

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE
LOTNICY WRZEŚNIA 1939
KPT. JAN BALIŃSKI Z GRABOWNICY
KPR. ALEKSANDER STEPNOWSKI Z RZAŚNIKA

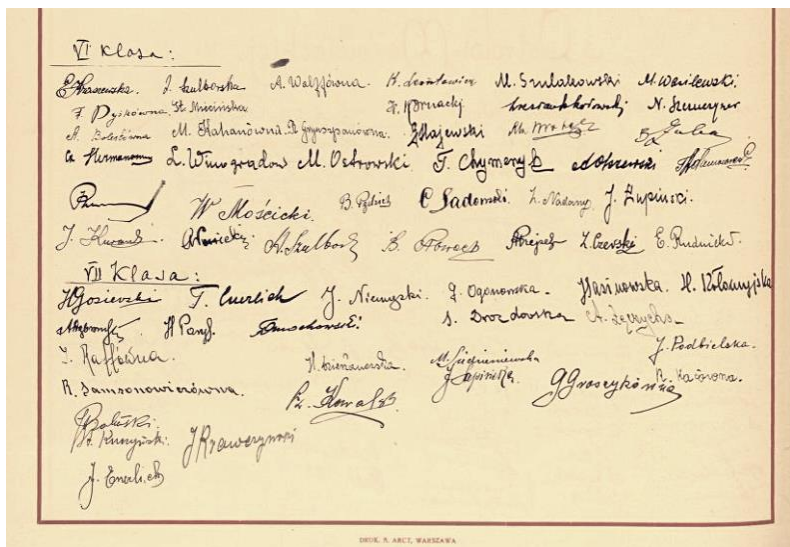
Prawie każdy chłopak marzył w dwudziestoleciu międzywojennym o lataniu, a jeżeli nawet marzenia miał inne, to dołączał do grona miłośników aeronautyki, gdy tylko trafił do wojska, a służbę odbywał w jednostce piechociarskiej. Nie było mocnych – po przemaszerowaniu kilkudziesięciu kilometrów, a szczególnie z podstawą moździerza na grzbiecie, każdy oddałby wszystko, byle tylko móc przemierzać przestrzeń w aeroplanie. Zaskakujące, jak wielu młodzieńcom z okolicy, której zamożność nie sprzyjała przecież realizacji marzeń, zmaterializowało się to bujanie w obłokach. Wspominano już na tych łamach o tych, którzy różnymi drogami dotarli na Wyspy Brytyjskie. Nadszedł czas na przybliżenie postaci lotników, którym nie dane było bić wroga startując z ziemi Albionu, gdyż polegli już w pierwszych dniach kampanii wrześniowej.

Zacznę od Jana Balińskiego, który przyszedł na świat 6 sierpnia 1909 roku w Grabownicy Starej, jako syn Józefa i Franciszki primo voto Żubrowskiej z domu Hieronimek. Był najmłodszym z pięciorga dzieci. Trzech jego braci zmarło we wczesnym dzieciństwie, co w tamtych czasach nie było niestety niczym niezwykłym. Ze starszym bratem Stanisławem (1905-1963) oraz z przyrodnim rodzeństwem (z pierwszego małżeństwa matki z Janem Żubrowskim, zmarłym w 1897 r.), z Aleksandrem (ur. w 1887), Józefem (ur. w 1890), Anielą (ur. w 1893) i Heleną (ur. w 1896) do końca życia utrzymywał dobre, rodzinne stosunki¹. Dom, w którym spędził dzieciństwo, stał do końca lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku „po prawej stronie drogi, w miejscu dość urokliwym, na niewielkim wzniesieniu, przez mieszkańców Grabownicy nazywanym »górką«. Niedaleko od tego miejsca, przez tak zwaną »parowę« przepływa niewielka rzeczka zwana Strugą, która wpływa do Strugi właściwej (oficjalnie znanej jako Grzybówka), a ta z kolei do Broczyska w Kaczkowie”².

¹ *Kapitan Jan Baliński z Grabownicy. Relacje Teresy Balińskiej z Ostrowi Mazowieckiej i Władysława Fabijańskiego z Wrocławia*, [w:] *Wojna 1939-1945 we wspomnieniach mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej i okolic*, pod red. Jadwigi Sadowskiej i Aliny Wierzbickiej, s. 13.

²² Tamże.

Po ukończeniu Szkoły Powszechnej trafił do Gimnazjum Koedukacyjnego Wydziału Powiatowego Sejmiku w Ostrowi Mazowieckiej. Niewielu reprezentantów zubożałych wiosek kontynuowało naukę w gimnazjach, a fakt, że nasz bohater znalazł się pośród tych nielicznych, świadczy o ponadprzeciętnych zdolnościach chłopaka i gotowości rodziców do znacznych finansowych wyrzeczeń na rzecz edukacji syna.



Ilustracja 1. Jan Baliński pośród uczniów VII klasy ostrowskiego gimnazjum, którzy podpisali się w roku 1926 pod deklaracją „Szkolnictwo polskie w hołdzie narodowi amerykańskiemu na pamiątkę 150-lecia niepodległości Stanów Zjednoczonych”.

Źródło: Library of Congress, na portalu *loc.gov*.

Wysztalcenie ponadgimnazjalne przekraczało jednak zazwyczaj możliwości, choćby i zamożnej wiejskiej familii. Niezależnie czy ktoś miał na to ochotę, czy też nie, to niepospolicie ambitnemu młodzieńcowi pozostawały tylko dwie drogi wyrwania się z szarej, ubożuchnej rzeczywistości – duchowna lub wojskowa. Obie zapewniały prestiż i przyzwoity poziom życia, a w przypadku tej drugiej niebagatelną rolę odgrywały szlify oficerskie – niezawodny wabik na piękne kobiety. Prawdopodobnie pan Jan nie czuł powołania do wdziania szat duchownych i raczej nie zamierzał zostać pożeraczem niewieścich serc – pozostanmy więc przy tym, iż myślał wyłącznie o lataniu. Zdana w czerwcu 1927 r. matura pozwoliła naszemu bohaterowi na edukację w Szkole Oficerów Piechoty w Komorowie koło Ostrowi Mazowieckiej (od roku 1928 Szkoła Podchorążych Piechoty). Przez ostrowską szkołę przeszły całe szeregi polskich lotników, bowiem kandydat na oficera lotnictwa musiał najpierw przejść roczne szkolenie unitarne w Szkole Oficerów Piechoty w Warszawie, którą w roku 1926 przeniesiono właśnie do Ostrowi. Rok, to wystarczająco długi okres, aby podoficerowie odsiali błędnych rycerzy, dla których lotnictwo było tylko fantazją, od tych, którzy lataniu gotowi byli poświęcić swe życie. Po trzech latach służby w Ostrowi, Prezydent RP Ignacy Mościcki mianował Jana Balińskiego na stopień podporucznika ze starszeństwem od 15 sierpnia 1930 r.³ Młodziutki oficer razem z mianowaniem otrzymał przydział do 43 Pułku Piechoty Strzelców Legionu

³ „Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych”, nr 13 z 15 sierpnia 1930 r., s. 274.

Bajończyków w Dubnie na Wołyniu. W dokumentach z lat 1932⁴ i 1933⁵ wciąż figuruje jako oficer tego pułku. Rozkazem opublikowanym w lutym 1934 r. został awansowany na porucznika ze starszeństwem od 1 stycznia tamtego roku i z 53 lokatą w korpusie oficerów piechoty (w sumie awansowano 454 podporuczników tego korpusu)⁶.



Ilustracja 1. Jan Baliński z dwiema gwiazdkami porucznika⁷.

W grudniu 1934 r. dokonuje pierwszego poważnego kroku w kierunku podniebnej kariery, a mianowicie zostaje przeniesiony do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie⁸. Kolejnym krokiem było ukończenie kursu obserwatorów w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie. Wiązało to się zapewne z dużą falą przyjęć do dęblińskiej szkoły, jaka nastąpiła od 1935 r., a była wywołana agresywnymi poczynaniami naszych sąsiadów. Pośród obserwatorów szczególnie doceniano doświadczenie piechociarskie, co pozwalało na wykształcenie oficera potrafiącego doskonale organizować współpracę lotnictwa z wojskami lądowymi. Ta współpraca była szczególnie ważna, gdyż podług „archaicznych koncepcji” działania polskich sił powietrznych były podporządkowane potrzebom wojsk lądowych, te zaś przywiązywały szczególną wagę do działań związanych z rozpoznaniem, łącznością, obserwacją, korygowaniem ognia artylerii itp. Z tego powodu dowódcami samolotów bombowych i rozpoznawczych byli właśnie obserwatorzy, piloci zaś pełnili tę samą rolę, co np. kierowca czołgu. Wielu specjalistów nie szczędzi słów krytyki naszej ówczesnej doktrynie wojennej, określając ją jako prymitywną i zacofaną, „która myśląc kategoriami walki wyłącznie w płaszczyźnie ziemi, nie umiała zdefiniować roli lotnictwa, nie dostrzegając trzeciego wymiaru współczesnej bitwy, jaki stanowi powietrze”⁹.

⁴ „Rocznik Oficerski 1932”, s. 128.

⁵ „Lista starszeństwa oficerów zawodowych piechoty 1933”, s. 139.

⁶ „Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych”, nr 5 z 23 lutego 1934 r., s. 75.

⁷ *Kapitan Jan Baliński z Grabownicy...*, s. 13.

⁸ „Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych”, nr 14 z 22 grudnia 1934 r., s. 260.

⁹ Jerzy B. Cynk, *Samolot bombowy PZL P-37 Łoś*, s. 8.

Bialous Edmund (20.4.1907) lok. 213 — do 81 p. p.
 Ciupka Jan (11.10.1900) lok. 214 — do 38 p. p.
 Baliński Jan (6.8.1909) lok. 215 — do 43 p. p.
 Wysocki Władysław (2.7.1903) lok. 216—do 24 p. p.
 Szuy Stanisław Marjan (5.5.1906) lok. 217 — do
 34 p. p.

Ilustracja 3. Jan Baliński mianowany z lokatą 215 na stopień podporucznika, z jednoczesnym przydziałem do 43 Pułku Piechoty w Dubnie¹⁰.

STOPIEŃ PORUCZNIKA	
podporucznikom:	
<i>wo korpusie oficerów piechoty</i>	
Brożek Wacław Stanisław lok. 1 Tomaszewski Bronisław Maksymilian lok. 2 Gąsiorowski Tadeusz Józef lok. 3 Grabowiecki Leonard Ludwik lok. 4 Ślaski Ludomil Stefan lok. 5 Cybulski Stanisław Maksymilian lok. 6 Burnałowicz Aleksander Jan lok. 7 Maciejski Leon lok. 8 Czartoszewski Czesław lok. 9 Poliszewski Tadeusz lok. 10 Wojda Władysław lok. 11 Sołtowski Józef Jakób lok. 12 Zawadzki Kazimierz lok. 13 Tarnawski Tadeusz lok. 14 Wingert Tadeusz Stanisław lok. 15 Kobylecki Ludwik Antoni lok. 16	Kustusz Eryk Leon lok. 37 Stańczewski Zbigniew Stanisław lok. 38 Studziński Zdzisław Marjan lok. 39 Góralezyk Stanisław lok. 40 Kułma Julian Józef lok. 41 Napiórkowski Tadeusz Wacław lok. 42 Persowski Kazimierz Jan lok. 43 Sidorowicz Edward lok. 44 Lebkowski Stefan lok. 45 Moszyński Stanisław lok. 46 Tarasiuk Hieronim lok. 47 Narek Jan lok. 48 Soja Antoni lok. 49 Maekiewicz Wacław lok. 50 Annusewicz Zenon lok. 51 Jacholkowski Antoni lok. 52 Baliński Jan lok. 53 Wesółowski Stanisław lok. 54

Ilustracja 4. Podporucznik Jan Baliński mianowany z lokatą 53 na stopień porucznika¹¹.

	3 p. lot.
por.	Poziomek Stanisław 36 p. p. — do 5 p. lot.
por.	Baliński Jan 43 p. p. — do 2 p. lot.
por.	Wiłkojé Jan Józef 43 p. p. — do 5 p. lot.
por.	Pawłowicz Stanisław 49 p. p. — do 5 p. lot.
por.	Wajda Jan 51 p. p. — do 3 p. lot.
por.	Gryglewicz Józef 55 p. p. — do 3 p. lot.
por.	Weber Eugenjusz Adolf Stefan 56 p. p. — do 6 p. lot.
por.	Dworczak Władysław 66 p. p. — do 2 p. lot.
por.	Zerebecki Kazimierz 71 p. p. — do 6 p. lot.

Ilustracja 5. Przeniesienia porucznika Jana Balińskiego do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie¹².

¹⁰ „Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych”, nr 13 z 15 sierpnia 1930 r., s. 274.

¹¹ Tamże, nr 5 z 23 lutego 1934 r., s. 75.

¹² Tamże, nr 14 z 22 grudnia 1934 r., s. 260.

Po ukończeniu kursu w Dęblinie porucznik Jan Baliński został przydzielony do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie¹³. Służył w 212 Eskadrze Bombowej (Niszczycielskiej Nocnej), w której odnajdujemy jeszcze dwóch lotników z naszej okolicy: plutonowego Czesława Dziekońskiego, pilota rodem z Broku oraz kaprała¹⁴ Aleksandra Stepnowskiego, strzelca-radiotelegrafistę urodzonego 23 kwietnia 1918 r. w podostrowskim Rząśniku.

Dysponujemy relacjami dwóch osób, które wprawdzie nie zetknęły się z naszym bohaterem, ale zapamiętały, co opowiadali o nim ich najbliżsi i znajomi. Pierwszą zawdzięczmy Władysławowi Fabijańskiemu:

Mój ojciec Wiktor (ur. w 1910) był szkolnym kolegą Jana Balińskiego. Kiedy wyjechaliśmy do Wrocławia, to kiedykolwiek zaczynał coś mówić o mieszkańcach Grabownicy, najchętniej wspominał Janka Balińskiego i nauczyciela Kazimierza Hołdakowskiego (przebywał on w obozach Auschwitz-Birkenau, Gross-Rosen i w Oranienburgu, gdzie zginął). Hołdakowski Janka już nie uczył, ale Janek na pewno go dobrze znał. Mój ojciec o Janku Balińskim wyrażał się niezwykle serdecznie. Mówił, że był dobrym kolegą. Podkreślał, że chociaż był dużo lepiej od niego i jego kolegów wykształcony, to nie unikał ich towarzystwa. Kiedy tylko z Warszawy przyjeżdżał do domu, to i z nimi się także chętnie spotykał. Ojciec zapamiętał, że w stosunku do nich Janek był bardzo życzliwy i koleżeński. Był także człowiekiem otwartym na innych ludzi i takim dobrym duchem naszego, grabownickiego towarzystwa. Mówił, że Janek lubił się uczyć i że kiedy on chodził do szkoły, to od Janka otrzymywał książki. Janek nie chciał za nie pieniędzy¹⁵.

Natomiast Teresa Balińska tak zapamiętała, co mówiono o jej stryju:

Jan Baliński był bratem mojego ojca Stanisława. Pamiętam, że gdy rodzice go wspominali, zawsze mówili, że gdy Janek przyjeżdżał z Warszawy, to w domu, w rodzinie, było wielkie święto. Mieszkanie było dokładnie wysprzątane, a ścieżka od domu do drogi wysypana żółtym piaskiem. Stryj Jan ostatni raz przyjechał do domu na przełomie lipca i sierpnia 1939 roku. Ojciec go wtedy zapytał o to, czy to prawda, co ludzie mówią o wojnie. Stryjek nie mógł odpowiedzieć mojemu ojcu wprost, ale dał mu do zrozumienia, że jest to możliwe, mówił, że jak już wszystko przeminie, to wtedy przyjedzie do domu. Powiedział tylko wówczas „A ty masz rodzinę – żonę i dzieci; pilnuj ich”. Rodzice mówili też, że Janek w Ostrowi miał dziewczynę, że była bardzo ładna i pochodziła z dobrego domu. Myślę, że planował z nią swoją przyszłość. Moi rodzice do końca swego życia nie wiedzieli, kiedy i gdzie zginął. Wspominając go, często mówili: Janek był zawsze taki radosny. Miał tyle planów, a musiał zginąć tak młodo¹⁶.

¹³ Olgierd Cumft, *Hubert Kazimierz Kujawa, Księga lotników polskich, poległych, zmarłych i zaginionych*, s. 104.

¹⁴ W kilku opracowaniach m.in. Jerzego Pawlaka, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939* na stronie 177 znajduje się informacja, że w chwili wybuchu wojny Aleksander Stepnowski był starszym szeregowym. W większości mowa jest jednak o kaprale Stepnowskim. Możliwe, że z racji kalendarza zajęć w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich, Aleksander Stepnowski otrzymał awans na kaprała właśnie 1 września, mógł być także awansowany pośmiertnie.

¹⁵ *Kapitan Jan Baliński z Grabownicy...*, s. 14.

¹⁶ Tamże, s. 15.

Na stopień kapitana lotnik z Grabownicy został mianowany ze starszeństwem od 19 marca 1939 i 45 lokatą w korpusie oficerów lotnictwa¹⁷. Awans naszego krajana to okazja do romantycznej dygresji, bowiem otwierał drogę do poślubienia ukochanej, która jak już wiemy była ładna i pochodziła z dobrego, ostrowskiego domu. Władze wojskowe wychodziły ze słusznego skądinąd założenia, że oficerska rodzina winna żyć na odpowiednim poziomie, a takiego nie zapewniały dochody podporucznika. Posiadaczom tego najniższego oficerskiego stopnia z zasady nie udzielano zgody na małżeństwo. Dla nadzwyczaj celnie i mocno ugodzonych strzałą Amora, pozostawał ślub potajemny, ale było to rozwiązanie mało komfortowe, gdyż w przypadku wyjścia sprawy na jaw, oznaczało koniec militarnej kariery. Nieco łagodniej traktowano romantycznych poruczników, ale i w ich przypadku stawiano pewne warunki. Według jednego z oficerów lotnictwa, wybranka zakochanego porucznika musiała wnieść kaucję do „wywiadu finansowego jednostki, w której służył jej narzeczony. Z kaucji tej płatnik wypłacał co miesiąc młodemu małżeństwu kwotę, która stanowiła różnicę między poborami porucznika a kapitana. Dopiero kapitan mógł zawierać związek małżeński bez zabezpieczenia ze strony narzeczonej”¹⁸.

Miejmy nadzieję, że ostrowska narzeczona pana Jana była posiadaczką, co najmniej świadectwa maturalnego, bo był to kolejny warunek dla wydania pozwolenia na zawarcie małżeństwa. Od wiosny 1939 r. kapitan Jan Baliński miał więc otwartą drogę do zmiany stanu cywilnego. Czas ku temu był jednak wybitnie niesposobny. Trwały przygotowania do wojny i niekończące się ćwiczenia. Być może zakochani odłożyli ślub do czasu, aż wszystko się uspokoi, a może kapitan poprosił o zgodę, lecz młyny wojskowej biurokracji nie zdążyły przemielić wniosku i wydać pozytywnej decyzji przed wrześniem 1939 r. Zapewne nigdy się nie dowiemy, jak było.



Ilustracja 6. 1 Pułk Lotniczy, Okęcie 1936 r.

Załoga i obsługa naziemna na tle bombowca Fokker F.VIIB/3m.

Źródło: Patrizja, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons.

¹⁷ Ryszard Rybka, Kamil Stepan, *Rocznik oficerski 1939 – stan na dzień 23 marca 1939 r.*, s. 212.

¹⁸ Sławomir Koper, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy prywatnie*, s. 73.

Jeszcze w roku 1938 podstawowym samolotem 212 eskadry był trzysilnikowy Fokker VIIB/3m¹⁹. W październiku tamtego roku eskadra otrzymała pierwsze samoloty PZL-37A „Łoś”²⁰, a w grudniu przekazano lotnikom „Łosia” zakupionego ze składek pracowników banków. Zastąpienie łatwych w pilotażu i świetnie znanych pilotom Fokkerów nowoczesnymi „Łosiami” zbiegło się w czasie ze wzmożeniem ćwiczeń, co zwiększyło liczbę wypadków lotniczych. W marcu 1939 r. po starcie z Okęcia w korkociąg wpadła maszyna dowodzona przez porucznika obserwatora Jana Wójtowicza – zginęła cała czteroosobowa załoga²¹. W trakcie eksploatacji maszyn zauważono liczne niedoskonałości, które zaowocowały zastąpieniem PZL-37A przez PZL-37B, w których dokonano licznych zmian konstrukcyjnych, a przede wszystkim zastosowano mocniejsze silniki. Być może nasz bohater brał udział w pokazie siły, do którego doszło na Okęciu 26 lutego 1939. Lotnisko odwiedził wówczas włoski minister spraw zagranicznych hr. Galeazzo Ciano, zięć Benito Mussoliniego. Do przeglądu przygotowano 54 „Łosie” ustawione w trzech rzędach po 18 samolotów, ale tylko te w pierwszym rzędzie były maszynami bojowymi, w pozostałych zaś rozstawiono nie w pełni wyposażone maszyny treningowe, a niektóre były podobno nawet pozbawione silników i posiadały jedynie osłony oraz śmigła. Mogło to zdezorientować Niemców, którzy kilka miesięcy później przeceniali liczbę „Łosi” na wyposażeniu polskiego lotnictwa²².



Ilustracja 7. Okęcie, grudzień 1938 r. Przekazanie 212 eskadrze „Łosia”, ufundowanego przez pracowników: Pocztowej Kasy Oszczędności, Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Polskiego Banku Rolnego.

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-W-2091-6.

¹⁹ Holenderska maszyna zaprojektowana jako nowoczesny samolot pasażerski o dużym zasięgu, zabierający dwuosobową załogę i 8 pasażerów. Popularny jako samolot transportowy, a w niektórych krajach m.in. w Polsce przystosowany do pełnienia funkcji bombowca.

²⁰ Główny konstruktor „Łosia” Jerzy Dąbrowski, po wojnie pracował w brytyjskim przemyśle lotniczym. Po przeniesieniu się do Stanów Zjednoczonych był współtwórcą m.in. samolotu *Cessna 620*, po zmianie zaś pracodawcy na *Boeinga*, współtworzył statek kosmiczny *Gemini*.

²¹ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1919-1939*, s. 99.

²² Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 113.

WOJNA

Z pewnością prawie nikt z niższych rangą polskich oficerów nie znał treści tajnego raportu na temat gotowości bojowej polskiego lotnictwa, który Inspektor Obrony Powietrznej Kraju generał Józef Zajac przygotował w końcu 1938 r. Twórca tego dokumentu szacował możliwości naszego lotnictwa na 2 do 4 tygodni działań bojowych, w przypadku wybuchu wojny w 1939 lub 1940 r.²³

Mobilizację w dniach 24-25 sierpnia 1939 r. przeprowadzono na lotnisku Okęcie. 26 sierpnia rzut kołowy eskadry odjechał w rejon Lublina. Tamtejsze lotnisko polowe uznano za nieprzydatne do celów bojowych, więc 31 sierpnia rzut kołowy został skierowany na lotnisko Ułęż (kryptonim „Giewont”) koło Dębłina. Każda z eskadr „Łosi” wozila w taborze „60 wielkich 200 litrowych beczek na benzynę (z braku cystern samochodowych), 540 bomb 100 kg i 18 bomb 300 kg zapasu wyjściowego oraz wiele innego sprzętu”²⁴. Tego samego dnia do Ułęża odleciało z Okęcia 9 należących do eskadry „Łosi” oraz Fokker używany jako transportowiec. Rzut kołowy wciąż był w drodze więc samoloty zamaskowano, a lotnicy udali się na kwatery.

Z chwilą wybuchu wojny 212 eskadrę przemianowano na 12 Eskadrę Bombową (kryptonim „Wróbel”), która wraz z 11 eskadrą (kryptonim „Skowronek”) weszła w skład X Dywizjonu Bombowego (kryptonim „Sęp”). Dowódcą 12 eskadry był kapitan pilot Stanisław Taras-Wołkowiński, jego zaś zastępcą pełniący obowiązki oficera taktyczno-operacyjnego eskadry kapitan obserwator Jan Baliński. Pośród pilotów odnajdujemy plutonowego Czesława Dziekońskiego, natomiast wśród strzelców-radiotelegrafistów kaprała Aleksandra Stepnowskiego. Tego samego dnia ustalono składy załóg i ogłoszono stan ostrego pogotowia. Samoloty uzbrojono w bomby, ale że nie padł rozkaz do wylotu, to wieczorem przyszło „Łosie” rozbrajać. Dopiero około południa dnia następnego nadszedł z dowództwa brygady rozkaz rozpoznania i zaatakowania niemieckich kolumn pancernych na kierunku Częstochowa – Wieluń. Wystartowały dwie załogi. Jednym z samolotów dowodził porucznik obserwator Jan Gumkowski, maszynę pilotował plutonowy Dziekoński, a strzelcem był kapral Benedykt Molik (nazwisko drugiego strzelca pozostaje nieznane). Trzeci „Łoś” nie wystartował w wyniku awarii silnika. Strzelec Molik tak wspominał ten pierwszy lot bojowy:

2 września 1939 roku moja załoga brała udział w pierwszym ataku na kolumny pancerne pod Wieluniem. Po starcie mieliśmy pożar w komorze bombowej (prawdopodobnie krótkie spięcie instalacji elektr.). Po 10 minutach dym się skończył w kabinie. Nad kolumną pancerną w czasie bombardowania postrzelili nam prawy silnik i na jednym motorze wracaliśmy do Ułęża. Pilot zdecydował lądować na Okęciu, gdzie można było zmienić silnik. Lądowaliśmy przed wieczorem. Rychło rano 3 września Dornieri bombardowały Okęcie i nasz „Łoś” został zniszczony. W Państwowych Zakładach Lotniczych próbowano nam przygotować bombowiec „Żubr”, ale nic z tego nie wyszło, gdyż 4 września rozpoczęto ewakuację Okęcia²⁵.

W wojennym chaosie trudno było się zorientować, gdzie się dana jednostka znajduje, a dotarcie do niej było wyczynem prawie nierealnym. Po bezowocnym poszukiwaniu 12 eskadry Czesław Dziekoński przejął więc samolot Lublin R-XIII i został pilotem łącznikowym Sztabu Armii

²³ Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 124.

²⁴ Tamże, s. 134.

²⁵ Benedykt Molik, *List z 1983 r.*, [za:] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 180.

„Modlin”²⁶. W tym momencie rozstajemy się z dzielnym podoficerem z Broku, a czytelników chcących poznać jego dalsze losy odsyłam do innych opowieści²⁷.

Gdy załoga Dziekońskiego przebywała w Warszawie, personel lotniska Ułęż bezradnie patrzył, jak Luftwaffe metodycznie obraca pobliski Dęblin w perzynę. Było jasne, że jest tylko kwestią czasu, gdy i ich lotnisko podzieli los Dęblina. Obawy potwierdzały pojawiające się nad lotniskiem niemieckie samoloty, z których jeden zrzucił nawet kilka bomb, ale obeszło się bez większych strat. W nocy, do X Dywizjonu przybył z Warszawy major Młynarski z rozkazem przesunięcia 11 i 12 eskadry na lotnisko Kuciny koło Aleksandrowa Łódzkiego. Wybór nie był najszcześniejszy, gdyż wokół nowego lotniska pełno było niemieckich wiosek, więc należało spodziewać się ataków dywersantów. Samo zaś lotnisko znajdowało się na trasie niemieckich bombowców lecących nad Łódź i Warszawę, toteż Luftwaffe nie musiało się wysilać, aby zlokalizować to lądowisko. Choć z drugiej strony, to Niemcy mogli nie podejrzewać, że porośnięty wybujałym łopianem, miejscami podmokły obszar²⁸, ktoś obrał za miejsce startu obciążonych śmiertelnie ładunkiem²⁹ bombowców – pozbawione zaplecza technicznego, lotnisko połowe nie stanowiło „naturalnego środowiska”³⁰ wymagającego fachowej obsługi technicznej „Łosia”. Kłopotliwy był choćby system napełniania tej maszyny paliwem pod ciśnieniem i jeśli „na przykład uzyskało się beczkę benzyny, a nie było pompy, to nie można było benzyny nalać do samolotu”³¹. Trudno było oczekiwać, aby rzut kołowy eskadry przebył szybko ponad 250 km dzielących Ułęż od Kucin, przebijając się drogami zapchanymi przez ludność cywilną oraz transporty wojskowe i bombardowanymi przez Luftwaffe. Podobne problemy trapiły w zasadzie wszystkie jednostki posiadające na wyposażeniu „Łosie”:

Dyony Łosi przeciążone olbrzymim balastem personelu pomocniczego i cierpiące na wielką szczupłość środków transportu stanowiły wielkie niemrawe i mało elastyczne struktury, zupełnie nieprzystosowane do szybkich przesunięć, których ogony wlokły się całymi dniami za dyonami i poza etapem wyjściowym nigdy nie zebrały się razem. W rezultacie załogi bojowe pozostawały na lotniskach w ogóle bez obsługi, a kolosalne braki w podstawowym ekwipunku i narzędziach do obsługi oraz w częściach zamiennych spowodowały, że kilka bombowców musiano porzucić w polu z powodu błahych nieraz uszkodzeń³².

3 września X Dywizjon wystartował, kierując się w kierunku Łodzi. Nie obyło się bez przygód. Polscy lotnicy zostali po drodze ostrzelani przez własną artylerię, a później zaatakowani przez myśliwce Armii Łódź, ale te rozpoznawszy „Łosie” nie otworzyły ognia³³. Okazało się, że obsługa nowego lotniska nie posiada podnośników do podwieszania bomb, nie ma też pomp paliwowych i właściwie żadnego sprzętu technicznego, poza najprostszymi narzędziami służącymi do maskowania i sztucznego zalesienia. Biorąc zaś pod uwagę stan podłoża uznano, że samoloty można uzbrajać tylko do 1/3 maksymalnego udźwigu bomb. Kolumna transportowa 12 eskadry pogubiła się w drodze, nie mogła odnaleźć Kucin i zawróciła do Ułęża. Postanowiono wysłać z Kucin dwa Fokkery należące do 11 i 12 eskadry, by

²⁶ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 181.

²⁷ Marta Kotowska Jerzy Madzela, *Brokowiak nad Berlinem – Czesław Dziekoński*, [w:] *Brok nad Bugiem. W stulecie odzyskania praw miejskich*, pod red. Jadwigi Sadowskiej, Brok 2022, s. 286-318, [lub] *Brokowiak nad Berlinem – Czesław Dziekoński*, na portalu madzela.cba.pl.

²⁸ Serafina Domańska, *Historia lotniska Kuciny-Dzierżanów*, s. 76.

²⁹ Maksymalny udźwig bomb PZL-37B to 2560 kg.

³⁰ *Samoloty PZL.37 łoś B bez mitów*, cz. 2, na portalu samoloty.polskie.blogspot.com.

³¹ Relacja Karola Twardawy, późniejszego instruktora pilotowania „Wellingtonów”, pilota Dywizjonów 300 i 138, [za:] Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 98.

³² Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 188.

³³ Tamże, s. 144.

przywieźć mechaników oraz sprzęt z lotniska Owadno-Gnojno oraz z Ułęża. Dzięki wyjątkowej pracy tej garstki fachowców, o świcie 4 września samoloty eskadry były gotowe do działań bojowych. Dość wygodne kwatery urządzono w pobliskim majątku Dzierżanów, natomiast okoliczni Niemcy natychmiast okazali wrogość, odmawiając sprzedaży jakiegokolwiek żywności.

Następnego dnia jako pierwsze wystartowały dwa Fokkery dywizjonu, by dostarczyć z Ułęża pozostałych mechaników i sprzęt. Po porannej odprawie do boju ruszyły „Łosie”, najpierw w celu rozpoznania nieprzyjaciela, a następnie zbombardowania wrogich kolumn pancernych posuwających się szosą Wieluń – Rusiec oraz zmotoryzowanych w rejonie miejscowości Kłomnice. Udało się zadać nieprzyjacielowi spore straty przy braku własnych, choć samoloty wróciły mocno postrzelane. Wrogie kolumny uległy częściowemu rozproszeniu i czasowo wstrzymano ich marsz. Wykorzystywanie pozbawionych opancerzenia, średnich bombowców jako samolotów szturmowych, atakujących na niskim pułapie kolumny pancerne, „zaliczyć trzeba do największej ekstrawagancji kampanii wrześniowej”³⁴. Atak mógł się powieść tylko w przypadku zaskoczenia przeciwnika – takie jednak cele wyznaczało naczelne dowództwo.



Ilustracja 8. Aleksander Stepnowski. Na kołnierzyku kurtki mundurowej widoczna odznaka Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich³⁵.

Postanowiono nie przerywać dobrej passy. Wracając z akcji, załoga kapitana Balińskiego, zauważyła niemieckich saperów kończących odbudowę mostu na Warcie pod Rychłocicami. Około trzynastej, zaraz po załadowaniu bomb i uzupełnieniu paliwa, „Łoś” lotnika z Grabownicy skierował się ku Warcie. Załodze dopisało szczęście, bo nie tylko zniszczyła most, ale posłała na dno rzeki przejeżdżającą po nim kolumnę samochodową. Po zakończeniu zadania Baliński z załogą powrócili do bazy, choć samolot lądował z uszkodzonym silnikiem i prezentował się niczym sito. Tragicznie zakończył się natomiast atak 4 maszyn eskadry na kolumny pancerne na drodze Radomsko – Kamieńsk. Powracających Polaków dostrzegli – także powracający z akcji – niemieccy lotnicy z Zerstörergruppe³⁶ I./ZG 2 bazującej w

³⁴ Jerzy B. Cynk, dz. cyt., s. 9.

³⁵ Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 180.

³⁶ Dywizjon niszczycieli.

Kamieniu Śląskim (Groß-Stein) koło Opola. Nad wioską Śładkowice „Łosie” zostały zaatakowane przez 7 Messerschmittów BF-109. Polacy byli praktycznie bez szans.

Naoczny świadek tak zapamiętał te wydarzenia:

Obserwując przebieg walki zauważyłem, że samoloty polskie paliły się. Z jednego z lecących nad terenem wsi Śładkowice gm. Dłutów (dawniej pow. Łask) woj. piotrkowskie i palących się samolotów wyskoczyło 2 członków załogi. Żołnierze ci uratowali się, chociaż byli ostrzeliwani przez Niemców. Opisywany polski samolot wylądował w rejonie wsi Dłutówek (na terenie młodego lasu w odległości ok. 6 km od wsi Śładkowice), a 2 pozostałych członków załogi również uratowało się, jakkolwiek byli poparzeni. Samolot ten leciał z prawej strony klucza.

Drugi samolot lecący na czele klucza, zestrzelony nad wsią Śładkowice, upadł na grunt mieszkańca tej wsi Stefana Dychto. Zginęła cała załoga tego samolotu, który uderzył w ziemię prawie pionowo. Jeden z lotników wyskoczył, ale było już za nisko, tak że spadochron się nie rozwinął. Lotnik ten poniósł śmierć na miejscu, a pozostałych trzech – w płonącej samolocie³⁷.

Jednym z trzech lotników, którzy zginęli w „drugim” samolocie o numerze 72.43 był kapral strzelec-radiotelegrafista Aleksander Stepnowski. Pozostali członkowie tej załogi to porucznik obserwator Kazimierz Żukowski, sierżant pilot Józef Siwik i kapral strzelec-radiotelegrafista Władysław Kramarczyk (podobnie jak Stepnowski absolwent Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy). Bardziej szczegółowo i fachowo opisał to powietrzne starcie jego uczestnik, wówczas podporucznik pilot Feliks Mazak (Jan Żarnowski³⁸):

Lecąc na zadanie bojowe trzy samoloty III-go plutonu 212 Eskadry Bombowej [...], tworzyły zwarty klucz, którego prowadzącym był samolot dowódcy plutonu por. obs. K. Żukowskiego (z pilotem sierż. J. Siwikiem), prawoskrzydłowym samolot ppor. K. Dzika (z pilotem ppor. F. Mazakiem) i lewoskrzydłowym samolot ppor. M. Bykowskiego (z pilotem kpr. K. Kaczmarkiem). Łączność pomiędzy samolotami i pomiędzy ich załogami była tylko optyczna, ze względu na brak radiostacji i urządzeń łączności pokładowej. Na wysokości Pabianic, nad wsią Śładkowice koło Dłutowa, samoloty zostały zaatakowane przez myśliwców niemieckich na samolotach Me-109. Myśliwcy niemieccy, towarzyszący przypuszczalnie wyprawie bombowej na Łódź, nadlecieli na wysokości ok. 1500 m i zaatakowali zespołami po dwa samoloty na każdy samolot klucza. Brak łączności uniemożliwił strzelcom powiadomienie pozostałych członków załogi o atakujących z tyłu i z góry Me-109 w wyniku czego, pierwsze ataki zostały przejęte tylko przez strzelców tylnych. W wyniku pierwszych ataków Me-109, prawie równocześnie, został uszkodzony lewy silnik samolotu prawego i zapalona znajdująca się nad nim benzyna, a w samolocie lewym i prowadzącym zabici lub ranni strzelcy tylni. Po drugim ataku Me-109 – lewy samolot klucza skręcił w lewo i rozpoczął opadanie ku ziemi. Danielak bezpośrednio po wyskoczeniu zaczepił (uderzył) nogami o statecznik poziomy samolotu. W następnej chwili jeden samolot Me-109 zbliżył się z tyłu i umieścił tuż za samolotem prowadzącym, którego tylny strzelec bezwładnie leżał na swoich karabinach maszynowych, zabity lub ranny w poprzednim ataku. Krótka seria z całej broni pokładowej Me-109 (4 karabiny maszynowe + działko 20 mm) rozstrzelała załogę i zapaliła benzynę zbiornika głównego samolotu, który zadymił czarnym, gęstym dymem, skręcił gwałtownie i runął w płomieniach na pola wsi Śładkowice, grzebiąc w swych szczątkach całą załogę. Na widok dymu i gwałtownego ruchu samolotu prowadzącego, pilot prawego, również płonącego

³⁷ Jan Socha, *Relacja z 1975 r.*, [za:] Jerzy Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 182.

³⁸ Feliks Mazak, aby uniknąć sowieckiej niewoli, zmienił imię i nazwisko, gdy znalazł się na terenach okupowanych przez armię sowiecką. Po wojnie pozostał przy nowym nazwisku. Uniknął losu swego dowódcy obserwatora podporucznika Kazimierza Dzika, który aresztowany w Wilnie trafił do obozu jenieckiego i zginął w Katyniu.

samolotu, gwałtownie skierował swój samolot w prawo. Przez co uniknął kolejnego ataku Me-109 i wyszedł z rejonu walki. Z nieznanymi przyczyn piloci Me-109 zaprzestali ataków na płonący samolot i zajęli się ostrzeliwaniem opadających na spadochronach, na szczęście niecelnie. Umożliwiło to obserwatorowi ppor. K. Dzikowi zabezpieczenie i wyrzucenie z samolotu bomb i przejście do środkowej części samolotu za fotel pilota, nad którym znajdowała się duża i łatwo odrzucalna pokrywa. Niestety, pozostawienie przez obserwatora spadochronu w przedniej części samolotu oraz zbyt mała wysokość lotu, uniemożliwiły podjęcie próby opuszczenia samolotu ze spadochronem i zmusiły do przymusowego lądowania. Przechylny na lewo, płonące skrzydło i stale opadający samolot wykonał w powietrzu pełne koło i znalazł się nad stawem rybnym koło Dłutowa. Gwałtowne poderwanie i skręcenie samolotu tuż nad powierzchnią wody, spowodowało uderzenie samolotu lewym, osłabionym skrzydłem o niewielki fałd terenowy pokryty młodymi drzewkami, które zamortyzowały upadek samolotu. Po odzyskaniu przytomności, poparzeni żarem płonącej benzyny, obserwator samodzielnie a pilot przy pomocy obserwatora i nadbiegłego strażnika stawu, wydostali się z płonącego samolotu, a następnie zostali zabrani z miejsca wypadku przez nadbiegłych mieszkańców Dłutowa³⁹.

Dowódca niemieckiej eskadry myśliwców Olt. (nadporucznik) Waldemar von Roon zestrzelił samolot dowodzony przez podporucznika Kazimierza Dzika. „Łoś”, którego członkiem załogi był Aleksander Stepnowski padł ofiarą Uffz. (podoficera⁴⁰) Georga Schucha, Pozostałe dwie polskie maszyny zniszczył Uffz. Hans Katzmann⁴¹. Jeden z niemieckich pilotów tak przedstawił ostatnie chwile tej powietrznej walki:

Najbliższa brunatna [„Łosie” były pomalowane na kolor oliwkowy] maszyna stawała się coraz większa w celowniku. Polski strzelec ogonowy strzelał jak opętany [...] Odległość zmniejsza się do 100 m, do 50 m. – Uważać na silnik! Z karabinów maszynowych i 2-centymetrowych działek błysnęły serie pocisków. Pierwsze smugi świetlnych pocisków zagłębiły się w osłonę silnika nieprzyjacielskiej maszyny. Po chwili z miejsca, gdzie znajdował się silnik polskiego samolotu, wyskoczyła kula ognia i jak kulisty piorun przetoczyła się wzdłuż osłony zamieniając się w płonącą kitę⁴².



Ilustracja 9. Uffz. Georg Schuch z I/ZG. 2 zwyciężył się w sumie czterema zwycięstwami odniesionymi nad Polską we wrześniu 1939 r.⁴³

³⁹ Relacja Jana Żarnowskiego (Feliksa Mazaka) w liście do Barbary Szymańskiej i Ewy Mokulskiej z 1 sierpnia 1979 r., [za:] Andrzej Oset, *Lotnicy września 1939 r.*, s. 19-20.

⁴⁰ W Luftwaffe każdy pilot bez szlifów oficerskich otrzymywał stopień podoficera (bez rozróżniana na kaprali, sierżantów itp.). W brytyjskim RAF najniższym stopniem dla lotnika był sierżant.

⁴¹ Emmerling Marius, *Dywizjon niszczycieli I./ZG2 (JGr.102) w 1939 r.*, (cz. 1), s. 92-93.

⁴² Tamże, s. 93.

⁴³ Tamże, s. 96.

„Łosie” dość szybko zamieniały się w kule ognia i wielu nie bez przyczyny nazywało te maszyny latającymi zapalniczkami:

Ostrzelany Łoś zapalał się bardzo łatwo. Zbiorniki były pozbawione wykładziny uszczelniającej, a ich rozmieszczenie ułatwiało trafienie. Przyczyny, dla których zrezygnowano z samouszczelniających się zbiorników nie są znane, można przypuszczać, że obawiano się dodatkowego zmniejszenia niezbyt wielkiej pojemności zbiorników, bądź wzrostu masy [...] Wszystkie niemieckie bombowce posiadały zbiorniki z uszczelniającą wykładziną gumową. W Rosji samoloty od DB-3 dziewiętnastej serii otrzymały zbiorniki wypełniane gazem obojętnym, a od lipca 1939 dwudziesta pierwsza seria otrzymała samouszczelniające się zbiorniki. Szybkie bombowce SB-2 otrzymały bezpieczne zbiorniki paliwa od 98 serii w październiku 1938. We Francji do uszczelniania zbiorników stosowano wynalazek firmy Superflexit. Warstwę ochronną zakładano od zewnątrz, co było prostsze, lecz mniej skuteczne niż rozwiązanie niemieckie. Brak samouszczelniających się zbiorników był jedną z podstawowych wad Łosia, można przypuszczać, że wiązała się ona z koncepcją szybkiego bombowca, w której konstrukcję samolotu optymalizowano pod względem osiągnięcia maksymalnej prędkości zaniedbując bierną i czynną obronę samolotu⁴⁴.

W akcjach bojowych brały tego dnia udział wszystkie samoloty eskadry, a „Łoś” pilotowany przez kapitana Wołkowińskiego stanął podczas lądowania na podmokłym podłożu „na nosie” i został poważnie uszkodzony. Po czternastej rozpoczął się nalot niemieckich bombowców na Kuciny. Bomby zniszczyły składy paliwa, amunicji i bomb, a poszkodowanych zostało kilku lotników i żołnierzy obsługi. Ciężko rannego kapitana Wołkowińskiego odwieziono do szpitala w Łodzi, a w huku wciąż rozrywającej się w płomieniach amunicji, dowodzenie przejął kapitan Baliński. Dysponował już tylko jednym „Łosiem” w pełni nadającym się do wykonywania lotów bojowych oraz jednym z przestreloną ramą silnika. Atmosfera w dywizjonie była zła, wielu żołnierzy załamało się psychicznie i tylko zdecydowana postawa dowódców przywróciła porządek. Wieczorem wróciły dwa Fokkery z mechanikami i sprzętem, ale w zaistniałej sytuacji pozostawało już tylko przygotowanie sprzętu i maszyn do ewakuacji. Już za dnia dawała o sobie znać niemiecka piąta kolumna, ostrzeliwując startujące i lądujące samoloty z karabinu maszynowego usytuowanego w pobliskiej wiosce Trupianka. Ostrzał zakończył się dopiero, gdy dowódca rozkazał, aby zrzucono kilka bomb na podejrzany dom⁴⁵. Po zmroku rozpoczęła się wymiana ognia z podchodzącymi pod lotnisko dywersantami, ale ogień Polaków musiał być skuteczny, skoro Niemcy nie odważyli się szturmować lotniska.

5 września przystąpiono do ewakuacji. Jako pierwszy wystartował o piątej rano „Łoś” dowodzony przez porucznika obserwatora Ignacego Szponarowicza. Nie uleciał daleko, gdyż okazało się, że zajęty gaszeniem pożarów i walką z dywersantami personel, zapomniał o zatankowaniu maszyny. Podczas awaryjnego lądowania samolot został uszkodzony⁴⁶. W tym czasie, wysoko nad lotniskiem krążył niczym sęp niemiecki samolot rozpoznawczy Dornier Do 17 i prawdopodobnie poinformował bazę, że na polskim lotnisku zaczyna się ruch. Spodziewano się najgorszego. Po pechowym powrocie Szponarowicza, w powietrze wzbił się Fokker dowodzony przez kapitana Balińskiego⁴⁷. W tym samym momencie nad lotniskiem pojawiła się grupa Messerschmittów Bf-110 z I./ZG 76. Większość z nich zajęła się ostrzeliwaniem lądowiska, trzy zaś pomknęły za nieruchawym Fokkerem, robiąc sobie z transportowca tarczę strzelniczą. Uszkodzony polski samolot obrócił się na plecy, ale

⁴⁴ Samoloty PZL.37 Łoś B bez mitów, cz. 2, na portalu samolotypolskie.blogspot.com.

⁴⁵ Polskie skrzydła w obronie łódzkiego nieba – 1939, na portalu lodz-eksploracja.org.

⁴⁶ Serafina Domańska, dz. cyt., s. 81.

⁴⁷ Hubert Kazimierz Kujawa, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939-1945*, t. 1, s. 58.

plutonowemu pilotowi Julianowi Pieniążkowi cudem udało się posadzić maszynę na polu koło wioski Puczniew. Z ostrzeliwanego przez Niemców samolotu najpierw wydostał się kapral mechanik Stefan Gadowski, a zaraz potem z trudem wyczołgali się lekko ranni Pieniążek i kapral mechanik Bolesław Szczepański. Kapitan Baliński pozostał w samolocie. Po odlocie wrogich myśliwców także i jego udało się wyciągnąć z maszyny. Okazało się, że otrzymał ciężki postrzał w brzuch – zmarł w drodze do szpitala w Łodzi. Rozkazem Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych nr 5/1941 został pośmiertnie odznaczony Srebrnym Krzyżem *Virtuti Militari*⁴⁸.

Startującymi z Oławy niemieckimi myśliwcami z Staffel⁴⁹ 2 I./ZG 76, które zaatakowały Kuciny (na mapach Luftwaffe – *Dalikow*) dowodził Olt. Wolfgang Falck. Niedługo po kampanii wrześniowej opublikował swoje tchnące wielkoniemieckim duchem wspomnienia. Dzięki nim znamy nazwisko lotnika, który strącił Fokkera i najprawdopodobniej śmiertelnie ranił naszego bohatera. Był nim Lt. (porucznik) Maximilian Gräff:

Słaby brzask na wschodzie był sygnałem nowego dnia. Wszyscy oczekiwali w napięciu na nowe zadanie. „Polecenie: Grupa startuje o godzinie 4 minut 45 na swobodne polowanie w rejonie Łodzi z punktem ciężkości w okolicy lotniska Dalików, około 28 km na północny zachód od Łodzi. Prowadzi druga eskadra, eskadry pierwsza i trzecia ustawione z obu stron z tyłu od góry. Jakież pytania? Dziękuję i życzę myśliwskiego szczęścia!”. [...] Punktualnie o wyznaczonej godzinie mój samolot toczy się po pasie startowym i wznosi się w powietrze. Jest jeszcze tak ciemno, że włączam światła pozycyjne, aby eskadra lepiej mnie widziała i mogła szybciej się zebrać. „Wszyscy naprzód!” – rozbrzmiewa w słuchawkach mojej pilotki, po usłyszeniu meldunku radiooperatora, że wszystkie samoloty eskadry dołączyły i utworzyły szyk bojowy. Po bokach z tyłu powyżej nas widzę, podążające za nami, obie pozostałe eskadry. Przyciskam znajdujący się przede mną na tablicy przyrządów przełącznik przeładowania karabinów maszynowych i działek. Odpowiednie lampki zapalają się na czerwono i uświadamiają mi, że broń pokładowa jest już gotowa na przesłanie Polakom porannego pozdrowienia w myśl przysłowia: „Kto rano wstaje, temu Pan Bóg daje”. Celownik jest ustawiony, wszystko gotowe. Naszym celem jest lotnisko Dalików. [...] Odrzucam na bok mapę, teraz trzeba uważać, wyteżać oczy, odnaleźć lotnisko. Znajdujemy się na wysokości tylko 1800 metrów. Naraz boczny mojej drugiej pary daje pełny gaz, wysuwa się do przodu, dolatuje do mnie, kiwa w prawą stronę i raptownym przewrotem schodzi w prawo na dół pociągając za sobą drugą maszynę ze swojej pary. Musiał coś zobaczyć i chciał mi to pokazać. Podążyłem więc za nim. Jest, dostrzegam go! Trójsilnikowy Fokker, łakomy kąsek. W tym samym momencie Leutnant sadowi się tuż za nim i widzę jak smugi świetlnych pocisków rozrywają kadłub samolotu, a Fokker zwała się na nos. Dysponująca przewagą prędkości pierwsza maszyna przestrzeliwuje odkładając zbyt dużą poprawkę. Czy wróg zwali się w dół? Otrzymał już śmiertelny postrzał? Czy może próbuje umknąć? Wtem jednak trafiają go już pociski z drugiego samolotu, ja też przyciskam gaz kierując się za nim – z prawej z przodu widzę białą smugę wydobywającą się z Fokkera – robi się coraz większa – spada – rozbija się i płonie! Leutnant G. [Gräff – przyp. aut.] zaliczył swoje pierwsze zestrzelenie!⁵⁰

⁴⁸ Olgierd Cumft, *Hubert Kazimierz Kujawa*, dz. cyt., s. 104.

⁴⁹ Eskadry.

⁵⁰ Hauptmann Falck, *Zerstörer auf „freier Jagd“*, [w:] *Schlag auf Schlag. Die Deutsche Luftwaffe in Polen*, red. Hans Eichelbaum, Berlin : Wehrmacht Presse Verlag, 1939, s. 46-51, [za:] *Dywizjon niszczycieli I./ZG 76 w 1939 r.*, na portalu Zespół Badań i Analiz Militarnych zbiam.pl.



Ilustracja 10. 18 grudnia 1939 r. W kokpicie BF-110 C, widoczny jest Lt. Maximilian Gräff, który właśnie powrócił do bazy po zestrzeleniu brytyjskiego Wellingtona w pobliżu wyspy Borkum⁵¹.



Ilustracja 11. Kuciny, wrzesień 1939 r. Niemcy oglądają „Łosia” o numerze 42.40, który pilotowany przez kapitana Stanisława Wołkowińskiego, stanął podczas lądowania „na nosie”⁵².

Dowodzenie nad eskadrą przejął po kapitanie Balińskim, porucznik obserwator Ignacy Szponarowicz i pomimo ponawianych bombardowań zdołał ewakuować pozostały sprzęt i personel na lotnisko Gnojno-Owadno koło Włodzimierza Wołyńskiego. Tam uzyskano uzupełnienie w postaci 3 „Łosi” z Pińska, ale maszyny przyleciały bez kompletnych przyrządów pokładowych i uzbrojenia. Dopiero dzięki fachowcom z PZL w Mielcu udało się przygotować maszyny do walki. Zmagania powietrzne eskadra zakończyła 17 września, gdy 3 ocalałe maszyny odleciały do Rumunii. Dzień później, rzut kołowy toczył ciężkie walki z usiłującymi otoczyć polską kolumnę czerwonoarmistami. Części Polaków udało się wyrwać z kotła i przekroczyć polsko-rumuńską granicę w nocy z 18 na 19 września 1939 r.

⁵¹ Kommandeur I./ZG 76 Hptm. Günter Reinecke - Jever, German Bight, Marienkäfer ladybird emblem 2./ZG 76, na portalu Luftwaffe Blog falkeins.blogspot.com.

⁵² Emmerling Marius, dz. cyt., s. 93.

Zbliżamy się do końca opowieści, a wciąż nie poznaliśmy drogi do lotnictwa Aleksandra Stepnowskiego. Niestety, wiadomo o niej niewiele, poza tym, że ukończył pomyślnie Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Bydgoską szkołę powołano rozkazem z sierpnia 1930 r., a jej zadaniem było przygotowanie kandydatów na podoficerów lotnictwa służby stałej tak pod względem ogólnowojskowym, jak i technicznym. Po odbyciu czynnej służby w lotnictwie, absolwenci byli mianowani zawodowymi kapralami lotnictwa lub podmajstrami lotnictwa. Do okresu służby czynnej wliczano ostatni rok szkolenia.



Ilustracja 12. Aleksander Stepnowski. Być może fotografia stanowiąca załącznik do podania o przyjęcie do Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich⁵³.

Do roku 1935 szkoła przyjmowała do 150 uczniów. W 1936 r. po raz pierwszy przyjęto trzykrotnie większą ich liczbę i tak pozostało do wybuchu wojny, co nie oznaczało, iż wszyscy z przyjętych kończyli pełny cykl nauki. Pomimo zwiększonej liczby przyjmowanych, dostać się do szkoły było niezwykle trudno. W roku 1936 wpłynęło 8500 podań z prośbą o przyjęcie, więc marzenia miał szansę spełnić co 19 z kandydatów. Bydgoska szkoła nie była w stanie pomieścić tylu uczniów, więc w tym samym roku zapadła decyzja o wzniesieniu budynków nowej szkoły w Krośnie. Przyjmowano kandydatów w wieku 16-18 lat z ukończoną co najmniej 6 lub 7 klasową szkołą powszechną⁵⁴. Młody człowiek musiał być zdrowy fizycznie i psychicznie, co potwierdzało Centrum Badań Lekarskich Lotnictwa w Warszawie. Oczywiście nie mógł być karany czy uzależniony od nałogów. Pierwszeństwo mieli chłopcy posiadający umiejętności fachowe np. mechanika lub elektryka oraz m.in.: synowie weteranów i sieroty po nich, sieroty po urzędnikach państwowych i obywatelach, którzy zginęli podczas działań wojennych. W przyjęciu pomagały dobre wyniki w nauce oraz przynależność do harcerstwa i kółek lotniczych. Armia fundowała kandydatowi bilety na przejazd na badania do Warszawy oraz wyżywienie i dach nad głową. Selekcja była ostra, a spośród tych, którzy przeszli pomyślnie badania, komendant szkoły dopuszczał do odbywanych w połowie sierpnia egzaminów, liczbę kandydatów trzykrotnie przekraczającą wyznaczony na dany rok limit przyjęć. Egzamin obejmował próbę sprawności fizycznej, sprawdzian inteligencji i wiedzy wyniesionej ze szkoły powszechnej. Także i w tym przypadku koszty przejazdów, wikt i noclegów brało na siebie wojsko.

⁵³ Andrzej Oset, dz. cyt., fot. 7, s. 13.

⁵⁴ *Komunikat Ministerstwa Spraw Wojskowych*, „Lotnik” 1930, nr 8, s. 186,187.

Bywało, że uczniowie zmieniali w pewnym momencie zainteresowania lub uznawali rygor wojskowej szkoły za nieznośny. Przypadki takie zdarzały się, bo przecież nastolatek czy młody człowiek może, w którymś momencie uznać choćby uganianie się za spódniczkami za zajęcie bardziej zajmujące od ślęczenia nad podręcznikami, czy studiowania regulaminów wojskowych. Już pierwszych kilka dni mogło przynieść rozczarowanie, gdyż czas wypełniały monotonne zajęcia, nie mające nic wspólnego z lotnictwem. Tak początek swojej przygody z lotnictwem wspominał jeden z jej absolwentów:

Dzień w szkole rozpoczynał się bardzo wcześnie. Już o godzinie 5 rano w okresie letnim, a o 5.30 w okresie zimowym. Trębacz wygrywający pobudkę zrywał wszystkich z łóżek. Czas tak był wypełniony nauką i ćwiczeniami, że chwil wolnych na rozrywkę czy odpoczynek pozostawało niewiele. Czyszczenie wyposażenia żołnierskiego, apele, przeglądy, raporty, zbiórki, nauka własna i odrabianie zadań tak pochłaniały czas, że nieraz trudno było znaleźć przerwę na skreślenie nawet krótkiego listu do rodziny czy na swobodną pogawędkę z kolegami. Niektóre zajęcia nie należały do przyjemnych, ale musiały być wykonane. Były to takie czynności, jak sprzątanie koszar, dziedzińca, ubikacji, umywalni i klatek schodowych, a także szorowanie szarym mydłem stołków i stołeczków. Nie zapomniano nawet o betonowych schodach⁵⁵.

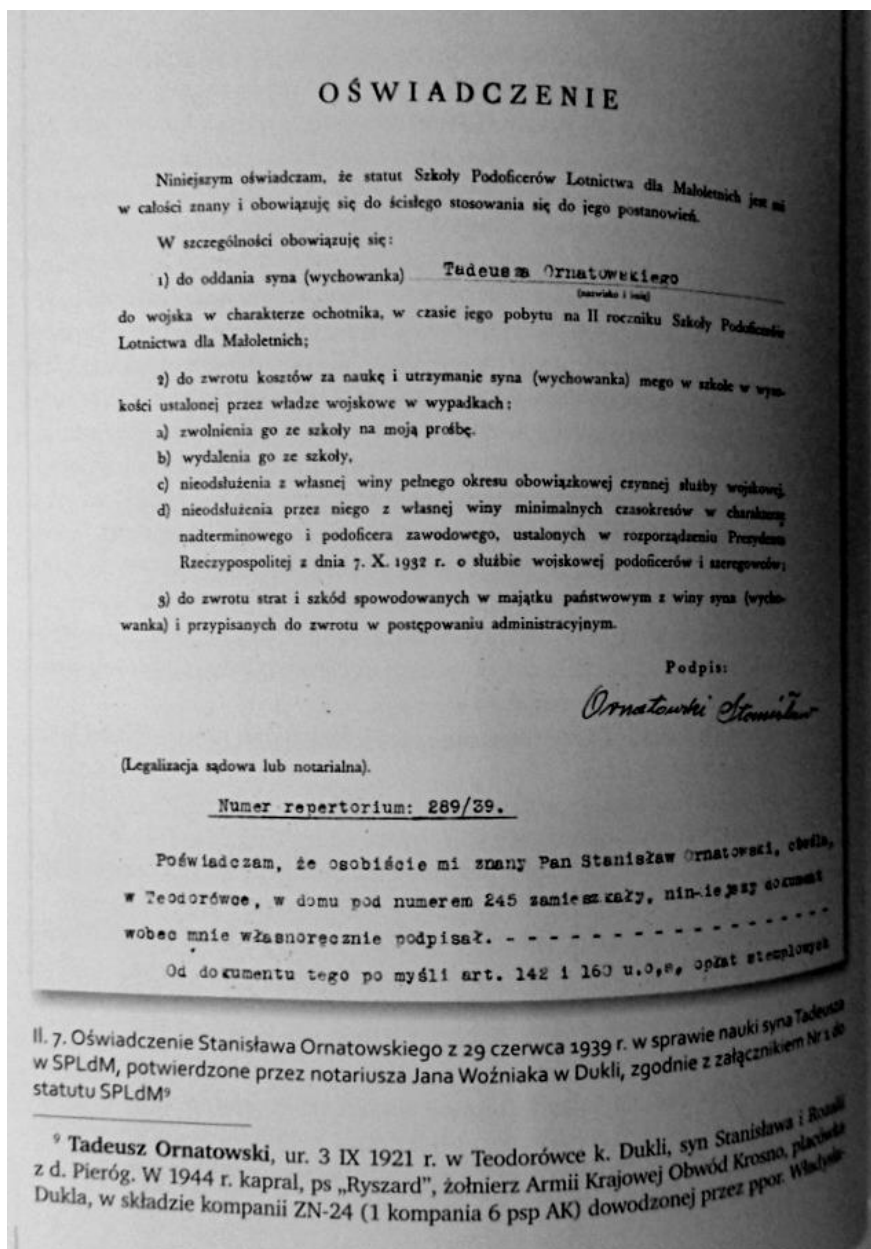


Ilustracja 13. 19 marca 1939 r. Zbiórka Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy⁵⁶.

Biada niezamożnym rodzicom lub opiekunom, których podopieczny postanowił zmienić swe plany życiowe. Wstępujący do szkoły i jego rodzice lub opiekunowie podejmowali bowiem liczne i czasami rujnujące finansowo zobowiązania. Najważniejszym była pisemna zgoda na zwrot wszystkich poniesionych przez wojsko kosztów za naukę i utrzymanie niedoszłego lotnika, w przypadku: przerwania nauki z przyczyn leżących po stronie ucznia; wydalenia ze szkoły; nieodśłużenia z własnej winy okresu czynnej służby wojskowej; nieodśłużenia z własnej winy obowiązkowego okresu w charakterze żołnierza nadterminowego i podoficera zawodowego, a ten wynosił bagatelka 12 lat.

⁵⁵ Relacja Mieczysława J. Kasińskiego, [za:] Jerzy Jaśkowiak, *Bydgoskie skrzydła. Szkoła pilotów i małoletów*, na portalu aeroklubbydgoski.pl.

⁵⁶ Janusz Kubit, *Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich Krosno 1938-1939*, s. 19.



Ilustracja 14. Notarialnie potwierdzone zobowiązanie jednego z ojców do zwrotu kosztów nauki i utrzymania syna w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich⁵⁷.

Nauka trwała trzy lata, a rok szkolny zaczynał się 1 września, kończył zaś dla pierwszego i drugiego rocznika 10 lipca, natomiast dla trzeciego 30 czerwca. Każdy uczeń pierwszego roku otrzymywał komplet skryptów oraz druki ćwiczeń. Po odbyciu w danym dniu wykładów oraz wypełnieniu arkusza ćwiczeń, podoficer prowadzący wykłady dokonywał oceny pracy ucznia w danym dniu. Uczniowie pierwszego roku przechodzili szkolenie w zakresie przedmiotów ogólnowojskowych i ogólnokształcących. Drugi rok poświęcano kształceniu w zakresie wojskowości z naciskiem na przedmioty związane ze specjalizacją ucznia. Zajęcia praktyczne odbywały się na lotnisku w Sobiejuchach koło Żnina. Przez pierwsze dwa lata nauki – w większości wciąż małoletni – uczniowie nie byli żołnierzami. Na trzecim roku uczniowie odbywali czynną służbę wojskową jako szeregowi ochotnicy lotnictwa.

⁵⁷ Tamże, s. 26.

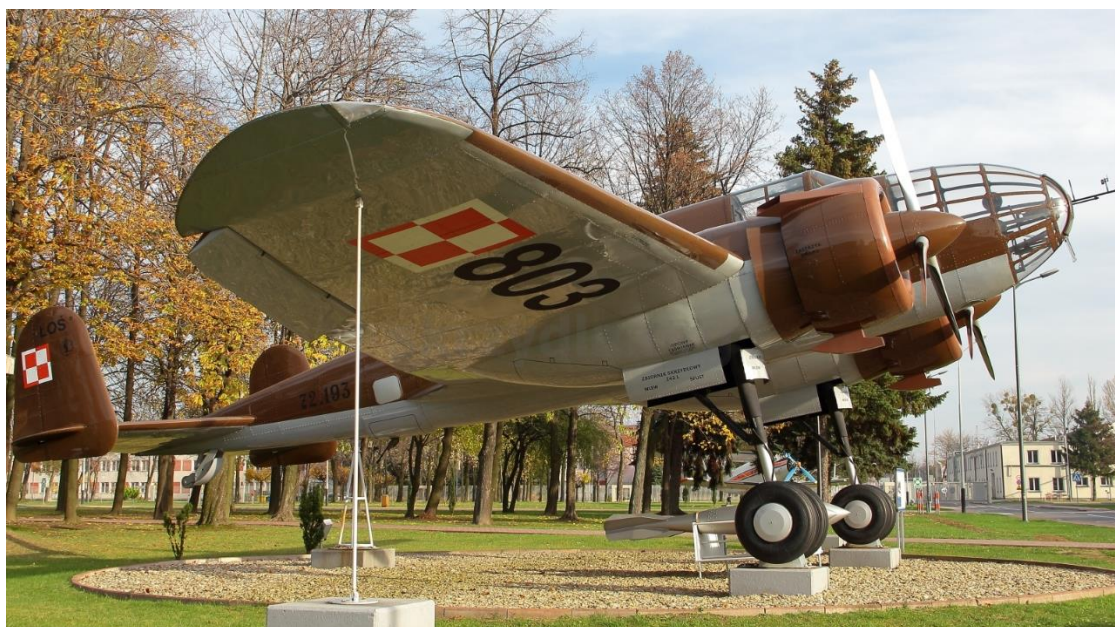
Uczniowie nosili żołnierskie umundurowanie lotnicze i byli zobowiązani do oddawania honorów wojskowych. Na patkach ich kurtek mundurowych i płaszczy widniały charakterystyczne odznaki. Były wykonane z białego oksydowanego na „stare srebro” metalu, a symbolizowały dwa skrzyżowane, otoczone wieńcem śmigła.



Ilustracja 15. Odznaka Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy.

Źródło: Warszawskie Centrum Numizmatyczne, Marek Kondrat, na portalu *wcn.pl*.

W momencie wybuchu wojny Aleksander Stepnowski odbywał na Okęciu czynną służbę wojskową w stopniu – według większości źródeł – kaprała o specjalności strzelec-radiotelegrafista. Kształcenie w tej specjalności rozpoczęto w Bydgoszczy w roku 1936. Z tego względu oraz z racji ograniczeń wiekowych, naukę w bydgoskiej szkole rozpoczął najprawdopodobniej we wrześniu właśnie tamtego roku. Okęcie było ze zrozumiałych względów atrakcyjnym miejscem odbywania służby wojskowej. Możliwe, że Aleksander Stepnowski znalazł się pośród tych dziesięciu uczniów, którzy kończyli szkołę z najlepszymi lokatami w swej specjalności i mieli możliwość wyboru jednostki. Niewykluczone jednak, że w wylądowaniu w Warszawie pomógł nieco młodszemu koledze Czesław Dziekoński, który także w Bydgoszczy ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa⁵⁸. Ich obu mógł zaś wziąć pod swoje skrzydła kapitan Baliński. Niewykluczone, iż nie było dziełem przypadku, że w tej samej eskadrze znalazło się aż trzech lotników z sąsiedztwa.



Ilustracja 16. Mielec. Makieta samolotu PZL-37B „Łoś”. Fot: Bartłomiej Szczudło.

Źródło: *skrzydła.org*.

⁵⁸ Olgierd Cumft, Hubert Kazimierz Kujawa, *Księga lotników polskich, poległych, zmarłych i zaginionych*, s. 251.



Ilustracja 16. Kapitan Jan Baliński spoczywa na cmentarzu wojskowym na Dołach w Łodzi, obok innych pilotów poległych we wrześniu 1939.

Źródło: Niebieska Eskadra, na portalu niebieskaeskadra.pl.



Ilustracja 17. Pomnik odsłonięty w 2006 r. na cmentarzu w Dłutowie dla uczczenia poległych członków załogi „Łosia” o numerze 72.43. Fot. Wiesław Leda⁵⁹.

⁵⁹ Ewa Szpak, *Lotnik z borów*, na portalu mckis.jaworzno.pl.

BIBLIOGRAFIA

Cumft Olgierd, Kujawa Hubert Kazimierz, *Księga lotników polskich, poległych, zmarłych i zaginionych*, Warszawa : Wydawnictwo MON, 1989.

Cynk Jerzy Bogdan, *Samolot bombowy PZL P-37 Łoś*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1990.

Domańska Serafina, *Historia lotniska Kuciny-Dzierżanów*, [w:] *II wojna światowa we wspomnieniach mieszkańców gminy Dalików*, Dalików : Gmina Dalików – Gminna Biblioteka Publiczna w Dalikowie, 2009, s. 73-82.

„Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych”: nr 13 z 15 sierpnia 1930 r.; nr 5 z 23 lutego 1934 r.; nr 14 z 22 grudnia 1934 r.

Emmerling Marius, *Dywizjon niszczycieli I./ZG2 (JGr.102) w 1939 r.*, (cz. 1), „Lotnictwo” 2013 nr 5, s. 86-96.

Kapitan Jan Baliński z Grabownicy. Relacje Teresy Balińskiej z Ostrowi Mazowieckiej i Władysława Fabijańskiego z Wrocławia, [w:] *Wojna 1939-1945 we wspomnieniach mieszkańców Ostrowi Mazowieckiej i okolic*, pod red. Jadwigi Sadowskiej i Aliny Wierzbickiej, Ostrow Mazowiecka : Miejska Biblioteka Publiczna w Ostrowi Mazowieckiej, s. 13-15.

Komunikat Ministerstwa Spraw Wojskowych, „Lotnik” 1930, nr 8.

Koper Sławomir, *Skrzydłata ferajna. Ci cholerni Polacy prywatnie*, Warszawa : Wydawnictwo Bellona, 2020.

Kubit Janusz, *Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich Krosno 1938-1939*, Krosno : Graffia – Agencja Wydawniczo-Fotograficzna, 2019.

„Lista starszeństwa oficerów zawodowych piechoty 1 lipiec 1933 r.”, bezpłatny dodatek dla prenumeratorów pisma „Przegląd Piechoty”.

Oset Andrzej, *Lotnicy września 1939 r.*, Dłutów : Nakładem autora, 2009.

Oset Andrzej, Szymańska Barbara, *Łoś z dłutowskiego lasu*, „Skrzydłata Polska” 2009, nr 10.

Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1919-1939*, Warszawa : Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1989.

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

„Rocznik Oficerski 1932”, Warszawa: Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Rybka Ryszard, Stepan Kamil, *Rocznik oficerski 1939 – stan na dzień 23 marca 1939 r.*, Kraków : Księgarnia Akademicka – Fundacja Centrum Dokumentacji Czynu Niepodległościowego, 2006.

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

Akta Stanu Cywilnego Parafii Rzymskokatolickiej w Ostrowi Mazowieckiej, sygn. 79/92/0/-/152, Archiwum Państwowe w Warszawie Oddział w Pułtusku, za pośrednictwem portalu Polskiego Towarzystwa Genealogicznego geneteka.genealodzy.pl.

Fragmenty historyczne dotyczące Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich przy Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 2 Bydgoszcz – Krosno, sygn. MPL D 4, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Dywizjon niszczycieli I./ZG 76 w 1939 r., na portalu Zespół Badań i Analiz Militarynych zbiam.pl.

Jan Baliński, Aleksander Stepnowski, Niebieska Eskadra – portal gromadzący informacje o poległych i zmarłych lotnikach niebieskaeskadra.pl.

Jaśkowiak Jerzy, *Bydgoskie skrzydła. Szkoła pilotów i małowiatów*, na portalu aeroklubbydgoski.pl.

Jerry M Campbell, *Messerschmitt Bf 110 Zerstörer in Action*, na portalu amicale.3emedragons.free.fr.

Kommandeur I./ZG 76 Hptm. Günter Reinecke - Jever, German Bight, Marienkäfer ladybird emblem 2./ZG 76, na portalu Luftwaffe Blog falkeeins.blogspot.com.

Kujawa Hubert Kazimierz, *Księga lotników polskich poległych, zmarłych i zaginionych w latach 1939-1945*, t. 1, wydanie II, na prawach rękopisu, na portalu fundacjalotniczylublin.pl.

Polskie skrzydła w obronie łódzkiego nieba – 1939, na portalu lodz-eksploracja.org.

Samoloty PZL.37 Łoś B bez mitów, cz. 1 i 2, na portalu samolotypolskie.blogspot.com.

Sily powietrzne RP, na portalu skrzydla.org.

Szkolnictwo polskie w hołdzie narodowi amerykańskiemu na pamiątkę 150-lecia Niepodległości Stanów Zjednoczonych, Library of Congress, na portalu loc.gov.

Szpak Ewa, *Lotnik z borów*, na portalu mckis.jaworzno.pl.

Wolfgang „Wolf” Falck Oberst, na portalu luftwaffe.cz.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Zdjęcie wykonane na Okęciu 19 marca 1939 r. Na pierwszym planie „Łoś” o numerze 72.43 z 212 (od 1 września 12) eskadry – samolot, na którym Aleksander Stepnowski wykonał swój ostatni lot. Dalej stoi „Łoś” 72.17 z 211 (od 1 września 11) eskadry. Fotografia ze zbiorów A. Glassa. Źródło fotografii i opisu: Jerzy B. Cynk, *Samolot bombowy PZL P-37 Łoś*, s. 149.