

KRZYSZTOF ŻABIAREK

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

STANISŁAW SZTUBA (1916-1942).

Z WIELKOPOLSKIEJ ZIEMI KU BRYTYJSKIEMU PRZEZNACZENIU

Spośród tysięcy Polaków walczących na wszystkich frontach II wojny światowej tylko nieliczni doczekali się upamiętnienia. Najwięcej uwagi, co zrozumiale, poświęca się wyższym i niższym oficerom. Niezwykle rzadko wspomina się o „szeregowcach”, a przecież oni stanowili trzon armii czy pułku. Tym bardziej istotne jest, o ile istnieją takie możliwości, przypominanie tych szeregowych żołnierzy, którzy nie tylko walczyli w obronie Ojczyzny, ale także za nią zginęli. Do taki postaci z pewnością należy Stanisław Sztuba – szeregowy, który zginął w 1942 r. w Wielkiej Brytanii.

WSTĘP

Kiedy w 1939 r. wybuchła II wojna światowa, wielu młodych ludzi stanęło ramię w ramię w obronie swojej Ojczyzny. Walczyli oni w różnych formacjach, pochodzili z różnych stron Polski, z różnych środowisk, różnych religii. Mierzyć się musieli z przeważającymi siłami niemieckimi nacierającymi od zachodu i Sowietami, którzy napadli na Polskę 17 września 1939 r. od wschodu. Przy braku wsparcia ze strony Francji i Anglii, mimo desperacji w obronie, nie udało się zatrzymać najeźdźców.

Po klęsce kampanii wrześniowej kilka tysięcy polskich żołnierzy przedzierało się przez granicę w celu dalszej walki z hitlerowskim najeźdźcą. Wśród nich byli także piloci i żołnierze personelu latającego oraz obsługi Polskich Sił Powietrznych. O tych ostatnich Arkady Fiedler pisał później, że

pilot zawdzięczał [im] prawie więcej niż koledze-pilotowi: bo i życie, i zwycięstwa, i swą chwałę¹

W tej grupie mechaników, znalazł się również należący do 301 dywizjonu bombowego Stanisław Sztuba mieszkaniec wsi Zakrzewek (obecnie gmina Wierzbinek, powiat koniński). Ten młody mężczyzna wypełniając słowa przysięgi wojskowej,

by za sprawę Ojczyzny mej walczyć do ostatniego tchu w piersiach²,

¹ A. Fielder, *Dywizjon 303*, Poznań 1975, s. 78.

² Ustawa z dnia 18 lipca 1924 r. o podstawowych obowiązkach i prawach szeregowych Wojska Polskiego (Dz. U. 1924, nr 72, poz. 698). (pełny tekst roty dla chrześcijan brzmiał: *Przysięgam Panu Bogu Wszchemogącemu, w Trójcy Świętej Jedynemu być wiernym Ojczyźnie mej, Rzeczypospolitej Polskiej, chorągwi wojskowych nigdy nie odstąpić, stać na straży Konstytucji i honoru żołnierza polskiego, prawu i Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej być uległym, rozkazy dowódców i przełożonych wiernie wykonywać, tajemnic wojskowych strzec, za sprawę Ojczyzny mej walczyć do ostatniego tchu w piersiach i w ogóle tak postępować, abym mógł żyć i umierać jak prawy żołnierz polski. Tak mi dopomóż Bóg i święta Syna Jego Męka. Amen*

zginął podczas wykonywania swoich obowiązków w Wielkiej Brytanii w 1942 roku.

Postać to już niestety zapomniana, a jedynym śladem po niej w Zakrzewku jest zdjęcie klasowe, na którym widnieje podobizna młodego Stanisława i anons poczyniony przez kierownika szkoły – Klemensa Boruszewskiego – już po wojnie, z informacją, że zginął w Wielkiej Brytanii³. Warto zatem przypomnieć o osobie Stanisława Sztuby szerszemu gronu, a tym samym oddać mu hołd.

DZIECIŃSTWO I WCZESNA MŁODOŚĆ

Stanisław Sztuba przyszedł na świat 4 grudnia 1916 roku jako czwarte dziecko Franciszka i Weroniki (z d. Kordylewicz) Sztubów. Urodził się we wsi Zakrzewek leżącej wówczas na obszarze gminy Boguszyce. Był najmłodszym dzieckiem w rodzinie. Po sześciu dniach, tj. 10 grudnia 1916, jak podaje metryka:

o godzinie pierwszej po południu stawił się Franciszek Sztuba gospodarz z Zakrzewka lat trzydzieści liczący stały mieszkaniec gminy Boguszyce w obecności Władysława Grobelskiego lat czterdzieści pięć i Józefa Augustyniaka lat sześćdziesiąt (...) i okazał nam dziecię płci męskiej,

które ksiądz Józef Pelczyński proboszcz parafii w Sadlnie, przy obecnych jako świadkach Józefie Augustyniaku (gospodarzu z Zakrzewka) i Annie Paczkowskiej (pierwszej znanej nauczycielce z Zakrzewka) ochrzcił, nadając mu imię Stanisław⁴.

Ojciec Stanisława - Franciszek Sztuba po przewrocie majowym został wójtem gminy Boguszyce i pełnił tę funkcję trzykrotnie: w latach 1926-1928, następnie 1929-1933 oraz 1934-1938. Był on zwolennikiem Bezpartyjnego Bloku Współpracy z Rządem (BBWR), a tym samym zwolennikiem rządów sanacyjnych⁵.

W ukształtowaniu świadomości patriotycznej Stanisława dużą rolę odegrała szkoła, z którą rodzina Sztubów była związana od początku, rozumiejąc znaczenie edukacji dla rozbudzenia w młodym społeczeństwie poczucia polskości. Dziadek Stanisława, Szymon Sztuba, na prośbę księdza Franciszka Jasia założył ochronkę w swoich budynkach⁶.

Na początku 1927 roku zawiązał się komitet budowy szkoły, której przewodniczącym został wójt gminy Boguszyce – Franciszek Sztuba. Zanim jednak to nastąpiło, w domu Franciszka, a tym samym i Stanisława, ulokowane były od 1925 roku klasy pierwsza i druga⁷.

Stanisław Sztuba ukończył Szkołę Podstawową w Zakrzewku 17 czerwca 1933, należąc do „pierwszych” jej absolwentów⁸. To pierwszeństwo wynikało z faktu, że był to pierwszy pełny rocznik, który zakończył naukę w nowym budynku szkolnym. Dzieje szkoły są bowiem o wiele wcześniejsze i według różnych zapisków sięgają końca XIX wieku. Od roku 1934 rozpoczął naukę w czteroletnim Gimnazjum Mechanicznym we Włocławku, które ukończył w 1938 roku z tytułem tokarz-mechanik. W tym czasie, według wspomnień rodzinnych pracował, u stryja Wojciecha Kordylewicza, początkowo zajmując się naprawą rowerów.

³ Kronika Szkoły Podstawowej w Zakrzewku, s. 16-17

⁴ Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Wierzbinku, Akta urodzenia 1916, nr 135.

⁵ *Kalendarz „Kujawianin” na rok 1928*, Włocławek 1927, s. 348.

⁶ J. Kołtuniak, *Wierzbinek-portret gminy*, Wierzbinek 2011, s. 201.

⁷ Tamże, s. 201.

⁸ Archiwum Rodzinne Marianny Sztuby, Świadcstwo ukończenia Szkoły Podstawowej w Zakrzewku Stanisława Sztuby, (dalej: ARMS)

8 listopada 1938 roku został powołany do służby wojskowej. Zaprzysiężony został w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu 15 grudnia 1938 roku. W okresie od 1 stycznia 1939 do 15 kwietnia 1939 odbył kurs w S.O.S w Toruniu. Szkolenie to zakończył oceną bardzo dobrą. Zaraz po tym rozpoczął trwające od 15 kwietnia do 30 czerwca szkolenia w szkole podoficerów zawodowych artylerii przy Centrum Wyszkożenia Artylerii w Toruniu, które również zakończone zostało oceną dobrą.

KAMPANIA WRZEŚNIOWA

Rosnące niebezpieczeństwo ataku Niemiec na Polskę sprawiło, że Naczelne Dowództwo Armii wydało rozkaz, zgodnie z którym 41 Eskadra Rozpoznawcza, stanowiąca część 4 Pułku Lotniczego w Toruniu została włączona do tworzącej się Armii „Modlin”, której dowódcą był gen. dywizji Emil Krukowicz-Przedrzymirski⁹. W tej właśnie eskadrze służył Stanisław Sztuba.

Zadaniem Armii „Modlin” była osłona kierunków na Warszawę i Płock połączona z rozpoznaniem sił nieprzyjaciela na tych odcinkach. Stąd też dokonano przemieszczania 41 Eskadry Rozpoznawczej na lotnisko w Zduńowie. Odbyło się to w dwóch rzutach: kołowym – 26 sierpnia 1939 r., i powietrznym – 1 września 1939 r.. Trzeba nadmienić, że jednostka dysponowała dziesięcioma samolotami typu PZL-Karaś¹⁰.

4 września 1939 r. eskadra otrzymała kolejny rozkaz zmiany swojej lokalizacji, tym razem musiała dokonać przesunięcia się na lotnisko Warszawa-Mokotów. Ze względu na szybki marsz jednostek wroga, część personelu technicznego pod dowództwem ppor. Zygmunta Dyszlewskiego zmuszona była przedzierać się z bronią w rękę ze Zduńowa do Modlina wśród nieprzyjacielskich oddziałów¹¹. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w tej grupie znajdował się również Stanisław Sztuba, aczkolwiek są to jedynie domysły, nie poparte żadnymi materiałami źródłowymi, czy nawet choćby memuarystycznymi. W dniu 8 września między godziną 16 a 17 samoloty Luftwaffe powracające z bombardowania Warszawy ostrzelały z wysokości 300-400 metrów lotnisko eskadry, zrzucając w okolicach zakwaterowania personelu dwie bomby¹². Powtórnie personel eskadry, do której należał Stanisław przeżył niemiecki ostrzał podczas przygotowań do ewakuacji na lotnisko Brześć nad Bugiem. Było to 11 września¹³.

Dzień później eskadra odjechała do Łucka. Następnego dnia nadszedł rozkaz pułkownika Tadeusza Feliksa Praussa¹⁴, który zarządził połączenie 41 eskadry z 51 eskadrą (chodzi o rzut powietrzny), nadmiar personelu miał natomiast skierować się do miasta Kutu¹⁵. Zgodnie z rozkazem nadwyżka personelu latającego eskadry udała się do Kut, natomiast rzut kołowy (prawdopodobnie był tam również Stanisław Sztuba) udał się do Kołomyj. Po otrzymaniu rozkazu ewakuacji do Rumunii Stanisław Sztuba przekroczył, jak większość personelu naziemnego 41 eskadry, granicę 18 września 1939 r.¹⁶.

⁹ Emil Karol Przedrzymirski de Krukowicz (1886-1957) – generał dywizji Wojska Polskiego (zob. P. Stawecki, *Słownik biograficzny generałów Wojska Polskiego 1918-1939*, Warszawa 1994).

¹⁰ J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 303.

¹¹ Tamże, s. 309.

¹² Tamże, s. 311.

¹³ Tamże, s. 311.

¹⁴ Tadeusz Feliks Prauss (1896-1940) – polski lotnik wojskowy, płk w wojsku polskim, zginął w Charkowie.

¹⁵ Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie, Akta Lotnictwa Armii „Modlin” – nr LOT A.II.8/16 (dalej: IPMSL)

¹⁶ J. Pawlak, *Polskie...*, s. 313.

W ten sposób kończył się jego udział w kampanii wrześniowej, rozpoczynała się natomiast długa droga poprzez m.in. Rumunię, Francję do Wielkiej Brytani w celu dalszej walki z najeźdźcą, który zaatakował Polskę, Ojczyznę, do której już nigdy nie powrócił.

DO FRANCJI

Dalsza droga, która zawiodła Stanisława Sztubę do Wielkiej Brytanii stanowi raczej domysł, niż jest rzeczywistością jego historią. Wynika to z faktu braku danych źródłowych. Można jedynie przypuszczać, że Stanisław Sztuba znalazł się w tej grupie żołnierzy 41 Eskadry Rozpoznawczej, która przebyła drogę opisaną poniżej.

Kolumna lotnicza, po przekroczeniu granicy, udała się do miejscowości Focșani¹⁷, gdzie znajdował się punkt zborny dla lotników i mechaników¹⁸. Zgodnie z porozumieniami zawartymi z aliantami, przystąpiono do jak najszybszej ewakuacji polskich lotników z Rumunii do Francji.

Droga do Francji prowadziła albo lądem, przez Turnu Severin, Żelazne Wrota, Timiszoarę, Belgrad, Wenecję, Padwę, Dijon, albo morzem z Bałcziku (Bułgaria) lub Konstancy (Rumunia). Z tej drugiej prawdopodobnie skorzystał Stanisław Sztuba. Transporty morskie odchodziły na wynajętych statkach greckich „St. Nicolas” i „Patris” do Bejrutu, skąd na statkach francuskich kierowano Polaków do Marsylii¹⁹.

Władze francuskie przydzieliły garnizon lotniczy w Lyon Bron na bazę polskiego lotnictwa, która miała służyć jako punkt zborny dla lotników przybywających z Rumunii²⁰. Sztuba najprawdopodobniej dotarł do Francji 9 marca 1940 roku. W jego karcie ewidencyjnej pojawiła się informacja, jakoby nie przeszedł komisji, jednakże jest ona skreślona i opatrzona komentarzem o pomyłce pisarskiej. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w czasie pobytu we Francji brał udział w walkach, oczywiście w sposób pośredni jako mechanik. O ciężkiej i odpowiedzialnej pracy mechaników wspominał dowódca późniejszego 303 dywizjonu myśliwskiego – Zdzisław Krasnodębski.

Gdy podczas nalotu na lotnisko udało się lotnikom wzbic w powietrze mechanicy byli bezbronni. Ponieważ nie było żadnej obrony lotniska, więc po wypuszczeniu maszyn personel ratował się ucieczką poza rejon lotniska²¹.

Po kapitulacji kolejnego sprzymierzeńca, Stanisław Sztuba rozpoczął próbę przedostania się do Wielkiej Brytanii, gdzie ostatecznie trafił 17 lipca 1940 roku. Prawdopodobnie trasa do Anglii wiodła, jak w przypadku dużej części polskich lotników, przez Morze Śródziemne do Oranu w Algierii, następnie pociągiem do Casablanki, gdzie został zaokrętowany na statek brytyjski i przez Gibraltar dotarł do Glasgow w Szkocji²².

W WIELKIEJ BRYTANII

Pobyt w Wielkiej Brytanii jest zdecydowanie lepiej udokumentowany. Zachowała się bowiem w archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego teczka personalna Stanisława Sztuby.

¹⁷ Focșani – miasto stołeczne okręgu Vrancea, położone nad rzeką Milcov. W j. polskim nazywane Fokszany.

¹⁸ W Król, *Zarys działań polskiego lotnictwa we Francji 1940*, Warszawa 1988, s. 9.

¹⁹ Tamże, 11-12.

²⁰ Tamże, s. 20.

²¹ http://www.muzeumlotnictwa.pl/historia/francuskie_niebo/index.php [dostęp: 27.03.2015].

²² <http://www.polishairforce.pl/kosin.html> [dostęp: 27.03.2015].

W Wielkiej Brytanii otrzymał numer ewidencyjny 792539. W dniu 8 sierpnia 1940 r. został skierowany do obsługi lotniska w Gloucester²³. Następnie został przeniesiony w dniu 5 września 1940 do bazy Hereford²⁴. Tutaj, dnia 26 września odbył badania medyczne, po których przydzielono mu pierwszą kategorię. W dokumencie potwierdzającym odbyte badania znajduje się również opis zewnętrzny Stanisława Sztuby. Był to wysoki mężczyzna, mierzący około 181 cm (6 stóp). Ważył około 66 kg. Miał niebieskie oczy i jasno brązowe włosy²⁵. Tyle jeśli chodzi o wygląd zewnętrzny.



Fot. 1 Stanisław Sztuba w czasie służby w Wielkiej Brytanii
Źródło: Archiwum prywatne Marianny Sztuby

Trzeba zauważyć, że Polacy robili wszystko, żeby uznać ich za zdolnych do służby. Jeden z pilotów 41 Eskadry Rozpoznawczej tak wspomina okoliczności badań lekarskich:

Wreszcie zaczęły się badania lekarskie. Uznani za zdolnych do służby w powietrzu, zostali kierowani do Blackpool, zbornego punktu lotnictwa polskiego. Było przy tym dużo radości, bo ci koledzy, którzy nie czuli się zbyt tego na zdrowiu, wysyłali na badania zastępców, już poprzednio uznanych za zdolnych do latania. Ja sam byłem badany w ciągu jednego dnia pięć razy²⁶.

Anglicy nie połapali się w tym podstępnie, sądzili tylko, że Polacy są do siebie bardzo podobni. Co prawda powyższy cytat dotyczy tylko lotników, ale nie można wykluczyć, że podobnie robili także żołnierze personelu naziemnego.

Co do przebiegu służby, to wiadomym jest, że 12 października 1940 r. znalazł się w Blackpool²⁷, gdzie obsługiwał samoloty na tamtejszym lotnisku. Nie był to koniec jego przenosin. Jeszcze w październiku 1940 r. został wcielony do 37 M.V. w Padgate, gdzie wykonywał te same zadania²⁸.

²³ Gloucester – miasto w Wielkiej Brytanii, położone około 180 km na zachód od Londynu, nad rzeką Severen.

²⁴ Hereford – miasto w Wielkiej Brytanii, położone nad rzeką Wye, w pobliżu granicy z Walią.

²⁵ IPMSL, Teczka osobowa Stanisława Sztuby (dalej: TOSS), Certificate of medical examination Stanisław Sztuba.

²⁶ W. Kisielewski, *Podróż bez biletu*, Warszawa 1972, s. 136.

²⁷ Blackpool – miasto w Wielkiej Brytanii, położone nad Morzem Irlandzkim.

²⁸ IPMSL, TOSS, *Teczka osobowa Stanisława Sztuby, Karta ewidencyjna Stanisława Sztuby*.

14 maja 1941 r. uzyskał angielski stopień: Aircraftman (odpowiednik polskiego stopnia szeregowego). W tym okresie, według zapisków w zeszycie ewidencyjnym, rozkazem Komendy Uzupelnień nr 2 w Blackpool z 15 czerwca 1941 r. został przeznaczony do służby w siłach lotniczych²⁹. Trzy miesiące później, rozkazem z dnia 14 sierpnia 1941 został rekomendowany do stopnia Leading Aircraftman – odpowiednik polskiego starszego szeregowego – sił powietrznych RAF³⁰. Stopień ten ostatecznie uzyskał 6 listopada 1941 r. podczas egzaminu w Padgale (rozkaz numer K.U.2. L. dz. 6380/41)³¹.

W czerwcu 1941 znalazł się prawdopodobnie w Yatesbury, gdzie uczęszczał do szkoły radiotelegrafistów³². W sierpniu 1941 r. przebywał w Edynburgu. Świadczy o tym zdjęcie wykonane w uniformie szkockim.



Fot. 2 Zdjęcie wykonane na kilka miesięcy przed śmiercią
Źródło: Archiwum prywatne Marianny Sztuby

Z dniem 20 grudnia 1941 r. został przeniesiony do 301 dywizjonu bombowego „Ziemi Pomorskiej”, co potwierdzone zostało w dzienniku bojowym tej jednostki, zawierającym zestawienie personelu na dzień 1 stycznia 1942 roku³³.

Z pierwszym dniem stycznia 1942 Stanisław Sztuba otrzymał awans do stopnia starszego szeregowca. Tym razem już w Polskich Siłach Powietrznych³⁴.

²⁹ IPMSL, TOSS, *Teczka osobowa Stanisława Sztuby, Zeszyt ewidencyjny Stanisława Sztuby*, s. 4.

³⁰ IPMSL, TOSS, *Sztuba's Trade test card for Airmen and recruits*.

³¹ IPMSL, TOSS, *Sztuba's result of local or central trade test board examination*.

³² ARMS, Zdjęcie ze zbiorów.

³³ *Dziennik Bojowy 301 Dywizjonu Bombowego – zestawienie personelu na dzień 1.01.1942 roku*. Dokument znajduje się w zbiorach Piotra Chodyry, twórcy portalu internetowego www.listakrzystka.pl.

³⁴ IPMSL, TOSS, *Teczka osobowa St. Sztuby, Zeszyt ewidencyjny St. Sztuby*, s. 5, Rozkaz K.U. 2 L 105/42.R.

ŚMIERĆ PODCZAS PRACY

W dniu 14 stycznia 1942 roku pracując w Hemswell³⁵, uległ wypadkowi. Według opisu dziennika bojowego 301 dywizjonu bojowego około godziny piętnastej Stanisław Sztuba

pracując przy odłączaniu metalowej części środkowej koła samolotu Wellington IV. Nagle z na razie niewyjaśnionych przyczyn, dętka koła pękła, a na skutek wybuchu dętki szer. Sztuba wyrzucony został w powietrze w hangarze, przy czym uderzony został śrubą od tego koła. Następnie spadł na skrzydło samolotu, skąd na beton w hangarze. Natychmiast po tym odwieziony został na stacyjną Izbę chorych, gdzie po jednej godzinie zmarł³⁶.

W raporcie napisanym dzień później, dotyczącym wypadku, oficer badający jego przyczyny nie potrafił wskazać, czy winę za wypadek należy przypisać samemu poszkodowanemu czy też winnym była inna osoba³⁷. W raporcie zanegowano informację o nieudzieleniu Sztubie pomocy medycznej zaraz po zaistnieniu wypadku.

Został pochowany na największym polskim cmentarzu lotniczym na świecie w Newark. Jego grób oznaczony został numerem 306. Pogrzeb odbył się przy asyście wojskowej dnia 17 stycznia 1942 roku.

Trzeba wspomnieć, że Stanisław Sztuba jako żołnierz był dość knąbrny. Trzykrotnie bowiem podczas swojej służby był karany dyscyplinarnie. Dwukrotnie za nieobecność w pracy, przy czym za pierwszym razem otrzymał siedmiodniowy zakaz opuszczania koszar, a drugim razem kara była taka sama, lecz trwała krócej, bo dwa dni. Został również ukarany czterodniowym zakazem opuszczania koszar – od 8 do 11 lutego 1941 r. za niewykonanie rozkazu. Niestety akta milczą, jakiego to rozkazu Stanisław Sztuba nie wykonał³⁸.

Opinie o nim jako żołnierzowi wystawił już w Anglii jego dowódca 301 dywizjonu bombowego podpułkownik, Witold Jacek Piotrowski³⁹, który napisał:

Był w Polsce moim podwładnym w 4 p.1 jako bardzo dobry żołnierz⁴⁰.

KOMEMORACJA

Tak przedstawia się życiorys człowieka, który złożył swoje życie na ołtarzu ofiary za Ojczyznę. Udało się go odtworzyć dzięki dokumentom pozyskanym z Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie. Życiorys krótki, bo i żywot Stanisława Sztuby był krótki; kiedy zginął miał zaledwie 26 lat.

Powyższy tekst jest pierwszym elementem przywracania pamięci i komemoracji Stanisława Sztuby. Oprócz autora tego opracowania w akcję tę zaangażowani są nauczyciele

³⁵ Hemswell – wieś w Anglii, położona około 200 km na północ od Londynu

³⁶ IPMSL, TOSS, Dziennik Bojowy 301 Dywizjonu Bombowego sygn. LOT A.V. 35/7.

³⁷ IPMSL, TOSS, Teczka osobowa Stanisława Sztuby- RAF officer or airman- report on accidental or self- inflicted injuries or immediate death therefrom, s. 2.

³⁸ IPMSL, TOSS, Zeszyt Ewidencyjny Stanisława Sztuby, s. 12.

³⁹ Witold Jacek Piotrowski (1906-1973) – polski pilot wojskowych, dowódca eskadry w 301 dywizjonie w Wielkiej Brytanii, później dowódca 309 dywizjonu myśliwskiego. Był również dowódcą 304 dywizjonu. Wyemigrował do Kanady, gdzie zmarł w 1973 r.

⁴⁰ IPMSL, TOSS, Zeszyt Ewidencyjny Stanisława Sztuby, s. 14.

i uczniowie Szkoły Podstawowej w Zakrzewku (gmina Wierzbinek), którzy wraz z dyrektorem placówki – Mariuszem Kubiakiem pozyskują z różnych źródeł materiały archiwalne dotyczące Sztuby. Ich zasługą jest ściągnięcie kopii teczki osobowej z Londynu.

Stanisław Sztuba jest przykładem polskiego żołnierza-tulacza, który po upadku kampanii wrześniowej, przez Rumunię, Algierię, Francję dotarł do Wielkiej Brytanii, by tam spełnić swój żołnierski obowiązek wobec Ojczyzny. Tam też złożył największą dla niej ofiarę – swoje życie.



Fot. 3 Nagrobek Stanisława Sztuby w Newark
Źródło: Archiwum prywatne Marianny Sztuby

STANISŁAW SZTUBA (1916-1942).
Z WIELKOPOLSKIEJ ZIEMI KU BRYTYJSKIEMU PRZEZNACZENIU

Słowa kluczowe: Stanisława Sztuba, II wojna światowa, lotnictwo, 301 Dywizjon bombowy, Wielka Brytania, Zakrzewek.

II wojna światowa wyrwała z domów wiele tysięcy młodych mężczyzn rozrzucając ich po całym świecie. Jedną z takich osób był Stanisław Sztuba. Po przegranej wojnie obronnej w 1939 roku, przez Rumunię, dotarł najpierw do Francji, skąd po klęsce tego państwa, udał się do Wielkiej Brytanii trafiając ostatecznie w skład 301 dywizjonu bombowego. Jako mechanik uległ śmiertelnemu wypadkowi. Został pochowany w Newark (Anglia).

STANISŁAW SZTUBA (1916-1942)
FROM GREATER POLAND'S TERRITORY TOWARDS THE BRITISH DESTINY

Keywords: Stanisław Sztuba, World War II, aviation, 301 bomb squadron, Zakrzewek, Great Britain

World War II wrenched many thousands of young men from homes and threw them all over the world. One such person was Stanisław Sztuba. After losing the defensive war in 1939 and escaping through Romania he arrived first to France, where after the defeat of that country he went to the UK and there he eventually became the part of 301 bombing squadron. Being a mechanic he had a fatal accident. He was buried in Newark (England).