieckich odbudowany, więc Balowie trafili do Broku mniej więcej w tamtym okresie. A że most

<sup>7</sup> Akta urodzeń, małżeństw, zgonów parafii rzymskokatolickiej w Starejwsi, sygn. 62/229/0/1/65, akt nr. 3/1878, AP w Siedlcach.

<sup>8</sup> Tamże, sygn. 62/229/0/1/69, akt nr 79/1882.

<sup>9</sup> Akta urodzeń, małżeństw, zgonów parafii rzymskokatolickiej św. Krzyża w Łodzi; akt małżeństwa nr 602/1907.

<sup>10</sup> Tamże, akty urodzenia odpowiednio nr: 3498/1908, 2064/1911, 681/1914.

<sup>11</sup> *Ilustrowana Encyklopedia Historia Łodzi, z. 8, Od wojny do niepodległości. Miasto w latach 1914-1918, s. 235.*

brokowski był drewniany i długi, to także po odbudowie trwały niekończące się prace naprawcze i konserwacyjne. Prawdopodobnie pan Piotr znalazł więc sobie robotę na lata, bo przecież i nocami budowla wymagała dozoru, aby ktoś nie puścił jej z dymem.

Pierwsze potwierdzenie, że Balowie znaleźli się w Broku najpóźniej w latach dwudziestych ubiegłego wieku, odnajdujemy na pewnej strzelistej deklaracji z roku 1926<sup>12</sup>. Uczeń brokowskiej Szkoły Powszechnej Euzebiusz Bala, z pewnością brat Eugeniusza złożył podpis na rewersie tegoż dokumentu. W tym czasie kierownikiem Szkoły Powszechnej w pobliskim Kaczkowie był Stanisław Bala, ale nie wiemy, czy był to bliższy familiant „naszych” Balów. Natomiast Eugeniusza odnajdujemy na fotografii kadry nauczycielskiej i uczniów Salezjańskiego Gimnazjum Rzemiosł w Łodzi. Na zdjęciu widnieje data 4 marca 1928 i napis: „Kochanemu prof. Kazimierzowi Olszewskiemu w dniu imienin”. Przy gimnazjum istniała bursa, ale Eugeniusz zamieszkał być może u swych dziadków Macanderów. Szkoła ta została wybudowana w roku 1903 wspólnym wysiłkiem łódzkich przedsiębiorców. Na początku lat dwudziestych ubiegłego wieku placówka przeżywała wielkie trudności finansowe i aby uchronić ją przed upadkiem, powierzono jej prowadzenie Zgromadzeniu Salezjańskiemu. Szkoła kształciła przede wszystkim mechaników, a jej absolwenci mogli zdać tzw. małą maturę, która wprawdzie nie upoważniała do podejścia do egzaminu na studia wyższe, ale posiadaniem tego dyplomu szczyliła się tak mała część społeczeństwa, że ceniono małą maturę nie mniej niż dzisiejszy licencjat.



Ilustracja 2. Salezjańskie Gimnazjum Rzemiosł w Łodzi; Bala na samej górze, trzeci od lewej; data na fotografii – 04.03.1928; napis – „Kochanemu prof. Kazimierzowi Olszewskiemu w dniu imienin”.

Eugeniusz Bala u samej góry, trzeci od lewej  
 Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.

Po ukończeniu gimnazjum powołano naszego bohatera do wojska. Poborowi z wykształceniem zawodowym byli łakomym kąskiem dla jednostek zmechanizowanych i lotniczych. Pewnym śladem międzywojennej wojskowej kariery pana Eugeniusza jest dopisek „4 P.L. Toruń” na jednej z fotografii, co pozwala założyć, że chodzi o 4 Pułk Lotniczy w Toruniu. Na innej z zaś fotografii widać Balę, gdy wraz z ze swymi kolegami pozuje na tle samolotu Potez XXV. Od listopada 1931 r. na samolocie tym latano w 41 Eskadrze Liniowej wspomnianego pułku. W sierpniu 1937 r. eskadrze przydzielono pierwszy samolot PZL-23

<sup>12</sup> Chodzi o dokument *Szkolnictwo Polskie w hołdzie narodowi amerykańskiemu na pamiątkę 150-lecia niepodległości Stanów Zjednoczonych*

„Karaś” i od tego momentu następowała stopniowa wymiana maszyn Potez XXV na nowocześniejsze samoloty produkcji krajowej<sup>13</sup>. Fotografia musiała być wykonana między jesienią roku 1931 a latem roku 1937, bo przecież nikt by się z taką dumą nie prezentował na tle dość archaicznego samolotu, gdy obok stały maszyny najnowszej generacji.

Możliwe, że w ramach swoich lotniczych zainteresowań, działał pan Eugeniusz już w szkole w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i to pomogło w skierowaniu rekruta do jednostki lotniczej. Zanim znalazł się w 41 Eskadrze Liniowej, trafił najprawdopodobniej do Eskadry Szkoleniowej, gdzie świeżo upieczeni żołnierze uczyli się obsługi samolotów. W kraju nie ukończył zapewne kursu radiooperatora pokładowego, ale pewne fakty z jego późniejszej kariery wskazują, że już wtedy mógł służyć w warsztatach, jako radiomechanik.

Po przejściu do cywila otrzymał prawdopodobnie jakąś posadę urzędniczą w Pucku, gdyż na dwóch fotografiach widoczny jest pośród pracowników tamtejszego urzędu. Z pewnością odwiedzał dom rodzinny w Broku, gdzie w sezonie letnim jego rodzice prowadzili kawiarnię „Cafe Adria” sąsiadującą z restauracją Bolesława Frankowskiego. Wszystko, a przynajmniej fakt, że w jednym pudle odnaleźliśmy fotografie pana Eugeniusza i pilota Czesława Dziekońskiego, a na rewersie jednej z nich widnieje nawet dedykacja od „Czeška dla Gienka”, wskazuje, że byli bliskimi znajomymi, a możliwe, że już przed wojną poznał Bala także innych okolicznych lotników, a pośród nich Franciszka Skarpetowskiego, który po ukończeniu gimnazjum w Ostrowi dostał się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Podczas mobilizacji w sierpniu 1939 r. Skarpetowski jeszcze jako podchorąży ostatniego rocznika trafił do 55 Samodzielnej Eskadry Bombowej.



Ilustracja 3. „Cafe Adria”, kawiarnia p. Balów w Broku w latach trzydziestych ubiegłego wieku.  
Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.

<sup>13</sup> Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, s. 291-293.



Ilustracja 4. Eugeniusz Bala na Bugu w Broku, w kajaku ze swoją siostrą Ireną, lata trzydzieste ubiegłego wieku.

Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 5. Eugeniusz Bala (pierwszy od prawej) z grupą przyjaciół na plaży w Broku, lata trzydzieste ubiegłego wieku.

Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 6. Sparing bokserski (Bala po lewej) na tle mostu brokowskiego, lata trzydzieste ubiegłego wieku.

Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 7. Uroczystości Bożego Ciała w Pucku z udziałem Karola Stamirowskiego, burmistrza miasta od roku 1937 do wybuchu wojny. Eugeniusz Bala drugi od prawej, w drugim rzędzie od góry.  
Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 8. Eugeniusz Bala w pułku lotniczym, pozuje na tle samolotu Potez XXV (Bala w pozycji półleżącej, pierwszy od prawej).  
Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 9. Eugeniusz Bala (na pierwszym planie, trzeci od prawej), podczas jakiejś uroczystości lub dnia rodzinnych odwiedzin w jednostce wojskowej.  
Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Przyjmując niemal za pewnik, że nasz bohater służył w 41 Eskadrze Liniowej, możemy założyć, że trafił tam podczas mobilizacji w 1939 r. Już od marca zaczęto sukcesywnie wcielać do jednostki przybywających rezerwistów. Wprawdzie tymi pierwszymi byli przede wszystkim lotnicy, ale w ramach prac mobilizacyjnych wykonywano także intensywne przeglądy samolotów i taboru samochodowego, więc nie jest wykluczone, że wezwano i rezerwistów mechaników. Pan Eugeniusz znalazł się w jednostce najpóźniej w dniach 24-26 sierpnia, a już 26 sierpnia rzut kołowy eskadry odjechał transportem kolejowym na lotnisko polowe. Rzutem kołowym eskadry dowodził obserwator porucznik Czesław Malinowski i tak wspominał podróż:

Obronę przeciwlotniczą pociągu stanowiły 24, sprzężone po 2 karabiny maszynowe. Do Warszawy dotarliśmy po dwóch dniach podróży. Po drodze mijamy jadące na zachód liczne transporty wojskowe. Na stacjach masę ludzi, przeważnie mężczyzn powołanych do wojska. Transparenty i portrety Śmigłego ozdabiały dworce. Panie z komitetów obywatelskich częstowały nas słodyczami i herbatą. Nastroj poważny i podniosły. Nikt nie wątpi w zwycięstwo. W Warszawie, zgodnie z instrukcją, udałem się do Dowództwa Lotnictwa<sup>14</sup>.

W dowództwie okazało się, że na czas wojny eskadra została przemianowana na „Rozpoznawczą”<sup>15</sup> i weszła w skład lotnictwa Armii „Modlin”. Por. Malinowski otrzymał lokalizację lotniska polowego. Znajdowało się ono w majątku Zdunowo k. Zakroczymia. Skład kolejowy został skierowany do Pomiechówka i dzień 1 września obsługa naziemna eskadry powitała już w Zdunowie. Około południa, po międzylądowaniu w Warszawie, do Zdunowa przyleciało także osiem „Karasi” eskadry. Bojowe loty ze Zdunowa rozpoczęto 2 września, bombardując m.in. węzeł kolejowy w Nidzicy (niem. Neidenburg). Największą operację bojową eskadra wykonała 4 września. Sześć załóg miało dokonać bombardowania zgrupowania wroga. Ze względu na rozmiękle podłoże każda z maszyn mogła zabrać raptem 4 bomby po 50 kg lub 16 bomb po 16,5 kg. Nawet z tak małym ładunkiem jedna z maszyn rozbiła się przy starcie, druga zaś nie wzniosła się w powietrze. Efekty wykonanego siłą czterech samolotów nalotu były nikłe. Przy lądowaniu w Zdunowie, poważnie postrzelany i uszkodzony „Karaś” zniósł podwozie i uległ uszkodzeniu. Katastrofie uległa jeszcze jedna maszyna, ale tym razem powodem wypadku było świeżo wykopane kretowisko i podmokły teren.

Przed wieczorem, rzut powietrzny eskadry odleciał na lotnisko Zielonka k. Warszawy z międzylądowaniem na lotnisku Warszawa-Mokotów. Bardziej skomplikowany przebieg miały przenosiny personelu naziemnego. Z powodu zbyt małej ilości samochodów, sprzęt i personel przenoszono etapami do Jabłonny. Przed opuszczeniem Zdunowa spalono trzy uszkodzone „Karasia”. Niemcy posuwali się do przodu tak szybko, że zbrakło czasu i część obsługi naziemnej przedzierała się na piechotę z bronią w ręku ze Zdunowa do Modlina, lawirując pomiędzy zmotoryzowanymi oddziałami wroga.

Na Mokotowie eskadra wzmocniona została dwoma samolotami P-43, czyli eksportową wersją „Karasia” wyposażoną m.in. w znacznie mocniejszy silnik. Miało ich być pięć, ale trzy zostały

<sup>14</sup> Krzysztof Kłodowski, *Lotnisko polowe w Zdunowie w 1939 r.*, s. 4,5.

<sup>15</sup> Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, s. 295.

zniszczone w wyniku bombardowania Luftwaffe. Startując z Zielonki, samoloty jednostki wykonały kolejne loty rozpoznawcze i bombowe, wykrywając m.in. kolumny pancerne na drodze z Różana do Ostrowi Mazowieckiej i niszcząc balon obserwacyjny k. Gruduska. 6 i 7 września, eskadra straciła kolejne cztery maszyny. Jedna z nich została zestrzelona k. Różana – zginęła cała załoga. 8 września, po południu nieprzyjacielskie samoloty zrzuciły kilka bomb oraz ostrzelały lotnisko Zielonka, więc już wieczorem rzut kołowy eskadry odjechał do Siennicy k. Mińska Mazowieckiego. Tam, po jednodniowym pobycie na lądowisku Krzesk pod Siedlcami miały trafić także samoloty eskadry, a dokładniej dwie zdolne jeszcze do wykonywania czynności operacyjnych maszyny – jeden z „Karasi” został rozbity przy lądowaniu w Krzesku, a następny uległ katastrofie tuż po wystartowaniu z powodu urwania się śmigła<sup>16</sup>.



Ilustracja 10. Rozbity „Karasi” 41 Eskadry Rozpoznawczej na lotnisku w Zielonce<sup>17</sup>.

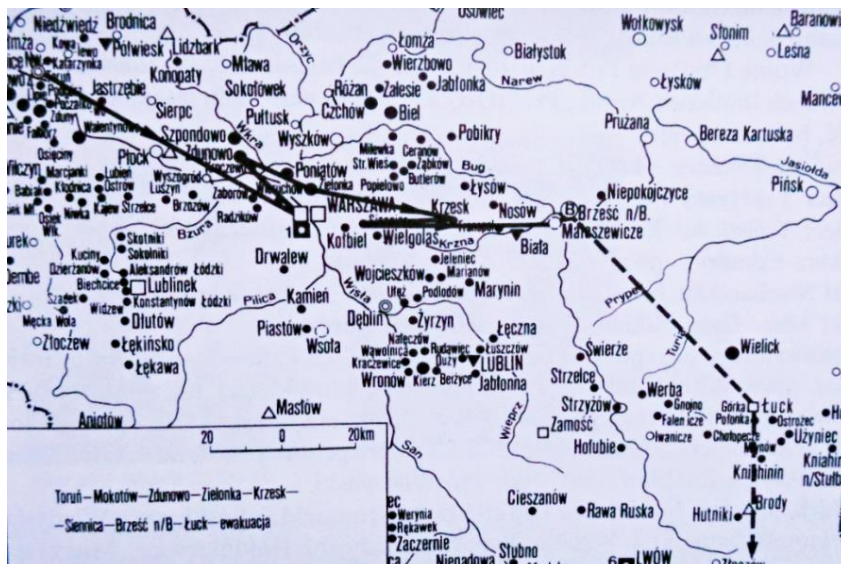
11 września, nadszedł rozkaz przebazowania eskadry pod Brześć n. Bugiem. Na wschód odleciał tylko jeden samolot, gdyż drugi został poprzedniego dnia zestrzelony k. podwarszawskiej Miłosny. Podczas przelotu załoga P-43 stoczyła walkę z dwoma Messerschmittami Me-109 i była zachwycona osiągnięciami i karabinami eksportowego „Karasia”. Niestety, podczas lądowania w Brześciu, koła samolotu wpały w lej po bombie i po 11 dniach wojny eskadra pozostała bez samolotów. Następnego dnia personel jednostki odjechał do Łucka. Tam nadszedł rozkaz z dowództwa, aby z pozostałych samolotów i załóg 41 i 51 Eskadry Rozpoznawczej sformować Eskadrę Dalekiego Rozpoznania. Rozkaz nie został wykonany, ponieważ także 51 Eskadra nie miała na stanie choćby jednej sprawnej maszyny.

Następnego dnia, personel eskadry odjechał w kierunku Kołomyi, jako miejsca koncentracji lotnictwa. 17 września jednostka skierowała się na Kutry, a dzień później, o godz. 10 eskadra przekroczyła granicę z Rumunią. Wówczas ojczystą ziemię pożegnał najprawdopodobniej także nasz bohater<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 311.

<sup>17</sup> Fotografia z archiwum p. Wojciecha Sankowskiego, [za:] Krzysztof Kłodowski, dz. cyt., s. 13.

<sup>18</sup> Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, s. 313.



Mapa 1. Szlak bojowy 41 Eskadry Rozpoznawczej w dniach od 1 do 17 września 1939 r.<sup>19</sup>

W Rumunii trafił Bala najprawdopodobniej do nędznego, ale słabo strzeżonego obozu internowania. Marzył zapewne, aby szybko i bez żalu porzucić klepisko lub zapluskwiony siennik i przedostać się do Francji, lub Wielkiej Brytanii, by dalej walczyć z Niemcami. Jedni czekali na rozkaz, a inni wyruszali na własną rękę i ryzyko, nie bacząc na niebezpieczeństwa i nie mając najmniejszego pojęcia, jak dostać się na zachód. Pierwszym krokiem ku dalszej wojaczce była zamiana munduru na cywilne ubranie i zdobycie miejscowych pieniędzy. Większość z tych niecierpliwych, zwykle młodych ludzi kierowała się ku Bukaresztowi z nadzieją, że tam, z pomocą polskiej ambasady zdobędą dokumenty i wskazówki, co do dalszej podróży. Niektórzy spodziewali się pomocy ze strony wciąż działającego w stolicy Rumunii biura „Orbisu”. Przy zdobywaniu cywilnych kreacji nie kierowano się modą i doborem pod względem kolorystycznym, więc rumuńskie koleje zapełniły się wkrótce tłumami młodzieńców, których zwykle trudno było określić mianem arbitrów elegancji, a przy tym charakteryzowali się nietypowym hobby – namiętym wskakiwaniem i wyskakiwaniem z pociągów, a to dla uniknięcia patroli.

Podobno, co przystojniejsi Polacy szybko odkryli, że najlepszym sposobem na uniknięcie aresztowania przez żandarmerię lub policję nie są akrobacje, ale znalezienie w pociągu samotnej damy i nawiązanie rozmowy: „Kiedy nadciągał patrol, jego dowódca uznawał zazwyczaj, że młody człowiek jest kochankiem pani, dyskretnie nie zadawał więc żadnych pytań. System miał dodatkową zaletę: u końca podróży często oczekiwało zbiega wygodne łóżko”<sup>20</sup>.

Aresztowanie, po przekazaniu strażnikom jakiejś darowizny, też zwykle miało pomyślny finał, chyba że pechowiec trafił na fanatycznego zwolennika nazistów. Wojna zapowiadała się długa, więc Francuzi i Anglicy uznali, że warto jest pomóc w ewakuacji dziesiątek tysięcy polskich żołnierzy, a w szczególności wyszkolonego personelu lotniczego. Zachodnie mocarstwa

<sup>19</sup> Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej*. Wrzesień 1939, s. 313.

<sup>20</sup> Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, s. 48.

naciskały więc na Rumunów, aby ci przymykali oczy na przeciekających przez granice polskich globtroterów. Z drugiej strony Niemcy zasypywali rząd w Bukareszcie protestami i groźbami, żądając natychmiastowego położenia kresu tej turystyce. Chwilowo jednak bałkański bałagan, niedbalstwo i powszechne łapownictwo tworzyły wraz z polskim sprytem mieszankę, nad którą nie sposób było zapanować.

Rumuńskie porty zapełniły się tysiącami obcojęzycznych przybyszów, a miejscowe władze udawały, że nie wiedzą, kim są i po co się tam znaleźli. Wielu z nich pobyt w nadmorskich miejscowościach sobie chwaliło, zwłaszcza gdy zaczęli otrzymywać od polskich władz całkiem spore, jak na tutejsze warunki zasiłki:

Tak mi się tu podobało, że naprawdę, gdybym mógł, to bym sobie pobudował tu willę i został na stałe. Recz jasna – „po tym”. A to jeszcze prawdę pisząc dość długo potrwa. Mimo to dziś czuję się prawdziwie zadowolony z życia. Do szczęścia w takich warunkach brakuje mi tylko „jej” no i sielanka, ze wszystkimi szykanami. [...] Poza tym powodzi mi się wspaniale. Dostajemy dziennie 100 lei, za co można tu całkiem dobrze żyć, toteż na niczym sobie nie żałujemy. I owoce, i wino, mieszkam również wygodnie. Jednym słowem taki tryb życia jak na urlopie. Całe szczęście, że ludzie „nasi” są inni. Nie ma tego co w Buzău marazmu duchowego, tego cynizmu wobec zapалу do czynu. Ci ludzie, co tu znajdują się, gotowi są na wszystko<sup>21</sup>.

Dla ogromnej większości lotników, a także personelu naziemnego, lotnictwo nie było tylko służbą i pracą, ale nade wszystko pasją, więc myśleli przede wszystkim o czekających na nich nowych wyzwaniach i zwykle nie angażowali się w niekończące się, a psujące krew dyskusje nad przyczynami wrześnieowej klęski.



Ilustracja 11. Grupa pilotów myśliwskich z 1 Pułku Lotniczego z Warszawy, po przebraniu się w Rumunii w cywilne ubrania<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Józef Tyszko, *Rozkazałem załodze skakać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, s. 21.

<sup>22</sup> Grzegorz Śliżewski, *Stalowi turyści Sikorskiego*, s. 100.

Gdy przyszedł czas zaokrętowania, rumuńscy celnicy i pogranicznicy zdawali się nie widzieć, że paszport 18-letniego studenta nie pasuje do fizjonomii stojącego przed nimi jegomościa i zadowalali się konfiskatą jakiejś cenniejszej rzeczy z bagażu. Dla zachowania pozorów, od czasu zatrzymywali jakiegoś żaka, ale ten wkrótce pojawiał się na granicy jako ksiądz, a jeżeli i tym razem podwinęła się pechowcowi noga, to rychło przechodził jako cieśla. Gdy wiosną 1940 r. Rumuni pod naciskiem Niemców stanowczo odmówili współpracy z aliantami, w obozach pozostało jeszcze 400 internowanych. Jednak i im, prawie w całości udało się przedostać na zachód Europy, a to wszystko dzięki sprytowi i pomysłowości. Niezwykle innowacyjni w dziedzinie pokonywania granic okazali się trzej polscy mechanicy:

Kiedy w Jugosławii zbliżyli się do granicy włoskiej, poddali się jugosłowiańskim strażnikom przyznając, że są Włochami, którzy przedostali się do Jugosławii bez wizy. Strażnicy, przerażeni widmem czekających ich długich formalności, woleli wypuścić schwytanych „z powrotem” do Włoch. W tydzień później na granicy polsko-szwajcarskiej trzech mężczyzn wyznało strażnikom włoskim, że są Szwajcarami, którzy nieopatrznie, bez papierów przekroczyli w górach granicę. Włosi wskazali im niestrzeżony odcinek, aby mogli bezpiecznie powrócić do domów. W tym czasie padła Francja; ze Szwajcarii mechanicy wrócili więc, posługując się tym samym fortelem, do Włoch, skąd ukradzioną rybacką łodzią popłynęli do Hiszpanii<sup>23</sup>.

Nie wiemy, w jaki sposób nasz bohater dostał się do Francji i bardzo tego żałujemy, bo z pewnością nie obyło się w czasie tej podróży, bez wartych opisanie przygód.

Nie mamy również pojęcia, co Bala robił we Francji. Możemy się tylko domyślać, że podobnie jak inni Polacy zmagał się z poczuciem bycia intruzem w tym kraju i ze świadomością nieuchronności kolejnej katastrofy. Większość czasu spędzał zapewne w prymitywnych barakach, próbując znaleźć sobie jakiegokolwiek zajęcie. Francuskie kafejki kusily wprawdzie swoimi przysmakami i winem, ale skromne kieszonkowe nie pozwalało na szaleństwa.

Szczęśliwie, podobnie jak bohaterowi naszej wcześniej opublikowanej opowieści o pilocie Czesławie Dziekońskim, oszczędzona została panu Eugeniuszowi przykreść bezpośredniego obserwowania rozkładu i klęski armii francuskiej. W wyniku toczonych na jesieni 1939 r. rokowań rząd Jego Królewskiej Mości zgodził się na służbę Polaków jedynie w szeregach Ochotniczej Rezerwy RAF (RAFVR), co wynikało z zakazu stacjonowania obcych wojsk na brytyjskiej ziemi. Zgromadzeni we Francji lotnicy rozpoczęli roztrząsać: kto ma lepsze samoloty – Francuzi czy Brytyjczycy? Czyje lotnictwo jest lepiej zorganizowane? W którym z krajów prędzej znajdą się w powietrzu?

Nie wątpimy, że w podobnych dyskusjach uczestniczył i Bala, a nie wykluczamy, że spotkał się we Francji z Dziekońskim i wspólnie podjęli decyzję o wyjeździe na Wyspy Brytyjskie w ramach kontyngentu, wyznaczonego przez polsko-brytyjską umowę: Dziekoński pośród 300 pilotów; Bala zaś wśród 2000 żołnierzy ze służby naziemnej.

---

<sup>23</sup> Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 54

Większość polskich lotników, którzy zdecydowali się wówczas na wyjazd, po przybyciu do portu w Southampton kierowano do bazy RAF w Eastchurch, k. Sheerness. Tutaj, po wypełnieniu dziesiątek formularzy, nasi rodacy przechodzili badania lekarskie. Później rozpoczynała się nauka języka angielskiego oraz przeraźliwie nudnych królewskich regulaminów, co większość lotników uznawała za torturę. Trwały niekończące się defilady i apele, a o rozpoczęciu lotów bojowych nie było – ani widu, ani słyhu. Co zapalczywsi, a rwący się do walki młodzi piloci poczuli się niczym w pułapce. Mijał czas, a frustracja zamieniała się w gniew – zwłaszcza wśród podchorążych, których na Wyspach traktowano początkowo jak szeregowych. Doszło nawet do tego, że kilkunastu Polaków odmówiło złożenia – wymaganej od żołnierzy RAFVR – przysięgi na wierność brytyjskiemu monarsze Jerzemu VI i zostali odesłani do Francji.

Z dokumentów wynika, że pan Eugeniusz przybył do Eastchurch 20 lutego 1940 r., czyli w ramach jednego z ostatnich transportów z Francji. Już następnego dnia, st. szer. Eugeniusz Bala dostał przydział do I Dyonu jako pomocnik radiomechanika. Nasz bohater nie przeżywał frustracji związanych z możliwą degradacją, gdyż mógł stracić raptem jedną belkę. Nie frasował go brak lotów bojowych, bo służył w obsłudze naziemnej, więc był nielotem. Koszary były wygodne, a żołd kilkakrotnie wyższy niż w Polsce. Po przyzwyczajeniu się do angielskiej kuchni wielu przestało narzekać na wyżywienie, a byli i tacy, co uważali, że lepsze jest od polskiego i francuskiego, tyle że całkowicie odmienne. Inni pozostawali sceptyczni i zastanawiali się, co należy zrobić z mięsem, aby tak je spaskudzić? Jeden z Polaków uznał np., że: „musiało być ono gotowane przez całą noc, a potem pokrojone na cieniutkie plastry, które zeschły się, stygnąc przy tym zupełnie. W końcu przypalono je, chcąc w ten sposób odświeżyć”<sup>24</sup>.

Jeżeli dręczyła pana Eugeniusza jakaś czarna melancholia, to wiadomo, że najlepszym lekiem na tę przypadłość jest praca, a tej pasjonatom techniki lotniczej nie brakowało. Radiomechanicy odkrywali zupełnie inny od wrześniego świat, w którym łączność nie polegała na machaniu w kabinie rękami i zrzucaniu obciążonych ciężarkami meldunków. A do tego dochodziła nawigacja radiowa. Radiooperatorzy byli niezbędni na pokładach bombowców RAF, a tymczasem w polskich szeregach, specjalistów akurat w tej dziedzinie brakowało. Jeżeli Bala marzył o lataniu, to nadarzyła się ku temu znakomita okazja. Rozkazem z 2 marca 1940 r. nasz bohater został skierowany na kurs szkoleniowy dla radiotelegrafistów. Podejrzewamy, że st. szer. Eugeniusz nie tylko sam się uczył, ale z racji, że był radiomechanikiem już przed wojną, pomagał młodszym kolegom w zgłębianiu tajników konstrukcji radia. Wkrótce Polacy z Eastchurch otrzymali umundurowanie i rozpoczęli całkiem nowe życie. W mundurze można było np. zawsze liczyć na sympatię barmana oraz pozostałej, zgromadzonej w pubie publiczności i w miłej atmosferze przepuścić żołd. Nieznajomi przechodnie widząc naszywki „Poland” na mundurach, podchodzili i zapraszali swych obrońców do domów. W autobusach często nie przyjmowano od nich opłaty za przejazd, a kelnerzy w restauracjach mocno zaniżali rachunki.

---

<sup>24</sup> Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 78.



Rozpoczęcie niemieckiej inwazji na Francję zmieniło sytuację. Definitywnie zakończyła się „dziwna wojna”, a rozpoczęła prawdziwa. Już 11 czerwca polskie władze podpisały nowe porozumienie z Brytyjczykami. Nie zadowalało całkowicie Polaków, ale stało się podstawą działania Polskich Sił Powietrznych i przyspieszyło powstanie polskich eskadr. Centrum polskiego lotnictwa stało się Blackpool, gdzie rozpoczęto intensywne szkolenia. Nie wiemy dokładnie kiedy, ale do tej uroczej, nadmorskiej miejscowości trafił z pewnością także nasz bohater. Świadczą o tym choćby liczne, a wykonane w studiach fotograficznych tego angielskiego Sopotu fotografie członkiń fanklubu pana Eugeniusza, które są jednocześnie dowodem jego dużej aktywności towarzyskiej. Miejmy nadzieję, że zaliczał się do tych, dla których nie starczyło miejsca w koszarach, więc zakwaterowano ich w hotelach i pensjonatach tego kurortu. Starszych rangą oficerów kwaterowano w przybytkach położonych przy głównej promenadzie miasta, a im mniej gwiazdek i belek obciążało epolety, tym mniej gwiazdkowy i tym dalej położony od morza był pensjonat. Możemy przyjąć za pewnik, że nasz bohater nie podziwiał z okna swego pokoju zachodów słońca nad Morzem Irlandzkim.



Ilustracje 13, 14. Awers i rewers fotografii jednej z członkiń fanklubu Eugeniusza Bali w Blackpool.  
Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.



Choćby nawet z daleka od morza, to ogromna rzesza, szczególnie szeregowców, poczuła się z pewnością jak w biblijnym edenie. Nigdy w życiu nie zaznali takich wygod i nie byli w tak atrakcyjnym miejscu. Część z nich szybko przywykła do luksusu. Byli tacy, co składali zażalenia na „brak dzwonka koło łóżka dla wzywania hotelowej obsługi”, inni zaś żądali „serwety na stole, aby nią obetrzeć gębę po jedzeniu”<sup>25</sup>. Ci, co w kraju jadaliby białe pieczywo tylko od święta, domagali się teraz okrągłych bułek na śniadanie zamiast białego chleba.

Powodów do narzekań nie mieli także rodacy, którzy znaleźli się w koszarach w okolicznych miejscowościach, choćby w ośrodku wyszkolenia mechaników w Kirkham:

Życie tu, po niedoli francuskiej, zdaje się rajem. Mamy każdy łóżko sprężynowe, materace, mieszkamy w jasnych, czystych barakach zelektryfikowanych. Poza tym, mamy tu moc łazienek z wannami włącznie. W ogóle życie w bardzo korzystnych warunkach (np. 4 razy dziennie jedzenie). Chwilowo nie ma zasadniczo żadnych zajęć. Po trochu uczymy się po angielsku, trochę jest musztry tak dla oka Anglików, czasem jaka pogadanka i to wszystko<sup>26</sup>.

W Kirkham także były puby i organizowano tłumnie nawiedzane przez brytyjskie dziewczęta „dansy”, jednak Blackpool miało swój magnetyczny powab. Autor zacytowanych wyżej słów wspominał: „W pobliskim Blackpool byłem dotychczas dwa razy, gdzie w sposób permanentny przepuściłem całą dotychczas otrzymaną forszę”<sup>27</sup>.



Ilustracja 15. Promenada w Blackpool w latach czterdziestych ubiegłego wieku<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 46.

<sup>26</sup> Józef Tyszko, dz. cyt., s. 54.

<sup>27</sup> Tamże.

<sup>28</sup> Kenig Krystyna, *A jednak przeżyłem... Losy pilota Dywizjonu 305 Stefana Zygnerskiego*, s. 46.

Wspomniane liczne fotografie stoją w jawnej sprzeczności ze słowami pewnego brytyjskiego oficera, który organizował w Blackpool powitalne pogadanki dla ewakuowanych z Francji lotników. Głównym punktem każdego z jego oratorskich popisów było ostrzeżenie, że Anglia to nie Francja, a droga do łóżka dziewczyny prowadzi wyłącznie przez ołtarz. Brytyjczyk opierał najwidoczniej swój osąd na przestarzałych, przedwojennych informacjach, gdyż wraz z wybuchem wojny dziewczęta zajmujące miejsce mężczyzn w fabrykach, urzędach i stanowiące personel pomocniczy wojskowych jednostek, zyskały na poczuciu wartości, stały się niezależne i korzystały z tej niezależności na różne sposoby. Śmielej niż z wyspiarzami poczyniły sobie w kontaktach z egzotycznymi przybyszami i dlatego liczni brytyjscy żołnierze, wybierając się na miłosne podboje, doszywali sobie na rękawach mundurów „Polandy”, naśladowali obcy akcent i podpatrzonym u Polaków zwyczajem, całowali dziewczęta w rękę. Podobno ich starania nie szły na marne, skoro jeden z nich, przyłapany na oszustwie przez brytyjskiego oficera, tłumaczył „inaczej nie dostałbym żadnej dziewczyny”<sup>29</sup>. Nie wiemy jakimi osiągnięciami w sztuce miłości wykazał się p. Eugeniusz, ale sądzimy, że nie stanął na podium najwyższym, gdyż: „Rekord pobił pewien polski kapitan, który jednocześnie był kochankiem córki, matki i babki w jednym z miasteczek w Szkocji”<sup>30</sup>. Oczywiście wiele z tych opowieści o miłosnych podbojach jest zapewne wyłącznie wytworem wyobraźni sfrustrowanych, zakompleksionych chłopaków. Smętne potańcówki, podczas których grzecznie tańczyli walczyka z niezbyt urodziwą dziewczyną, zamieniły się w ich wspomnieniach w orgiastyczne bachanalia.



Ilustracja 16. Brytyjskie dziewczęta i polscy lotnicy na tańcach w legendarnym Blackpool Tower Ballroom.  
Źródło: *polandinexile.com*.

<sup>29</sup> Adam Zamoyski, *Orły nad Europą*, s. 288.

<sup>30</sup> Stanisław Mackiewicz, *Londyniszczce*, s. 6.

Blackpool nie było wyłącznie miastem miłości. Odbywały się tam zajęcia różnego typu, a przede wszystkim uczono się intensywnie angielskiego. Otrzymywany żołd był nieporównanie większy niż francuskie kieszonkowe, a dodatkowo zawsze można było liczyć na pierwszy darmowy kufel czy kieliszek, więc największe efekty przynosiła praktyczna nauka w barach i w krótkim czasie większość Polaków umiała już śpiewać w oryginale *It is a long way to Tipperary* oraz *Roll out the Barrel*<sup>31</sup>. O dziwo, w niepojęty sposób, ci sami polscy lotnicy, którzy królewskich regulaminów nie mogli nauczyć się jeszcze przez lata, w mig śpiewali te piosenki z akcentem typowym dla tuziemców. Nauce sprzyjały także kontakty towarzyskie, a jeden z angielskich dzienników donosił: „W północnym uzdrowisku, gdzie kilka tysięcy Polaków przebywa na szkoleniu, pachnie romanssem. Miejscowe dziewczęta występują jako przewodniczki, towarzyski i nauczycielki języka młodych Polaków, a wiele z tych przyjaźni przerodziło się już w miłość”<sup>32</sup>. Nasi rodacy także nieśli kaganek oświaty, co nie uszło uwadze dziennikarza pewnej lokalnej gazety: „Odkąd wybuchła wojna, wiele dziewcząt na północnym zachodzie chętnie uczy się obcych języków, powinienem napisać: obcego języka. Kelnerki i robotnice uczą się z szybkością, która zadziwia nauczycieli. »Miłość czyni cuda« – powiedziała jedna z nich”<sup>33</sup>.

Rzecz jasna, nie wszystko w Blackpool wyglądało aż tak różowo. Do dowództwa wpływało sporo skarg dotyczących pijackich burd, nazbyt sztubackich zalotów czy machlojek czynionych przez Polaków przy grze na automatach. W końcu wyznaczono jednego z płynnie mówiących po angielsku polskich oficerów, aby krążył po barach oraz pensjonatach i uśmierzał właśnie wybuchłe pomiędzy Polakami i właścicielami lokali. Biorąc jednak pod uwagę, że miasto zostało dosłownie zalane młodymi, tryskającymi testosteronem mężczyźnami, to należy uznać za cud, że nie doszło do większych incydentów i uniknięto chaosu<sup>34</sup>.

Z pewnością pan Eugeniusz nie oddawał się wyłącznie rozrywce, gdyż już 1 sierpnia 1940 r. został przyjęty na kurs uzupełniający dla strzelców radiooperatorów i to w stopniu kaprała, a kilka dni później zdał w Education Center egzamin z języka angielskiego. Następnego zaś dnia znalazł się w 4 Bombing & Gunnery School RAF w West Freugh na praktycznym przeszkoleniu strzeleckim. Szkolenie trwało tydzień i ukończył je z pomyślnym wynikiem<sup>35</sup>. Nie kończyło to jego pobytu w tym południowo-zachodnim zakątku Szkocji, bo do 10 października odbywał tam praktyczne szkolenie strzelca i radiooperatora na samolotach Fairey Battle. Najbliższe większe miasto Stranraer dzieli od Blackpool ponad 200 km. Mamy nadzieję, że otrzymywał dłuższe przepustki i nie zaniedbywał swych fanek, a może założył szkocką filię fanklubu?

Do wyszkolenia lotników przywiązywano ogromną wagę i nie szczczędzono środków. Podczas wojny, edukacja pilota RAF zajmowała od 24 do 30 miesięcy, nawigatora i bombardiera 18, radiooperatora 15, a strzelca pokładowego 8 miesięcy<sup>36</sup>. Według Arthura Harrisa, od roku 1942

<sup>31</sup> Adam Zamoyski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 78.

<sup>32</sup> Dziennik „Reynolds” z 27 października 1940 r., [za:] Adam Zamoyski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 80, 81.

<sup>33</sup> „West Lancashire Evening Gazette”, [za:] Adam Zamoyski, *Orły nad Europą*, s. 287.

<sup>34</sup> Adam Zamoyski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 83.

<sup>35</sup> Na podstawie skanów i odpisów akt IPIIMS w Londynie, udostępnionych przez p. Remigiusza Gadacza.

<sup>36</sup> Jerzy B. Cynk, *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1943*, s. 583.

dowódcy alianckiej floty bombowców w Europie, wyszkolenie członka załogi bombowca, odpowiadało kosztowi wysłania dziesięciu ludzi na trzyletnie studia w Cambridge lub Oxfordzie<sup>37</sup>. Tak przygotowana załoga ciężkiego bombowca, obsługiwała maszynę kosztującą tyle, co wyposażenie prawie całej eskadry dywizjonu myśliwskiego. Nic zatem dziwnego, że edukacja lotnicza Bali nie zakończyła się na zdaniu egzaminów w West Freugh.



Ilustracja 17. Eugeniusz Bala pośród absolwentów szkolenia w 4 Bombing & Gunnery School RAF w West Freugh. Fotografię wykonano 12 sierpnia 1940 r. Spośród uwiecznionych na fotografii 30 lotników, 21 zginęło w czasie działań bojowych, a czterech dostało się do niewoli.

Źródło: Zdjęcie pochodzi ze zbioru pamiątek po Edmundzie Koszniku przekazanych do Muzeum Ziemi Kościerskiej w Kościerzynie. Skan fotografii, za: *listakrzystka.pl*.

Po pomyślnym zakończeniu wszystkich specjalistycznych egzaminów, Bala podobnie, jak i inni kandydaci na lotnika bombowego trafił do 18 OTU w Bramcote (No 18 Operational Training Unit). Do tego momentu szkolenie odbywało się przede wszystkim indywidualnie. Teraz dobierano załogi, gdyż wychodząca z Bramcote obsada samolotu musiała tworzyć jednolity organizm: piloci będą sterować maszyną i pilnie słuchać uwag nawigatora; nawigator będzie utrzymywał maszynę na wybranym kursie, a nad celem zamieni się w bombardiera i przejmie na moment dowództwo; od bystrości wzroku i umiejętności strzelców będzie zależało bezpieczeństwo tego organizmu; jego zaś uszami będzie radiooperator. Od chwili startu to do niego dochodzą rozkazy, informacje, ostrzeżenia. Radiooperator przesyła do dowództwa zaszyfrowane raporty z misji, powiadamia o nietypowych sytuacjach, w ostateczności wysyła sygnał SOS i namiary na miejsce katastrofy. Odbiera ze stacji nadawczych sygnały pozwalające ustalić położenie samolotu, po czym odkodowuje sygnały i przekazuje nawigatorowi. Na

<sup>37</sup> Arthur Harris, *Ofensywa bombowa*, s. 107.

odprawie przed lotem radiooperatorzy otrzymywali kody, znaki rozpoznawcze i radiowe spisane na papierze ryżowym, który należało połknąć w razie katastrofy. Jak już czytelnicy z pewnością zauważyli każdy radiooperator przechodził intensywne szkolenie strzeleckie, by w razie ataku wrogiego myśliwca obsługiwać karabin pokładowy. W przypadku wodowania lub konieczności opuszczenia samolotu na spadochronie, to właśnie radiooperator pozostawał z pilotem do ostatniego momentu, tak aby nadać informację o miejscu katastrofy. Często brakło już czasu na bezpieczne opuszczenie samolotu i obaj ginęli.

Nie wiemy ile czasu poświęcano nauce opieki nad gołębiami. W razie katastrofy, gdy wszelka inna łączność zawiodła, radiooperator wysyłał bowiem gołębice z misją ratunkową. Gołębice uratowały niejedną załogę, przylatując do bazy z przyczepioną informacją o miejscu awaryjnego lądowania pechowej maszyny. Najślynniejsza brytyjska gołębica podczas swej 5-letniej służby została 22-krotnie ranna, a gdy wreszcie zginęła na polu walki, to urządzono jej pogrzeb z wojskowymi honorami.

Najwidoczniej pan Eugeniusz był pilnym i pojętym uczniem, a szkolenie zakończył z oceną celującą, gdyż 12 listopada 1940 otrzymał przydział na instruktora strzelca-radiooperatora w 18 OTU w Bramcote<sup>38</sup>. Jeżeli marzył o zrzucaniu bomb na Niemców, to padł ofiarą własnego sukcesu, ale z drugiej strony, decyzja ta przedłużyła być może naszemu bohaterowi życie. Wprawdzie życie z nieco mniejszą dawką adrenaliny, ale jednak życie.

W roli instruktora Bala przesłużył prawie rok, bo dopiero we wrześniu 1941 r. otrzymał skierowanie na przeszkolenie bojowe w 18 OTU. Bardzo możliwe, że lato 1941 r. spędził w Bramcote razem z Czesławem Dziekońskim, gdyż mamy powody, aby podejrzewać, że i on po odbyciu tury lotów bojowych w Dywizjonie 300, został instruktorem pilotażu w Bramcote. Świadczy też o tym pewna fotografia pana Czesława, подарowana Bali na pamiątkę czasu spędzonego razem w Anglii.



Ilustracja 18. Radiooperator w samolocie bombowym RAF.

Źródło: Imperial War Museum, nr katalogowy 6053.

Stając się instruktorem, Bala zakończył pierwszy etap szkolenia w Bramcote. Podczas tego etapu pilnie obserwowano kursantów i tak prowadzono przesunięcia lotników pomiędzy załogami, aby zespoły były jak najlepiej zgrane. Gdy uznano, że załoga jest gotowa do następnego etapu, kierowano jej członków do eskadr szkolnych celem przeszkolenia

<sup>38</sup> Na podstawie skanów i odpisów akt IPiMS w Londynie, udostępnionych przez p. Remigiusza Gadacza.

powietrznego i przygotowania do wykonania misji. Na początku września 1941 r. pan Eugeniusz wraz z dwoma pilotami, dwoma strzelcami i nawigatorem, został skierowany na przeszkolenie bojowe w Bramcote. Obowiązywała zasada „jeden za wszystkich, wszyscy za jednego”, więc cała ta szóstka była już sobie z pewnością bliższa niż rodzina. Jako pierwsi, meldowali się w eskadrach szkolnych piloci z radiooperatorami i podejrzewamy, że Bala mógł tam trafić wraz z Rymkiewiczem i Sgt Mieczysławem Dranickim. Ćwiczenia w powietrzu trwały do 8 tygodni, a gdy dowódca eskadry i instruktorzy uznali, że proces wykuwania załogi bojowej został zakończony, kierowano jej członków na krótki urlop, a później do dywizjonów. W sytuacjach awaryjnych, na operacje bojowe wysyłano także załogi eskadr szkolnych – tak było np., gdy Harris postanowił po raz pierwszy wysłać nad Niemcy ponad tysiąc samolotów. Tak długie szkolenie i zgrywanie załóg było niezbędne, gdyż za najmniejszy błąd jednego z jej członków, wszyscy pozostali mogli zapłacić życiem. Ponad półtoraroczny okres, gdy Bala sam się szkolił i uczył innych, dobiegł końca w październiku 1941 r. Najpóźniej w tym momencie przy jego nazwisku pojawiły się literki Sgt, oznaczające stopień sierżanta, czyli najniższy dla personelu latającego RAF, który nadawano po odbyciu całego cyklu szkoleń i zdaniu wszystkich egzaminów. Podejrzewamy jednak, że awans na sierżanta otrzymał już w momencie stania się instruktorem, gdyż z relacji uczestników szkoleń w Bramcote wynika, że był to najniższy stopień instruktorski:

Sama szkółka jako szkółka jest nader interesująca, tym bardziej że uczyć się mam zamiar, bo to o własną skórę chodzi, ale szkółka jako stacja jest okropna. Stosunki zdecydowanie mi się nie podobają, bowiem jako że personel latający jest w stopniu co najmniej sierżanta, przeto  $\frac{3}{4}$  tu obecnych Polaków, to także młode sierżanty. I w głowie ma to przewrócone, że aż strach. Szczeniak jeden z drugim gównem widłami przetrząsał, co i teraz czynić powinien, a tu wielki Pan, że kryj się marnoto. A to mu źle, a to nie dobrze, a tu go krzywdzą, a tu się czepiają. A poza tym, co mniej najbardziej złości, to poza. Każdy pajaca struga na ogólną nutę „ale przystojny”. Toteż lwie grzywy, spodnie z klinami, żeby były szersze, poobcinane marynarki, żeby były krótsze itp. wygłupy. Ech, w ogóle szkoda słów<sup>39</sup>.

Podobne opinie wyrażano przede wszystkim o tych instruktorach, którzy okazywali się zwykłymi dekownikami, a Bramcote uznawali za miejsce w miarę bezpiecznego przeczekania wojny i szukali sposobów, aby uniknąć skierowania do dywizjonów bojowych. Jak to zwykle bywa, właśnie dekownicy „zgrywali” zazwyczaj największych i nieustraszonych pogromców przestworzy. Wiemy już jednak, że nasi brokowiacy nie należeli do grona podobnych hucpiarzy. Sprzeczne relacje pozostały także na temat życia rozrywkowego w okolicy Bramcote. Zacytowany wyżej kursant, który w mało pochlebnych słowach wyrażał się o instruktorach, napisał, że „miejscowe dziewczęta są okropne”<sup>40</sup>. Może był po prostu malkontentem? Z pewnością po maju 1941 r. trudno było szukać podniet w pobliskiej miejscowości Nuneaton, które padło wówczas ofiarą Luftwaffe, a pod gruzami zginęło 130 mieszkańców.

<sup>39</sup> Józef Tyszko, dz. cyt., s. 75.

<sup>40</sup> Tamże.



Ilustracje 19, 20.. Pilot z Broku Sgt Czesław Dziekoński. Na odwrocie dedykacja „Czesiek Gienkowi” i data 3 września 1941 r., czyli moment, gdy Eugeniusz Bala kończył swoją instruktorską przygodę w Bramcote.

Źródło: Archiwum p. Wojciecha Najmoły.



Ilustracja 21. Fotografia z 30 sierpnia 1941 r. F/O Czesław Rymkiewicz, pilot z załogi Bali pośród innych polskich pilotów, absolwentów kursu 18 OTU Bramcote<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> Archiwum IPiMS, [za:] K. Kowalkowski, *Alojzy Paweł Gusowski pilot 305 Dywizjonu Bombowego*, s. 33.

Wracajmy do Dywizjonu 305. Podobnie jak inne dywizjony bombowe, także i ta jednostka krwawiła obficie i wciąż potrzebowała nowych załóg, które zajmowały miejsce poległych. W październiku 1941 r. do bazy RAF w Lindholme – gdzie w lipcu przebazowano dywizjon – przybyło sześć nowych załóg wyszkolonych w Bramcote<sup>42</sup>. Wraz z nimi w dywizjonie znalazł się także Bala. Dowództwo nie pozwalało świeżo przybyłym lotnikom na samodzielne loty za Kanał. Najpierw musieli odbyć kilka lotów ćwiczebnych pod dowództwem jednego z doświadczonych pilotów dywizjonu. Z dużą dozą pewności można przyjąć, że dywizjonowym mentorem Bali i pozostałych nowicjuszy z jego załogi był właśnie ppor. Franciszek Skarpetowski, z którym 25 listopada polecili na swój pierwszy lot bojowy nad Cherbourg.

30 listopada, pięć doświadczonych załóg dywizjonu zbombardowało Hamburg. Wszystkie powróciły szczęśliwie do bazy. Pośród czterech załóg, które w nocy z 7 na 8 grudnia poleciały nad Calais, znajdowała się załoga dowodzona przez W/Cdr Roberta Beilla<sup>43</sup>, a w jej skład wchodził znani nam już: drugi pilot F/O Rymkiewicz, nawigator F/O Ostaszewski, radiooperator Sgt Bala oraz strzelcy Sgt Bosek i Sgt Gałas. Widoczność była dobra, a dobrej jakości fotografie dowodziły, że bomby trafiły w cel. Bombowce wystartowały z Lindholme późno, bo przed 5 rano, co zaskoczyło Niemców. Nawigator jednej z maszyn, który przybył do dywizjonu najprawdopodobniej w tym samym czasie co Bala i dla którego był to pierwszy lot bojowy, wspominał:

Po dwóch miesiącach w dyonie, polecałem na pierwszy lot bojowy 8 grudnia. Cel: port w Calais, w którym miało stać 170 barek inwazyjnych, 30 motorówek i kilka okrętów. Start o 4.55 rano. Księżyc w pełni. Po starcie pilot nabrał wysokość 4 000 stóp nad lotniskiem i wziął właściwy kurs. Pracowałem nad mapą, jak mnie uczono na kursie, a przedni strzelec podawał mi beacons świetlne i ich litery. „Radiota” denerwował się, bo nie dawałem mu pracy. Poprosiłem go o kilka radio-namiarów, lecz nie skorzystałem z nich, bo byliśmy na kursie. Brzeg angielski przekroczyliśmy w nakazym miejscu koło Orfordness na wysokości 14 000 stóp. Potem morze, bezmiar ciemności i brak jakiegokolwiek orientacji. Gdy zbliżał się czas dolotu do celu wziąłem ze sobą butelkę ze sprężonym tlenem i udałem się na stanowisko bombardiera do wieżyczki bombowej. Byłem podniecony do tego stopnia, że nie włączyłem się do przewodu tlenowego i do telefonu. Zrobił to za mnie drugi pilot. Ciekawiło mnie, czy nadlecę nad cel i czy obrona przeciwlotnicza nieprzyjaciela będzie silna. Wreszcie brzeg francuski. Zorientowałem się od razu, że wiatr zniósł nas 10 mil na zachód. Podałem nowy kurs. Nie mogłem otworzyć pokrywy do aparatu fotograficznego bo zamarzała. Na naszej wysokości 16 000 stóp mróz dochodził do 30 stopni Celsjusza. Zauważyłem dwa okręty płynące wzdłuż brzegu. Drugi pilot krzyknął w telefon „port z prawej strony”. Zdziwiło mnie to, bo nie było ani reflektorów ani ognia artylerii. Basen portowy był widoczny jak na dłoni. Pierwszy nalot nie udał się. Wróciliśmy nad morze, aby nadlecieć drugi raz. Niemcy na ziemi obudzili się, nie spodziewając się tak późnego przybycia bombowców, zaczęli strzelać i około 10 reflektorów zaczęło nas poszukiwać na niebie. Po spoziomowaniu celownika, nastawieniu na nim wiatru i wysokości odbezpieczyłem bomby i poleciłem otworzyć drzwi bombowe. Gdy basen naszedł na celownik, naciśnąłem guzik elektryczny i cały ładunek – 14 bomb po 250 funtów każda

<sup>42</sup> Józef Zieliński, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, s. 19.

<sup>43</sup> Mjr Robert Beill objął dowództwo Dywizjonu 305 w dniu 8 sierpnia 1941 r. Do wybuchu wojny był dowódcą dywizjonu szkolnego w Centrum Wyszkołenia Lotnictwa nr 1 w Dęblinie.



i flary świetlne wyleciały w odstępach, tak aby na cel upaść w odległości kilkudziesięciu metrów od siebie. „Bomby poszły” – powiedziałem do telefonu. Była godzina 6.14 rano. Siedem bomb wybuchło między zabudowaniami, a pozostałe poszły po basenie. Pilot zrobił ostry skręt aż rzuciło mnie na boczną ścianę samolotu. Wolałbym te bomby zrzucić na Lavalą w Paryżu lub Darlana w Vichy, niż na ludność w Calais<sup>44</sup>.



Ilustracje 22, 23. Bala (drugi od lewej) z „winklami” sierżanta wraz ze swoimi kolegami, najprawdopodobniej gdzieś w okolicy lotniska Lindholme.

Źródło: Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły

<sup>44</sup> Edward Kwolek, dz. cyt., s. 59, 60.

16 grudnia, celem sześciu samolotów dywizjonu był port w Ostendzie. Bala znalazł się nad tym belgijskim miastem w towarzystwie tym samym, co nad Cherbourgiem. Widoczność była dobra, ale ogień artylerii przeciwlotniczej zaskakująco silny. Załoga P/O Skarpetowskiego była pośród tych czterech, które bomby zrzuciły nad cel. Pozostałe zbombardowały cele zastępcze. Wszystkie maszyny powracały do bazy mocno pokieraszowane przez ogień artylerii. W samolocie, którym leciał Bala, roztraskana została szyba kokpitu pilota, a Skarpetowski z trudem wylądował z uszkodzonym systemem hydraulicznym i bez wysuniętych klap hamulcowych. Dwa inne samoloty uległy przy lądowaniu katastrofie. W jednym przypadku obyło się bez ofiar, wszyscy zaś członkowie załogi Sgt Alojzego Gusowskiego odnieśli mniej lub bardziej poważne rany.

Równy tydzień później, pan Eugeniusz ponownie zawitał nad Ostendę. Najwidoczniej dowództwo uznało świeżo przybyłych pilotów za zdolnych do samodzielnego wykonywania zadań bojowych, gdyż pierwszym pilotem był tym razem F/O Rymkiewicz, drugim zaś Sgt Mieczysław Dranicki. Strzelcy i nawigator pozostali ci sami. Także i tym razem nie obyło się bez przygód, bo na złapanym w smugi reflektorów samolocie Rymkiewicza, skupiła się cała uwaga niemieckich artylerzystów. Pilot dokonywał wprost akrobatycznych uników, manewrował, kluczył i w końcu zdołał wyrwać maszynę z kręgu upiornego światła. Członkom załogi zdawało się, że trwało to wieki, ale w raporcie zapisano, iż ledwie trzy minuty. Zachmurzenie było prawie całkowite, więc trudno było wymagać precyzyjnego bombardowania. Nad Ostendą znalazły się tylko trzy maszyny dywizjonu, a sześć poleciało nad Kolonię. W drodze powrotnej katastrofie uległ jeden z tych samolotów – zginęła cała załoga Sgt Henryka Rozpary.

W tym samym składzie załoga Rymkiewicza poleciała 28 grudnia nad Emden, a Bala miał okazję po raz pierwszy zrzucić bomby na niemieckie miasto. Dzięki brakowi zachmurzenia cel był znakomicie widoczny, ale równocześnie i niemieccy artylerzyści widzieli naszych lotników jak na dłoni. Natychmiast po zrzuceniu ładunku, Polacy opuścili niebo nad niegościnnym Emden, więc nie było okazji do naocznej obserwacji wyników bombardowania, ale kamery zdążyły zarejestrować liczne pożary oraz wybuchy bomb w porcie i w mieście. Trzy załogi, które zbombardowały Emden oraz pięć, których celem był port w Wilhelmshaven, powróciły bez strat do bazy.

Poza lotami bojowymi nadal przeprowadzano loty szkolne i oblatywanie samolotów. W przypadku Bali ich ślad odnajdujemy w dywizjonowym dzienniku, w którym zapisywano także zajęcia załóg pomiędzy lotami. Pod datą 28 listopada 1941 r. zapisano: „Nocne loty miejscowe samolot „J” Sgt Banaszak, Sgt Rozpara, Sgt Michej, Sgt Bala, Sgt Bosek”<sup>45</sup>.

Powroty bywały kłopotliwe, gdy zawiodły instrumenty lub nawigator popełnił błąd w obliczeniach. Pomyłka przydarzyła się także pewnemu nawigatorowi z Dywizjonu 305. Widząc linię wybrzeża piloci i nawigator byli przekonani, że właśnie dolecieli nad Wyspy i pierwszy pilot zaczął się rozglądać za światłami lotniska. Po dostrzeżeniu świateł, odpalili zieloną racę, na co obsługa odpowiedziała racą identycznej barwy i zapaliła światła na pasie do lądowania.

<sup>45</sup> Archiwum Instytutu i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie, [za:] Krzysztof Kowalkowski, *Alojzy Paweł Gusowski pilot 305 Dywizjonu Bombowego*, s. 44.

Gdy pilot bezpiecznie kołował po lotnisku, nawigatorowi dziwny wydał się krój czapek obsługi naziemnej. Trącił więc pilota, mówiąc: „Heniu, oni mają złe czapki”<sup>46</sup>. Rzucając przekleństwa, pilot zawrócił i wystartował na pełnym gazie. Niemcy najwidoczniej za późno zauważyli, że coś jest nie tak z kształtem i oznaczeniami samolotu, gdyż stali osłupiali i otworzyli ogień, dopiero gdy Polacy byli już w powietrzu.

W roku 1941 załogi Dywizjonu 305 wzięły udział w 47 wyprawach za Kanał. Zginęło 51 Polaków i 6 Brytyjczyków. W niewoli znalazło się 15 lotników. Zniszczeniu uległo 12 samolotów<sup>47</sup>. Pierwszy Krzyż Walecznych przysługiwał po odbyciu pięciu lotów bojowych, zatem Sgt Eugeniusz Bala witał Nowy Rok z Krzyżem na piersi.

Ciągłe ocieranie się o śmierć było przyczyną krzewienia się pośród lotników zabobonów. Zdawało się prawie wszystkim, że o życiu i śmierci przesądza wyłącznie szczęście i pech. Wielu stale nosiło i zabierało w przestworza przeróżne talizmany. Mógł to być zwykły kamyk, który pocierano na szczęście, a jednopensówka odnaleziona w kombinezonie po szczęśliwym ukończeniu kilku lotów, stawała się dla znalazcy bezcenna – posiadanie jej było kwestią życia i śmierci całej załogi. Gdy nadchodził lot, a gdzieś się jakiś drobny amulet zagubił, to cała załoga wszczyniała gorączkowe poszukiwania. Wyrzucenie jakiegokolwiek przedmiotu, szczególnie tego podarowanego np. przez świeżo poznaną dziewczynę mogło być przyczyną nieszczęścia. Samoloty zamieniały się więc w kapliczki obwieszane fotografiami najbliższych, świętymi obrazkami, pluszowymi misiami i setkami innych maskotek. W miarę jak czas mijał, a niebezpieczeństwa mnożyły się w zastraszającym tempie, amulety nabierały coraz większej wartości. Gdy ktoś cudem uniknął śmierci, trwały niekończące się dyskusje, co mogło stać za jego szczęściem. Ta wiara w moc niektórych przedmiotów nie była wyłącznie polską specjalnością. Pewna amerykańska firma wypuściła zminiaturyzowane Pismo Święte w metalowej oprawie, które żołnierze mogli nosić w kieszonce na piersi. Wierzący dokonywali zakupów tej maleńkiej Świętej Księgi pospołu z niewierzącymi.

W przypadku żywych zwierzaków doszło wręcz do „maskotkowej gorączki”. Odpędzenie jakiegoś psa czy kota przybłądy uważano za czyn równoznaczny z samobójstwem, więc po lotniskach wałęsały się gromady stworzeń. Każdym z psów o podejrzanym zazwyczaj rodowodzie i wątpliwej urodzie, opiekowała się jedna z załóg i była ze swojego pupila bardzo dumna. Gdy opiekunowie odlatywali na akcję bojową, to psiaki snuły się osowiele po lotnisku. Cała ta menażeria jako pierwsza słyszała warkot powracających maszyn. Zbiegała się wówczas do najlepszego punktu obserwacyjnego i wypatrywała samolotu swojej załogi. Po wylądowaniu bezbłędnie rozpoznawały swe maszyny i biegły ku nim merdając bliskimi urwania się ogonkami. Były też koty, a jeden z nich, którego często zabierano do samolotu, miał nawet pieczołowicie uszyty miniaturowy spadochron. Niektórzy poszukiwali maskotek bardziej oryginalnych. W czerwcu 1941 r. angielskie gazety donosiły o pewnym polskim lotniku, którego te eksploracje zaprowadziły przed sąd: „Człowiek ten upatrzył sobie dużą białą kaczkę i uprowadził ją do bazy, gdzie urządził dla niej małe bajorko. Jak się okazało, kaczka należała do miejscowego policjanta, który rozpoznał ją, przejeżdżając obok na rowerze. Lotnik – tylny

<sup>46</sup> Adam Zamoyski, dz. cyt., s. 151.

<sup>47</sup> Józef Zieliński, dz. cyt., s. 21.

strzelec z dyonu 305 – został ukarany grzywną 5 szylingów. Dowiedziawszy się jednak, że w zeszłym tygodniu zestrzelił on niemiecki samolot, sędzia sam zapłacił grzywnę, a policjant podarował kaczkę dywizjonowi”<sup>48</sup>.

Najsłynniejszą maskotką został czarny kundelek z Dywizjonu 305, któremu nadano imię Ciapek. Tę ledwo trzymającą się na łapkach znaleźć zauważył przy drodze powracający z pubu mechanik. Polskim mechanikom zawdzięczono także, że Ciapka odratowano, odkarmiono, a wkrótce nabrał boczków i poweselał. Mechanicy pobudowali dla pieska komfortową rezydencję, czyli wystawioną w sąsiedztwie hangarów wygodną budę w stylu polskiego dworku. Ciapka wyuczono przeróżnych sztuczek, a porozumieć można się z nim było tylko po polsku. Niektórzy z Anglików uczyli się kilku słów w naszym języku, aby się z Ciapką zaprzyjaźnić:

– Czijapek, chosz tiu, maszi czijaskou – i wyciągają rękę z ciastkiem, a Ciapek nic, tylko kły szczyrzy i powarkuje. Taki był bestia zmyślny, że Anglika po akcencie poznał i przez spodnie wywęszył.

Punktualnie o dziesiątej zajeżdżał przed hangar bufet NAAFI z herbatą, kanapkami i ciastkami. Kiedy w hangarze zawołali: „Ciapek NAAFI” – to on zaraz wybiegał, stawał w kolejce i dostawał swoją porcję<sup>49</sup>.



Ilustracja 24. Ciapek w pozycji, którą polscy lotnicy określali mianem „na bacność”.

Źródło: *polishairforce.pl*.

Ciapka często zabierano na misje bojowe. Zaopatrzone go w ekwipunek lotniczy, na który składały się: podszyty barankiem kubraczek, misternie wykonana miniaturowa kopia spadochronu oraz maska, a raczej maseczka tlenowa z przewodem do podłączenia do instalacji tlenowej samolotu. Po pewnym czasie piesek stał się swego rodzaju narkomanem tlenowym. Biegł wszędzie, gdzie usłyszał dźwięk wydobywającego się powietrza. Lizał językiem powietrze wydobywające się z samochodowych dętek, a później na sam widok dętki samochodowej stawał na łapkach i prosił o „tlen”. Po pierwszym odbytym locie przypięto psinie do obroży małą drewnianą bombkę, a oprócz tego dostał awans na kaprała, co ogłoszono w oficjalnym rozkazie dywizjonowym. Ciapek brał udział we wszystkich defiladach i uroczystościach Dywizjonu 305. Ulubioną załogą Ciapka byli podobno lotnicy Wellingtona,

<sup>48</sup> Adam Zamojski, *Zapomniane dywizjony...*, s. 154.

<sup>49</sup> Zbigniew Neugebauer, *Wróćcie szczęśliwie do bazy*, [za:] Wojciech Zmyślony: *polishairforce.pl*.

noszącego imię „Maria”. Pies dostawał ataku furii, gdy ktoś nie pozwalał mu na wspólny wylot na misję. Gdy cała załoga „Marii” dostała awans na starszych sierżantów, to także na obroży Ciapka zamiast belek kaprałskich, pojawiły się oznaki starszego sierżanta<sup>50</sup>.

Pewnej nocy Ciapek i cała załoga nie powrócili z misji. Jakiś czas później:

Policjant na północnym wybrzeżu Norfolk znalazł na plaży psa z napisem na obroży i podobiznami 8 bomb. Pies robił wrażenie nieżywego. Widoczne było, że wyrzuciło go morze. Opatulono psa i przewieziono na pobliskie lotnisko.

305 Dywizjon stacjonował uprzednio w Syerston również niedaleko, ale właśnie ostatnio przeniósł się do Lindholme. Tam zatelefonowano. Pułkownik Czołowski zaraz przyleciał, poznał psa i zawołał po imieniu. Ciapek!

Ciapek jakby ożył, merdał ogonem, miał radość w oczach i choć się na chwilę próbował zerwać, to jednak nie mógł ustać na nogach. Przywieziono psa do Lindholme, nakarmiono. Szef mechaników z czułością ułożył psa na posłaniu w jego budzie. Nie wiem, czy psy płaczą, ale z jego półotwartych i zażawionych oczu było można naprawdę wyczytać błogość i zadowolenie. Tylko ten pies wiedział co się wtedy stało z załogą Wellingtona, który nie wrócił<sup>51</sup>.



Ilustracja 25. Ciapek i pozostały personel Eskadry B Dywizjonu 305 w Lindholme<sup>52</sup>.



Ilustracja 26. Ciapek defiluje wraz z całym Dywizjonem 305.

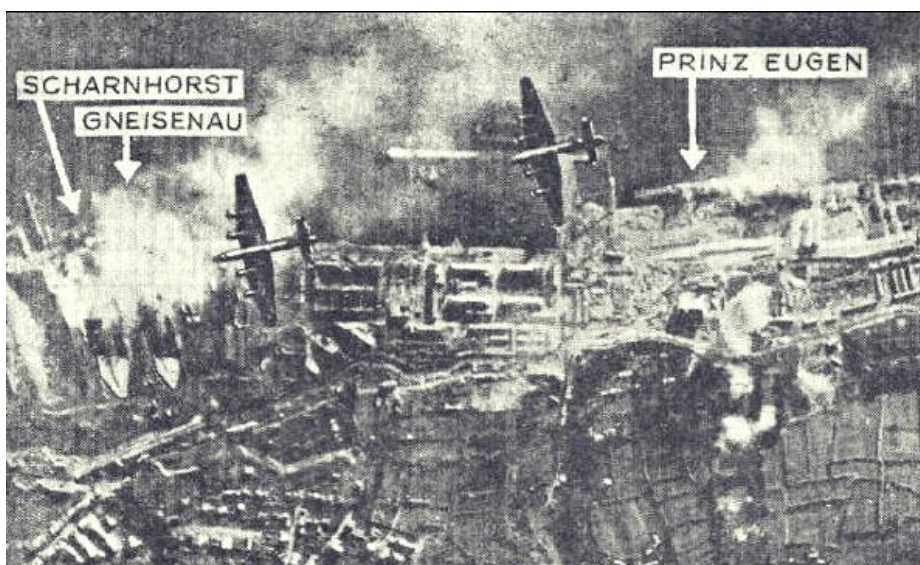
Źródło: [polshairforce.pl](http://polshairforce.pl).

<sup>50</sup> Jan Janczak, *Podcięte skrzydła*, [za:] Wojciech Zmyślony: [polshairforce.pl](http://polshairforce.pl).

<sup>51</sup> Aleksander Onoszko, *Mimo wszystko latać*, [za:] Wojciech Zmyślony: [polshairforce.pl](http://polshairforce.pl).

<sup>52</sup> Józef Zieliński, dz. cyt., s. 21.

W roku 1942, pan Eugeniusz rozpoczął swoje loty bojowe 5 stycznia o 4.25 nad ranem. Tym razem strzelców Boska i Gałasa zastąpili Sgt Zbigniew Witrylak i Sgt Józef Janik. Bomby zrzucono nad Brestem, ale z powodu nisko wiszących chmur niemożliwa była obserwacja wyników bombardowania. Łuny pożarów szalejących w dokach wskazywały jednak, że alianckie bomby trafiły w cel. Za cztery dni, Bala ponownie poleciał nad Brest, o tej samej godzinie i w prawie niezmiennym składzie – tylko strzelca Witrylaka zastąpił Sgt Pietrzyk. Bomby zrzuciło nad celem siedem samolotów dywizjonu. Ponownie dały się zauważyć łuny pożarów. Styczniowe naloty na Brest były elementem trwającego od marca 1940 r. polowania RAF na pancerniki Scharnhorst i Gneisenau. Para ta dawała się srodze we znaki brytyjskiej Royal Navy, a zadaniem RAF było zniszczenie czyhającego w Breście zagrożenia, a przynajmniej uniemożliwienie wypłynięcia okrętom na Atlantyk. Jednak podobnie, jak w powiedzeniu o Kozaku, co złapał Tatarzyna, także w tym przypadku, niemieckie okręty przez samo przebywanie w dokach Brestu wiązały poważne siły RAF. Pancerniki zdołały się przedrzeć z Kanału La Manche do Niemiec w wyniku przeprowadzonej w połowie lutego operacji o kryptonimie Cerberus.



Ilustracja 27. Grudzień 1941. Halifaxy RAF bombardują port w Breście – oznaczono pancerniki Scharnhorst i Gneisenau oraz krążownik Prinz Eugen.

*Źródło: kbismarck.com.*

Nasz bohater nie wziął udziału w kolejnych wyprawach dywizjonu, a mianowicie nad Bremę, Hanower i Emden, ale 28 stycznia o 18.35 wyruszył na swoją najdłuższą z dotychczasowych bojowych wypraw – nad Münster. Załoga pojawiła się nad tym północno-westfalskim miastem, dokładnie w tym samym składzie, co nad Brestem. Silne zachmurzenie ponownie nie pozwoliło na naoczne sprawdzenie, gdzie spadły własne bomby, ale w mieście widoczne były pożary. Dodatkowym utrudnieniem w czasie tego lotu było silne oblodzenie maszyn. A skoro nad Münster wszyscy szczęśliwie powrócili, a Bala był radiooperatorem, to mamy czas, aby wspomnieć o radiowym gadulstwie, które było ponoć wyróżnikiem naszych lotników:

Gdy samoloty przekroczyły linię brytyjskiego wybrzeża, wybuchało pandemonium. Wiadomość, że są teraz bezpieczni przed niemiecką niewolą albo kąpielą morską, przychodziła wraz z końcem ciszy radiowej, co razem owocowało istnym turniejem

krzykaczy. Załogi wymieniały uwagi i wrażenia, klęły pilotów za zbyt niski nalot na cel albo niefortunnych strzelców, którym nie udało się strącić nocnego myśliwca. Każdy członek załogi miał coś do dodania. Sąsiednie maszyny i waafki<sup>53</sup> w kontroli lotów oblegał nagły niezrozumiały szwargot, przetykany angielskimi przekleństwami; skręcały więc one odbiorniki, wiedząc z doświadczenia, że nie ma sposobu przedrzeć się przez zgiełk, nie mówiąc już o uciszeniu Polaków<sup>54</sup>.

Nie wiemy, czy nasz pan Eugeniusz znał język niemiecki, bo ponoć wielu władających tym językiem Polaków, jeszcze nad Niemcami przerywało ciszę radiową, uznając za konieczne poinformowanie siedzących na nasłuchu niemieckich żołnierzy, że właśnie zbombardowali domy ich matek, okraszając tę informację licznymi epitetami pod kierunkiem tychże żołnierzy i ich rodziców.

Marna lutowa aura sprawiła, że loty dywizjonu ograniczono do minimum. Wprawdzie prawie codziennie odbywały się narady operacyjne, załogi przygotowywały się do lotu, samoloty zaś uzbrajano w bomby, ale tylko po to, by po kilku godzinach usłyszeć z głośników „wszelkie loty na dzisiejszą noc są odwołane”. Dywizjon wziął udział tylko w wyprawach nad Hawr, Mannheim oraz 26 lutego nad Kilonię. W tym ostatnim nalocie wraz z ośmioma innymi udział wzięła załoga Bali. Tym razem obsługę karabinów pokładowych powierzono Sgt Mieczysławowi Nowotarskiemu i Sgt Mieczysławowi Gałasowi. Zdaniem członków tej dzielnej załogi, cztery wybuchy, jakie zauważyli w zabudowanym rejonie na północny-wschód od portu były właśnie ich dziełem. Z lotu nad Kilonię nie powróciła załoga F/O Jana Orzechowskiego. Pilot próbował mocno uszkodzonym samolotem wylądować awaryjnie w Danii, ale doszło do kraksy i maszyna eksplodowała. Zachował się nigdy niewysłany list napisany kilka miesięcy wcześniej przez członka tej nieszczęsnej załogi, tylnego strzelca F/Lt Mieczysława Gorzeńskiego:

Royal Air Force, Lindholme, Doncaster, Yorks, 12.X.1941. Kochani, do Was wszystkich piszę tych kilka słów, którzyście zawsze byli dla mnie najmiłszymi, najdroższymi i najukochańszymi istotami na świecie. Zawsze jestem przy Was myślami. Nie mogąc Wam w żaden sposób pomóc staram się przez swoją pracę pomścić Wasze krzywdy i przyczynić się w znikomej tylko części do naszego ostatecznego zwycięstwa. Dzisiaj, kiedy to piszę, wielu moich kochanych kolegów jest na zasłużonym wiecznym spoczynku. Przez swoją bohaterską śmierć budują fundamenty dla przyszłych, silnych pokoleń, których już nigdy nie zniszczy wróg nasz odwieczny. Bardzo Was wszystkich kocham i dlatego nie żał mi wcale poświęcić mego życia dla sprawy ogólnej... Już muszę kończyć, bo się śpieszę. Za chwilę startujemy. Nie wiem czy wrócę. Całuję wszystkich razem z moją Mateczką kochaną oraz Pojasków z dziećmi, Zygmusia, Basienkę i Jędrusia... Proszę, zmówcie razem za moją duszę „Ojcze nasz”, Wasz Mietek<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> Kobiety służące w Women's Air Force Auxiliary Service (pol. Pomocniczej Służbie Lotniczej Kobiet) [przyp. aut.].

<sup>54</sup> Adam Zamojski, dz. cyt., s. 141.

<sup>55</sup> Kopia listu udostępniona przez Zenona Andrzejewskiego, [za:] K. Mroczkowski, A. Olejko, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej Wojny Światowej we wspomnieniach*, s. 287.

9 marca, miało polecieć nad Essen dziewięć samolotów dywizjonu. Przesiąknięte wodą podłoże własnego lotniska uniemożliwiało start ciężkich bombowców z komorami bombowymi wypełnionymi śmiertelnie ładunkiem i z zatankowanymi do pełna zbiornikami paliwa, więc czterech członków załogi wraz z obsługą naziemną pojechało ciężarówkami na lotnisko pomocnicze. Tym razem strzelca Nowotarskiego zastąpił Sgt Wiktor Reinke. Rymkiewicz wraz Balą polecili do Bodney samolotem z zapasem benzyny wystarczającym ledwie na godzinę lotu. Na gościnnym lotnisku Wellingtony załadowano wszystkim, co w tej misji niezbędne i w nocy rozpoczęto starty. Bodney również nie było lotniskiem wymarzone do startów podczas wiosennych roztopów, więc wszyscy obserwowali tę operację w napięciu. Samolot naszej załogi wystartował o 21.40. Nalot odbywał się w trzech falach. Zadaniem pierwszej fali było oświetlenie miasta, załogi fali drugiej miały podpalić centralną część miasta, a pozostałe zasypać bombami burzącymi miasto i zakłady Kruppa. Nawigator i jednocześnie bombardier F/O Ostaszewski zrzucił na cel 8 bomb. Zaraz potem on i pozostali członkowie załogi zaobserwowali siedem wybuchów w mieście. Widoczne były także trzy duże pożary w rejonie lokomotywni. Wszystkie załogi dywizjonu powróciły szczęśliwie do bazy.



Ilustracja 28. Centrum Kolonii w roku 1945. Podczas II Wojny Światowej miasto zostało zbombardowane 262 razy<sup>56</sup>.

13 marca o 19.22 Wellington o numerze B8438 obrał kurs na Kolonię. Skład załogi tego samolotu wyglądał następująco: pierwszy pilot F/O Czesław Rymkiewicz, drugi pilot P/O Mieczysław Dranicki, nawigator F/O Stanisław Ostaszewski, radiooperator Sgt Eugeniusz Bala oraz strzelcy Sgt Wacław Sasin i Sgt Mieczysław Gałas.

B. 8438	F/O. RYMKIEWICZ	"	19-22	01-48	Aircraft on return to base crashed on landing and caught fire. Four members of the crew were killed and the Navigator, P/O. Ostaszewski, died at Doncaster Royal Infirmary. The Rear Gunner, Sgt. Galas, suffered injuries and shock. Aircraft completely wrecked.
	F/O. DRANICKI				
	F/O. OSTASZEWSKI				
	SG. BALA				
	SGT. SASIN				
	SG. GALAS				

Ilustracja 29. Fragment *No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book*, dotyczący lotu bojowego załogi Sgt Eugeniusza Bali w nocy z 13 na 14 marca 1942 r..

Źródło: The National Archives: <https://discovery.nationalarchives.gov.uk>.

<sup>56</sup> K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 54.



Kapitan Jerzy Iszkowski, pilot Dywizjonu Bombowego 304 pozostawił szczegółowy opis powrotu tej załogi następnego dnia nad ranem do bazy:

Wracła ostatnia załoga 305 Dywizjonu. Samolot zbyt długo wisiał nad lotniskiem jakby nie mogąc zdecydować się na wylądowanie. Wstąpiłem do Watch Office ażeby dowiedzieć się czegoś o tym krążącym samolocie. Właśnie odbywała się rozmowa radiofoniczna z pilotem, który zgłaszał defekt pomp hydraulicznych. Otrzymał polecenie lądowania bez podwozia, jako ostatni lądujący mógł zatarasować lotnisko rozbitym samolotem. Pilot uparł się, że dla ratowania maszyny będzie wysuwał podwozie zastępczym systemem mechanicznym. Dano mu ostrzeżenie, że z powodu tej kilkunastominutowej operacji może zabraknąć mu benzyny.

Zapaliłem jeszcze papierosa i gdy minęło 15 minut, w głośniku odezwał się głos pilota, który zawiadamiał o wysunięciu podwozia. Sprawa załatwiona. Powinno było nastąpić zaraz normalne lądowanie. Zszedłem z tarasu i zatrzymałem się na skraju lotniska. Czarna bezgwiezdna noc. Drobnе światelka ledwo zaznaczały linię lądowania. Zapalono reflektor lotniskowy. Równomierny warkot samolotu oddalał się w miarę wykonywanego okrążenia.

Odczułem nagle niepokój o lądującą załogę. Nic się wprawdzie złego nie działo, a jednak wyobrażenia moja już zaczęła intensywnie pracować. Wyobraziłem sobie, że jeden z silników przerwie. Zdenerwowany młody pilot nie wytrzyma pełnego okrążenia i lądować będzie z wiatrem pod światło reflektora. Jeżeli nie mógł wysunąć podwozia za pomocą normalnego działania pompy hydraulicznej, to ta sama pompa nie wysunie już kłap hamulcowych pod skrzydłami. Nie wytraci zatem szybkości przy lądowaniu, przeleci lotnisko i uderzy w betonową ścianę przylotniskowej strzelnicy.

Zrobiłem ruch ręką jakbym odganiał natrętnie brzęczącą osę. Przecież słyhać było normalną pracę silników. Lecz znowu przeklęta osa brzęczała – jedyny ratunek, to odwrócić reflektor o sto osiemdziesiąt stopni i oświetlić przeszkodę. Goń do Watch Office, krzyknij przez radio do obsługi startowej: reflektor w tył zwrot, natychmiast! Telefonować? Nie. To za długo potrwa.

– Słyszysz? – powiedziałem do obok stojącego kolegi.

– Co?

– Silnik nawalił.

Obaj wyteżyliśmy słuch.

– Nie. Dwa pracują. Słyszę rezonans – odpowiedział.

– Nieprawda !! – krzyknąłem.

Nogi moje jakby wrosły do ziemi, nie mogłem kroku zrobić. Przerazenie odebrało mi władzę, sparaliżowało wolę. Kolega zdumiony patrzył na mnie.

– Co ci jest?

– Zaraz się dowiesz...

Warkot samolotu zbliżał się.

– Pędźmy!

Goniłem, z tyłu rwał kolega. Nie do reflektora ażeby go obrócić, nie na ratunek biegliśmy, ale na widowisko śmierci. Było już za późno na ratunek. Zbliżałem się do lewego skraju lotniska. Stałem blisko betonowej ściany strzelnicy. Czekałem bardzo krótko.

Samolot z zapalonym reflektorem skrzydłowym zbliżał się jak burza. Szedł z wiatrem prosto w oslepiające oko reflektora lotniskowego.

– Durnie! Czego nie gaszą... – Krzyczał teraz kolega.

Wyjątkowo silny był wiatr. Niósł rozpedzoną maszynę bez kłap hamulcowych przez całą długość runwayu. Samolot minął reflektor na wysokości bodaj dwóch metrów.

W odpowiedniej chwili padliśmy na ziemię, a tuż przed nami przemknęło czarne rozhuwane widmo. Niemal w tym samym momencie rozległ się potężny grzmot i zaraz głuchy wybuch ognia. Gorący podmuch... Samolot uderzył prostopadle w żelbetonową ścianę strzelnicy. Teraz dopiero reflektor lotniskowy obrócił się do tyłu. Wystarczył ułamek sekundy, ażeby jednym ruchem ręki przekręcić obrotnicę.

Benzyna paliła się czerwonym ogniem wydając kłęby czarnego jak sadza dymu. Duraluminium i metale paliły się ogniem jaskrawym jak magnezja. Niczym na festynie wyskakiwały w górę fajerwerki wybuchającej amunicji. W kłębowisku ognia palili się ludzie.

Ratować już nie było co i nie było jak. Ciągłe eksplozje utrudniały dojście do ognia strażakom nawet w skafandrach.

A jednak...

Wykorzystałem rów strzelecki czołgając się wilgotnym od błota dnem do ognia. Natrafiając na kałuże ochlapałem się wodą by żar nie parzył. Nie wiem jakim sposobem w rękę moim znalazła się ośeka, zwyczajny strażacki kij z hakiem. Wsunąłem głowę, zobaczyłem czarną dymiącą kłodę. Zdawało się, że twarz moja i ręce zaczęły się palić, ale to może złudzenie, przewrażliwienie. Ktoś był za mną. Oglądałem się. Rozpoznałem żołnierza angielskiego. Wyglądał jak diabeł. Wspólnie zaczęliśmy hak o ciało i przyciągnęliśmy je bliżej. Ciało spadło do rowu jak worek kartofli. Szarpałem tłący się kombinezon, rwałem zwęglone szczątki munduru i odsłoniłem pierś. Tam gdzie powinno wyczuwać się bicie serca, położyłem rękę. Natychmiast ją poderwałem, bo do dłoni przykleił mi się roztopiony tłuszcz ze skórą. Ten już nie żył. Który z nich? Zdołaliśmy jeszcze wyciągnąć odrzuconego najbardziej do tyłu por. naw. Ostaszewskiego. Nogę miał urwaną, twarz spaloną, lecz żył i usiłował otworzyć usta. Zwęglony język uniemożliwiał wymowę. Po kilku godzinach zmarł, nie odzyskując przytomności.

Wyciągnięto jeszcze jednego. I ten spaloną miał twarz, zwęglone uszy i nos. Ciało zagotowane od ognia. Cały kościec musiał mieć zgruchotany od uderzenia, bo w kombinezonie dawał się przeginać na wszystkie strony.

Nieprawdopodobnym zbiegiem okoliczności ocalał tylko tylny strzelec, sierż. Mieczysław Gałas. Na skutek uderzenia wyleciał z końca kadłuba jak kamień wystrzelony z procy. Przefrunął spory kawał drogi i rozłożył się nieprzytomny z dala od ognia. Nie doznał żadnych złamań.

Pięciu zginęło, z których dwóch spaliło się całkowicie. Symboliczne trumny z garstką popiołu różnego pochodzenia, oznaczono nazwiskami zmarłych. [...]

Pilot por. Rymkiewicz świadomy był losu swego i załogi. Zbliżając się do nieuchronnej śmierci, krzyknął do mikrofonu radiowego – kraksa! To było ostatnie jego tragiczne słowo. Zanim wypowiedział je odezwał się przez radio w czasie fatalnego podchodzenia do nieprawidłowego lądowania:

– Ładuję nareszcie... – owo nareszcie było już rezygnacją.

Nerwy pilota nie wytrzymały. Nie liczył się już z żadnym niebezpieczeństwem, byle wreszcie zakończyć mękę prowadzenia maszyny do lądowania na jednym tylko pracującym silniku<sup>57</sup>.

F/O Ostaszewski, który swym ciałem przebił ścianę samolotu, przeżył jeszcze 5 godzin od momentu katastrofy. Jedyne, co mogli zrobić lekarze, to podawać konającemu zastrzyki z morfiny. Zachował się krótki opis pogrzebu Eugeniusza Bali i jego kolegów:

Nieraz za trumną lub kilku trumnami postępował pozostały przy życiu członek załogi i tylko on reprezentował rodzinę zmarłego<sup>58</sup>. Był on członkiem rodziny – załogi bojowej. Mam do dziś przed oczami taki pogrzeb. Jedna z naszych załóg wracała z lotu bojowego, maszyna bardzo uszkodzona wpadła na budynek koło własnego lotniska i spłonęła. Cała załoga z wyjątkiem tylnego strzelca, który uratował się otwierając drzwi

<sup>57</sup> Jerzy Işzkowski, dz. cyt., s. 268-271.

<sup>58</sup> Mieczysław Kazimierz Gałas nie powróci z nalotu na Duisburg w maju 1943 r. Jego samolot został najprawdopodobniej zestrzelony nad Morzem Północnym. Ciała nigdy nie odnaleziono. [przyp. aut]

tylnej wieżyczki zginęła w płomieniach. W trzy dni potem szedł za pięciu trumnami – on – jedyny członek rodziny. Za nim postępowała reszta dywizjonu<sup>59</sup>.



Ilustracja 24. Na fotografii uwieczniono pięciu z sześciu członków fatalnego lotu w nocy z 13 na 14 marca 1942 r. Od lewej: F/O Stanisław Ostaszewski, Sgt Mieczysław Gałas, Sgt Eugeniusz Bala, Sgt Henryk Bosek (nie uczestniczył w tym locie), F/O Czesław Rymkiewicz, P/O Mieczysław Dranicki<sup>60</sup>.



Ilustracja 25. Zamieszczona wyżej fotografia, ale w znacznie gorszym stanie znajduje się także w archiwum rodzinnym p. Wojciecha Najmoły. Na jej rewersie widnieją podpisy członków załogi.

<sup>59</sup> Kwolek Edward, dz. cyt., s. 57.

<sup>60</sup> Ze zbiorów Zygmunta Popławskiego, [za:] Józef Zieliński, dz. cyt., s. 23.

Sgt Eugeniusz Bala jest jednym z 351 lotników Polskich Sił Powietrznych, którzy swe miejsce wiecznego spoczynku znaleźli na cmentarzu w Newark-on-Trent. Jego nagrobek znajduje się w sekcji J, mogiła numer 307. W momencie pochówku nasz bohater miał dwa Krzyże Walecznych – ten drugi otrzymał prawdopodobnie pośmiertnie. Na tym samym cmentarzu złożono także szczątki ofiar katastrofy gibraltarskiej, a pośród nich Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego, jednak w latach 1993 i 2007 doszło do ekshumacji, po których przeniesiono je do Polski.



Ilustracja 32. Grób Eugeniusza Bali na cmentarzu w Newark-on-Trent.  
Źródło: *niebieskaeskadra.pl*.



Ilustracja 33. Cmentarz Newark-on-Trent.  
Źródło: *newarkcemetryuk.wordpress.com*.

W Dywizjonie 304 rzeczy pozostawione przez tragicznie zmarłych lotników trafiały zwykle na dywizjonową aukcję. Nie inaczej było najprawdopodobniej w stacjonującym na tym samym lotnisku Dywizjonie 305:

Nie było lepszej okazji, ażeby dywizjon zebrał się w komplecie. Nie brakowało nikogo z szeregowców, podoficerów i oficerów. Nie była to okazja do zdobycia tanim kosztem czegoś wartościowego, bo na ogół każdego stać było na zaspokojenie wszelkich potrzeb i zachcianek. Była to natomiast jedyna okazja uzyskania pokaźnej forsy na konto nieboszczyka, tym zaniejszego, jeżeli w testamencie przeznaczył dochód na zorganizowanie pijaństwa dywizjonowego. Było sprawą honoru, ażeby w testamencie w taki właśnie, a nie w inny sposób rozporządzać pozostawionym majątkiem. Gdyby ktoś inaczej postanowił, to po śmierci byłby wyklęty z grona uczciwych duchów dywizjonowych. Licytacja to dobra była okazja do zabawy i humoru. I klnę się na pamięć kolegów, że wcale nie była to makabra, lecz najszczerzy w świecie humor<sup>61</sup>.

Nie ma co ukrywać, że żyjąc na czynnym wulkanie wielu lotników tęgo piło, ale fantastyczne relacje o gigantycznych ilościach spożywanych przez naszych lotników trunków są mocno przesadzone. Brytyjski oficer, który przez pół roku dowodził pewnym polskim dywizjonem, zapewniał, że wszyscy Polacy, którym następnego dnia wypadała służba, powstrzymywali się od picia i wcześniej szli spać<sup>62</sup>.

W roku 1942 śmierć podczas wykonywania operacji bojowych poniosło 61 lotników Dywizjonu 305, a 10 dostało się do niewoli<sup>63</sup>. Przyszłość odciętego od swych naturalnych zasobów ludzkich polskiego lotnictwa bombowego rysowała się w ciemnych barwach. Już w maju 1942 r. ponoszący olbrzymie straty Dywizjon 304 przekazano lotnictwu obrony wybrzeża, aby uchronić tę jednostkę od unicestwienia. Z powodu coraz mniejszej ilości Polaków do przeszkolenia, topniał w oczach 18 OTU w Bramcote i w rok po śmierci Bali został włączony do ośrodka treningowego RAF w Finnigley.

Powoli kończył się miodowy czas Polaków w Anglii – spowszednieli, gazety prawie przestały o nich pisać. To, co dotąd Brytyjczyków w Polakach ciekawiło, a nawet fascynowało, teraz zaczęło ich drażnić i irytować. Najdrobniejszy incydent w barze urastał do rangi gigantycznego problemu. Miejsce polskich lotników w sercach Brytyjek zajęli Amerykanie. Mieli znacznie elegantsze mundury, wielokrotnie wyższy żołd oraz dysponowali nieograniczonymi zasobami czekolady, gumy do żucia i nylonowych pończoch.

*Dziękujemy pasjonatom lotnictwa z portalu samoloty.pl, a szczególnie panom Remigiuszowi Gadaczowi i Konradowi Rydółowskiemu, za udzielenie informacji, które pomogły w stworzeniu tej opowieści. Jesteśmy także wdzięczni panu Wojciechowi Najmole za udostępnienie fotografii i dokumentów z rodzinnego archiwum.*

<sup>61</sup> Jerzy Iszkowski, dz. cyt., s. 203.

<sup>62</sup> Adam Zamojski, Zapomniane dywizjony..., s. 83.

<sup>63</sup> K. Mroczkowski, A. Olejko, dz. cyt., s. 296.

BIBLIOGRAFIA

Cynk Jerzy Bogdan, *Polskie siły powietrzne w wojnie 1939-1943*, Gdańsk : Wydawnictwo AJ-Press, 2001.

Harris Arthur, *Ofensywa bombowa*, Warszawa : Dom Wydawniczy Bellona, 2000.

*Ilustrowana Encyklopedia Historia Łodzi*, z. 8, *Od wojny do niepodległości. Miasto w latach 1914-1918*, Łódź : Urząd Miasta Łodzi, 2009.

Iszkowski Jerzy, *Życie będzie biegło dalej aż kark skręci* : t. 2 – *Odwrót*, t. 3 – *Dywizjon 304*, t. 4 – *Powrót*, oprac. Waław Iszkowski, Małgorzata Kalinowska-Iszkowska, Warszawa : Wydawca Waław Iszkowski, 2018.

Kenig Krystyna, *A jednak przeżyłem... Losy pilota Dywizjonu 305 Stefana Zygnerskiego*, Warszawa : Szkoła Wyższa Przymierza Rodzin, 2019.

Kłodowski Krzysztof, *Lotnisko polowe w Zdunowie w 1939 r.*, na portalu: [zaluski.pl](http://zaluski.pl).

Kowalkowski Krzysztof, *Alojzy Paweł Gusowski pilot 305 Dywizjonu Bombowego*, Gdańsk : Stowarzyszenie „Instytut Kociński”, 2012.

Król Waław, *Trzydzieści minut nad celem*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1980.

Król Waław, *Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii 1940-1945*, Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, 1982.

Krzystek Tadeusz Jerzy, Krzystek Anna, *Polskie Siły Powietrzne w Wielkiej Brytanii w latach 1940-1947*, Sandomierz : Wydawnictwo Stratus, 2012.

Kwolek Edward, *Bomby w celu*, Brighton : wydawca nieznany, 1984.

Mackiewicz Stanisław, *Londyniszczce*, Warszawa : Wydawnictwo Czytelnik, 1957.

Mroczkowski Krzysztof, Andrzej Olejko, *Nocnych lotów świadectwa. Polskie dywizjony bombowe w latach drugiej Wojny Światowej we wspomnieniach*, Kraków : Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, 2011.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1982.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1989.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w Wojnie Obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1991.

Śliżewski Grzegorz, *Stalowi turyści Sikorskiego [w:] Za linią wroga*, Warszawa : Wydawnictwo Gretza, 2015, s. 83-151.

Tyszko Józef, *Rozkazałem załodze skakać... Pamiętnik pilota Naczelnego Wodza*, Warszawa : Wydawnictwo historyczna.com.pl, 2011,

Zamoyski Adam, *Zapomniane dywizjony. Losy lotników polskich*, Londyn : Wydawnictwo Puls, 1995.

Zamoyski Adam, *Orły nad Europą*, Kraków : Wydawnictwo Literackie, 2004.

Zieliński Józef, *305 Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Warszawa : Dom Wydawniczy Bellona, 2003.

#### ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Imperial War Museum: *iwm.org.uk*. [dostęp 12.11.2021]

Niebieska Eskadra: *niebieskaeskadra.pl*. [dostęp 15.11.2021]

Personel Polskich Sił Powietrznych w Wielkiej Brytanii: *listakrzystka.pl*. [dostęp 20.11.2021]

Polskie dywizjony w Wielkiej Brytanii: *polishsquadronsremembered.com* [dostęp 17.11.2021]

Polskie Siły Powietrzne w II wojnie światowej: *polishairforce.pl*. [dostęp 23.11.2021]

Portal pasjonatów lotnictwa: *samoloty.pl*. [dostęp 18.11.2021]

#### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Archiwum p. Remigiusza Gadacza.

Archiwum rodzinne p. Wojciecha Najmoły.

Archiwum rodzinne p. Anny Pawlak.

Akta urodzeń, małżeństw i zgonów parafii rzymskokatolickiej św. Krzyża w Łodzi; za pośrednictwem portalu: *geneteka.pl*.

Akta urodzeń, małżeństw i zgonów parafii rzymskokatolickiej w Starejwsi; Archiwum Państwowe w Siedlcach; za pośrednictwem portalu: *geneteka.pl*.

*No. 305 (Polish) Squadron Operations Record Book*, na portalu: *nationalarchives.gov.uk*.

#### ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Wellington II o numerze Z8339 SM-N – jeden z nowych bombowców Dywizjonu 305 podczas lotu jesienią 1941 r.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 333.